ANÁLISIS DEL SECTOR SI-LP-13-2022

" MEJORAMIENTO, REHABILITACIÓN, CONSTRUCCIÓN Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DEL CIRCUITO ECO TURISTICO RESERVA BARBAS BREMEN DE LA VÍA COD. 003 VÍA ARABIA - YARUMAL - CRUCE ARMENIA"

En cumplimiento de lo previsto en el Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 que dispone que las entidades estatales en la etapa de planeación deben realizar un análisis para conocer el sector relativo al objeto que se pretende contratar y siguiendo las indicaciones dadas por la Agencia Nacional Colombia Compra Eficiente mediante instructivo publicado en el SECOP, El Departamento de Risaralda por medio de la Secretaría de Infraestructura, se permite hacer el siguiente análisis del sector:

1.DATOS HISTÓRICOS.

Uno de los factores que más influyó en el desarrollo del orbe fue la creación de carreteras.En el caso del Estado colombiano, se resalta la preocupación por la movilidad y accesibilidad, provistas a través del sistema de transporte.

De esta manera, se crea la figura jurídica denominada concesión entendida está como una licencia que otorga el Estado a una persona natural o jurídica, para que, por medio de la celebración de un contrato estatal, desarrolle un bien de uso público. En Colombia, se ha desarrollado la concesión por generaciones, en lo que tiene que ver con las vías nacionales.

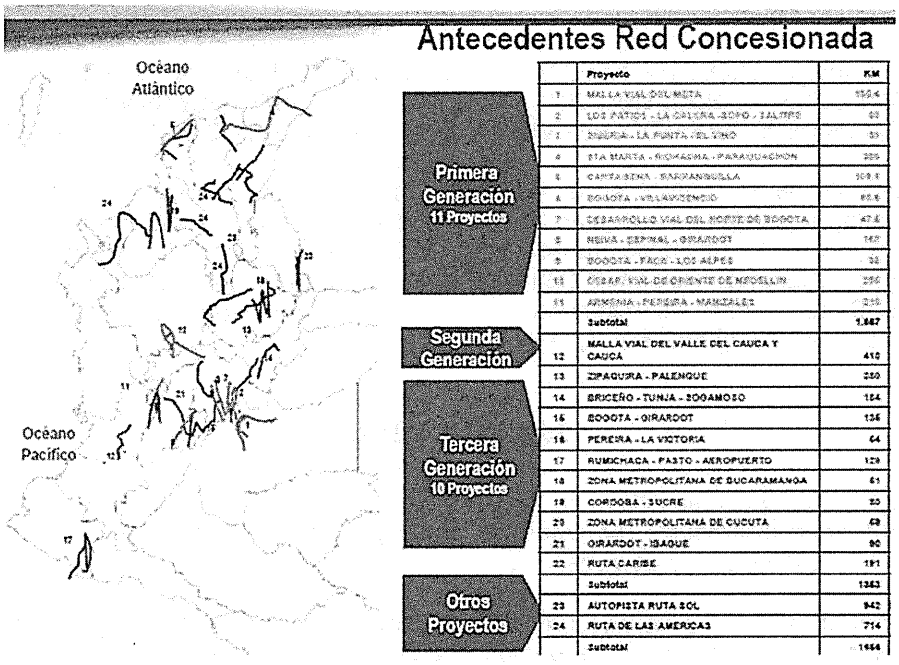
La primera generación fue financiada por el Estado, lo cual repercutió en la creación del INVIAS. Dado que para 1993 la red vial nacional estaba conformada por rutas troncales y transversales, fue de esta forma que emergieron las concesiones de primera generación que estuvieron bajo la dirección del INVIAS. Sin embargo, debido a la impericia de Colombiafrente al tema, esta primera generación requirió mayor cantidad de estudios; además, se Presentaron obstáculos, dado que, al momento de iniciar los proyectos, no se habían adquirido los predios necesarios o no se contaba con las licencias ambientales requeridas.

La segunda generación, procuró por una mejor redistribución de riesgos y alto grado de planeación en los diseños y estudios para que mejorara el resultado. Es deber delcontratista tramitar a cabalidad las licencias ambientales y prediales, lo que generó en consecuencia que se superaran falencias a nivel de estructuración técnica.

La tercera generación tuvo como propósito, en palabras del Consejo de Estado, el desarrollo de corredores viales que conectaran los principales centros de consumo con losprincipales centros de producción, y estos, con los puertos; dichos corredoresimplementaron medidas orientadas al mantenimiento cabal y pleno de las vías, unificacióndel criterio para el cobro de peajes y la estandarización del servicio y seguridad para los usuarios de las carreteras. Señaló también el Consejo de Estado, la implementación del concepto de gradualidad, que consiste en ejecutar la inversión de infraestructura de transporte al ritmo que lo determine la demanda de tráfico.

Por último, la cuarta generación tiene como propósito mejorar la vida de la gente, donde los transportadores paguen menos para que el mercado, los bienes y servicios salgan más económicos

y los viajeros lleguen más rápido a sus destinos gracias a una serie de vías adecuadamente estructuradas y elaboradas.



	Proyecto	KM
1	MALLA VIAL DEL META	159.4
2	LOS PATIOS - LA CALERA -SOPO - TALTPO	49
3	BOGOTA - LA PUNTA - EL VINO	33
4	STA MARTA - RIOHACHA - PARAGUACHON	205
5	CARTAGENA - BARRANQUILLA	108.5
6	BOGOTA - VILLAVICENCIO	85.6
7	DESARROLLO VIAL DEL NORTE DE BOGOTA	47.6
8	NEIVA - ESPINAL - GIRARDOT	142
9	BOGOTA - FACA - LOS ALPES	38
10	DESAR. VIAL DE ORIENTE DE MEDELLIN	256
11	ARMENIA - PEREIRA - MANIZALES	219
	Subtotal	1.867
12	MALLA VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA	410
13	ZIPAQUIRA - PALENQUE	260
14	BRICEÑO - TUNJA - SOGAMOSO	154
15	BOGOTA - GIRARDOT	136
16	PEREIRA - LA VICTORIA	64
17	RUMICHACA - PASTO - AEROPUERTO	129
18	ZONA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA	61
19	CORDOBA - SUCRE	85
20	ZONA METROPOLITANA DE CUCUTA	68
21	GIRARDOT - IBAGUE	90
22	RUTA CARIBE	191
	Subtotal	1363
23	AUTOPISTA RUTA SOL	942
24	RUTA DE LAS AMERICAS	714
	Subtotal	1656

Fuente: Instituto Nacional de Vías (INVIAS) – consultado Enero 2022 página web. www.invias.gov.co

LOCALIZACIÓN

Risaralda es un departamento localizado en el Centro Occidente Colombiano. Es eje estructurante de los sistemas viales carreteables y férreos del Centro. Su sistema vial actualy proyectado en el PVD lo vínculo con Bogotá, con la Costa Atlántica, con la Costa Pacíficay de allí con el resto del mundo en una estructura de territorialidad internacionalista y globalizada bajo la figura de la globalidad o visión región nación.

La conectividad espacial del departamento de Risaralda se hace exclusivamente a través de una red vehicular carreteable conformada por: Vías nacionales, vías secundarias y víasterciarias, con responsabilidad e incompetencia institucional de la Nación el departamento y los municipios respectivamente.

La infraestructura vial carreteable se articula con troncales nacionales que busca ligar el Pacífico desde centro y occidente del país las dos principales vías corresponden al sistemasur-norte por el corredor de occidente y la troncal del eje cafetero, las cuales se unen actualmente con la troncal en los departamentos de Antioquia y Valle del Cauca y las Costadel Caribe.

En cuanto a la actualidad Autopistas del Café tendrá sentido de conectividad con la puestaen

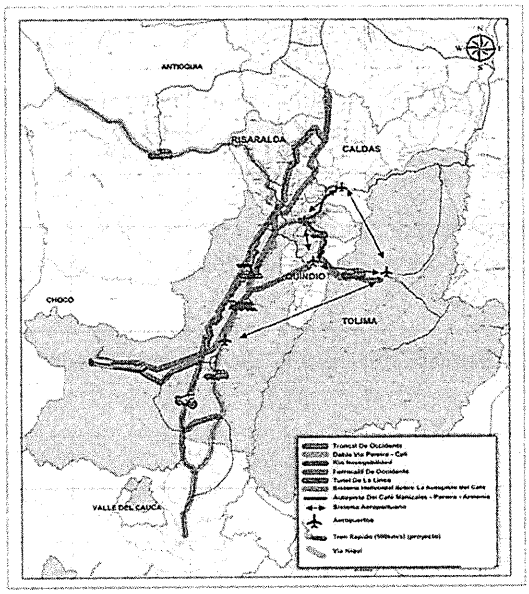
funcionamiento del Túnel de La Línea. Se reconoce como eje económico trascendente la autopista Cali – Pereira pos su vinculación al mercado suroccidental y al pacífico.

Desde el punto de vista de la competitividad, la topografía característica de la zona, la situación en áreas de alto riesgo sísmico y la alta pluviosidad de la región han sido factores encontra del desarrollo de los ejes viales a cualquier título, si a lo anterior sumamos que elcrecimiento económico del departamento no guarda armonía con la nula expansión de la red secundaria y terciaria de Risaralda y sus municipios presentan atrasos cuantitativos y cualitativos superiores a veinte años.

Continuando con lo planteado entre la correlación de crecimiento vial en calidad y cantidad proporcionado al crecimiento económico del departamento, por no citar el desaprovechamiento del puerto de La Virginia sobre el Río Cauca para el uso bimodal ni lainsipiencia del transporte férreo, se puede afirmar que cerca del 27% del territorio que subsiste de las actividades agropecuarias se ve en la imposibilidad de acceder a los mercados del Área Metropolitana del Centro-Occidente y a la nación en términos de competitividad por los altos costos que representan las atrasadas vías locales y la mayoríaa nivel de los años 50.

El Plan de Desarrollo Departamental y el programa de gobierno no trascienden en el ámbito territorial y por ello se puede afirmar que los sistemas viales departamentales ahora no surgen de ejercicios de planificación sino de la coyuntura histórica que no se supera en términos de avance prospectivo. Los antiguos caminos de herradura y las calles reales de los pueblos cafeteros de antaño, son hoy las carreteras y las calles principales de los centros urbanos.

SISTEMA DE MULTIMOVILIDAD DE TRANSPORTE



Fuente: Instituto Nacional de Vías (INVIAS) – consultado Enero 2022 página web. www.invias.gov.co

En esta imagen se pueden apreciar los sistemas de multimovilidad de transporte utilizados en la

Región. El modo aéreo está relacionado con aviación territorial regional ATR predominando el transporte de pasajeros por no tener la región volúmenes y pesos representativos de carga aérea.

Los sistemas fluviales están relacionados con la navegabilidad del Rio Cauca, partiendo de la ciudad de Cali. Su formulación como sistema modal con Risaralda está relacionado con el turismo y por definir con la industria cañicultura debido a las exigencias de la tecnología limpia para la recolección de la caña próxima a ser implementadas.

El sistema férreo está ligado con el concepto regional. Su función mixta de transporte de carga y pasajeros sugiere espacialidades que comprometen una visión nacional del sistema y no es otra que la relación de conectividad de Puertos Marítimos en el Pacifico con el Atlántico.

2) ANÁLISIS DEL MERCADO

Según la división clásica de la economía, los sectores económicos de Colombia se dividenen tres: el sector primario (agrícola), el sector secundario (industrial) y el sector terciario (prestación de servicios).

Sin embargo, según el tipo de actividad económica, de estos tres sectores se pasa a nueve, donde seis de estos sonsectores "nuevos": el sector del transporte, el sector financiero, el sector de comercio, **el sector de la construcción,** el sector minero y energético y el sector de las comunicaciones.

De acuerdo al sector que es objeto de análisis el DANE En el tercer trimestre de 2021pr, el valor agregado de la construcción decreció 20,7% en su serie original, comparado con el mismo periodo de 2020pr.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el valor agregado de la actividad de construcción decreció 2,6% en su serie ajustada por efecto estacional y calendario.

En el tercer trimestre de 2021 el Producto Interno Bruto, en su serie original, crece 12,4% respecto al mismo periodo de 2020pr (ver tabla 1). Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

Comercio al por mayor y al por menor; Reparación de vehículos; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 26,5% (contribuye 5,3 puntos porcentuales a la variación anual del valor agregado).

• Industrias manufactureras crece 26,2% (contribuye 2,3 puntos porcentuales a la variación anual del valor agregado).

• Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 8,7% (contribuye 1,6 puntos porcentuales a la variación anual del valor agregado).

En lo corrido del año 2021pr, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento de 9,8%. Esta variación se explica principalmente por:

• Comercio al por mayor y al por menor; Reparación de vehículos; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 16,5% (contribuye 3,4 puntos porcentuales a la variación anual del valor agregado).

• Industrias manufactureras crece 22,7% (contribuye 1,9 puntos porcentuales a la variación anual del valor agregado).

Respecto al trimestre inmediatamente anterior, el Producto Interno Bruto en su serie ajustada por efecto estacional y calendario crece 5,9%. Esta variación se explica principalmente por la siguiente dinámica:

• Comercio al por mayor y al por menor; Reparación de vehículos; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 14,4%.

• Industrias manufactureras crece 14,2%.

• Información y comunicaciones crece 5,6%

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2021^{pr} - III/ 2020^{pr} - III	2021^{pr} / 2020^{pr}	2021^{pr} - III/ 2021^{pr} - II
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	4,2	3,5	-0,5
Explotación de minas y canteras	-5,5	3,6	0,4
Industrias manufactureras	26,2	22,7	14,2
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	5,5	2,8	1,7
Construcción	-20,7	-10,6	-2,6
Comercio al por mayor y al por menor[3]	26,5	16,5	14,4
Información y comunicaciones	16,1	10,8	5,6
Actividades financieras y de seguros	2,2	3,4	1,1
Actividades inmobiliarias	1,4	1,3	0,6
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	10,7	8,3	4,8
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	8,7	5,6	2,3
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	23,1	33,4	-3,9
Valor agregado bruto	11,9	9,4	5,9
Total impuestos menos subvenciones sobre los productos	16,6	12,8	4,0
Producto Interno Bruto	12,4	9,8	5,9

Fuente: DANE, Secretaría Distrital de Desarrollo Económico (Convenio 440 de 2021). Cuentas Nacionales
^{pr}preliminar
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[2]Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental.
[3]Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida.
[4]Actividades profesionales, científicas y técnicas; actividades de servicios administrativos y de apoyo.
[5]Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales.
[6]Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio.

Ilustración 1 *Valor agregado por actividad económica-Valor agregado por actividad económica Tasas de crecimiento en volumen 2021– III trimestre (Fuente: DANE)*

Sector Primario

El sector primario incluye la producción básica. También denominado sector agrícola, engloba aquellas actividades económicas que se relacionan con la obtención de bienes y productos que provienen directamente de la naturaleza. Es decir, se trata del producto "directo", que no ha obtenido ninguna conversión.
La agricultura es la principal actividad que se desarrolla dentro de este sector (sector agrícola), y se define como el conjunto de conocimientos y herramientas necesarias para la obtención de productos

vegetales a través de su cultivo

Sector secundario

El segundo de los sectores económicos de Colombia según la división clásica, es el sector secundario (industrial). La característica principal de este sector es que de él forman partetodos aquellos procedimientos industriales que tienen el objetivo de transformar las materias primas obtenidas del primer sector (agrícola).

El producto final de estas transformaciones es aquel que ya se puede consumir. Dentro deeste sector encontramos actividades económicas como: la minería, la construcción, las actividades textiles, etc.

Sector terciario

El tercer sector económico es el de prestación de servicios, e incluye las actividades que tienen relación con este fin. Así, incluye las actividades que ofrecen/prestan algún tipo de servicio a la comunidad y a las empresas (es decir, a las personas en general).

Algunas de las actividades que encontramos en el sector terciario son: la medicina, la enseñanza, el comercio, el turismo, las telecomunicaciones, las finanzas, etc.

Se trata de un sector importante para que la economía fluya. Así, resulta imprescindible su correcto funcionamiento para que los sectores económicos de Colombia ya mencionados resulten más productivos.

De acuerdo con la clasificación anterior y toda vez que el objetivo de la Secretaría de Infraestructura es el de liderar, proyectar, ejecutar y hacer seguimiento a los proyectos de Infraestructura Física del Departamento, el presente análisis se enfocará a determinar el Mercado de la Construcción de Infraestructura Vial en Colombia, en el Departamento de Risaralda y en el Área Metropolitana Centro de Occidente; para lo cual, será tenido en cuenta el comportamiento de la Oferta y Demanda de aspectos que inciden en el desarrollode este sector.

3. ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO

3.1. IMPORTANCIA DEL SECTOR.

A nivel nacional

La Infraestructura y Competitividad Estratégicas son necesarias para fomentar el crecimiento, el desarrollo humano y la integración y conectividad entre los territorios y la nación. En los últimos años el país ha tenido progresos importantes en materia de infraestructura y competitividad. Pero aún continúa con una porción importante de infraestructura obsoleta y sin mantenimiento, quedándose rezagada frente al continente.

Tabla 1. Indicadores de coyuntura del sector construcción
Julio – noviembre 2021 con corte a diciembre 20 de 2021pr

	Periodo				
	Actual	Doce meses	Anterior[1]	Variación Bienal (2021-2019)[2]	Período de referencia
MACROECONÓMICOS					
PIB total[3] (variación anual %)	13,2	6,3	17,6	3,7	II trim. 2021
Valor agregado de la rama construcción[3] (variación anual %)	0,8	-6,1	17,4	-25,1	II trim. 2021
Valor agregado de obras civiles[3] (variación anual %)	-12,8	-12,3	19,6	-36,6	II trim. 2021
Valor agregado de edificaciones[3] (variación anual %)	8,9	-2,8	16,1	-19,8	II trim. 2021
Valor agregado de actividades especializadas[3] (variación anual %)	2,4	-5,3	17,6	-24,7	II trim. 2021
Tasa de ocupación total nacional (participación %)	54,6	52,2	53,7	NA	Octubre de 2021
OFERTA					
Producción de cemento gris (variación anual %)	3,7	16,6	7,1	8,7	Octubre de 2021
Área censada[4] (variación anual %)	23,4	11,1	47,8	-14,6	II trim. 2021
Área licenciada de edificaciones[4] (variación anual %)	-0,3	13,1	-4,5	-15,6	Octubre de 2021
Área iniciada de edificaciones[4] (variación anual %)	36,3	34,5	109,1	3,7	II trim. 2021
Área culminada de edificaciones[4] (variación anual %)	33,0	16,3	46,8	-12,1	II trim. 2021
DEMANDA					
Despachos de cemento gris (variación anual %)	-1,6	15,1	2,9	3,5	Octubre de 2021
Concreto Premezclado[3] (variación anual %)	5,6	10,1	10,2	-8,8	Octubre de 2021
Valor total de los créditos desembolsados para vivienda[4] (variación anual %)	73,5	48,1	151,9	25,4	II trim. 2021
Valor desembolsado de créditos de vivienda[4] (variación anual %)	75,7	49,5	153,5	30,0	II trim. 2021
Valor desembolsado de leasing habitacional[4] (variación anual %)	67,9	44,9	148,0	14,6	II trim. 2021
Número de créditos desembolsados para vivienda[4] (variación anual %)	58,4	38,7	135,5	18,0	II trim. 2021
Saldo de capital total[4] (variación anual %)	10,4	7,5	8,4	17,1	II trim. 2021
Saldo de créditos de vivienda[4] (variación anual %)	9,0	6,8	7,2	14,5	II trim. 2021
Saldo de capital de leasing habitacional[4] (variación anual %)	14,8	9,9	12,3	25,6	II trim. 2021
Número de créditos de la cartera hipotecaria de vivienda[4] (variación anual %)	3,7	2,8	3,2	6,5	II trim. 2021
PRECIOS Y COSTOS	Actual	Anual	Anterior[1]		
Índice de precios de vivienda nueva (variación trimestral %)	2,0	5,4	1,6	NA	II trim. 2021
Índice de costos de la construcción de vivienda (variación mensual %)	0,2	7,4	0,1	NA	Noviembre de 2021
Índice de costos de la construcción pesada (variación mensual %)	-0,1	4,3	-0,2	NA	Octubre de 2021
Índice de costos de la construcción de Obras Civiles (variación mensual %)	0,1	NA	0,0	NA	Octubre de 2021
IPP total (variación mensual %)	2,5	25,4	2,8	NA	Noviembre de 2021
IPP materiales de construcción[3] (variación mensual %)	0,9	11,2	0,4	NA	Noviembre de 2021
INDICADORES	Actual	Doce meses	Anterior[1]	Variación Bienal (2021-2019)[2]	
Indicador de producción de obras civiles** (variación anual %)	-7,3	-7,3	27,4	-29,3	II trim. 2021

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) – consultado Enero 2022 página web. www.dane.gov.co

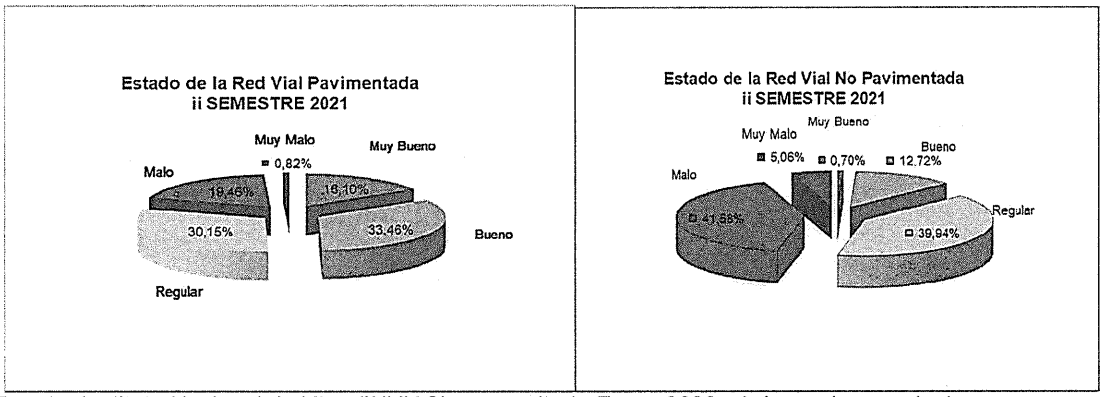
Existen problemas de competitividad que van desde la articulación del sistema de ciencia, innovación y tecnología con la empresa privada hasta la eficiencia del sistema judicial.

Teniendo en cuenta que la mayor parte del desarrollo de este sector depende de la infraestructura vial, porque la Entidades Territoriales destinan gran parte de sus recursos para la realización de construcciones, mantenimientos y mejoramiento en las vías del paísy que los recursos asignados por la Entidades Públicas para la intervención de edificacionesson destinados para ejecutar obras de infraestructura física que contribuyan con el mejoramiento del espacios confortables para la comunidad, se puede deducir, que el sectorde la Construcción incide fácilmente en el comportamiento del PIB; puesto que cuando se trata de la ejecución de obras civiles, participan distintos agentes de la economía con la compra y venta de materiales e insumos para la obra; la generación de empleo, y recaudode impuestos por concepto de valorización.

Es importante recalcar que el desarrollo de proyectos de inversión pública, sea un sistemade

movilidad urbana, una carretera, un hospital o una planta de generación eléctrica, posee el potencial de transformar por completo empresas, ciudades, países y la dinámica económica y social de toda una región. Este tipo de iniciativas requiere de importantes recursos financieros y técnicos, así como de un minucioso proceso de preparación, que pone a las organizaciones públicas y privadas frente a un reto de alta complejidad que demandará de equipos profesionales con la capacidad de poner en práctica las mejoras técnicas y metodologías de la industria.

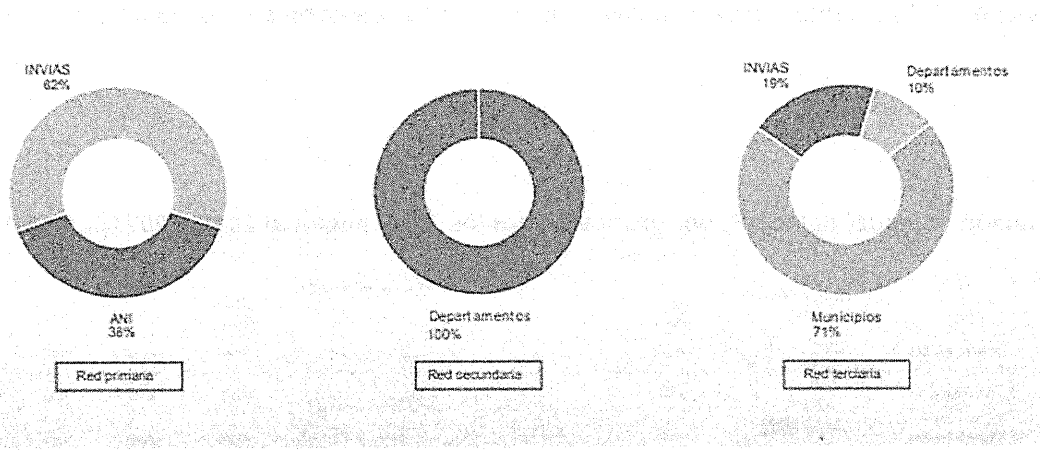
Por ello, se hace necesario conocer el verdadero estado de la red vial nacional, en el informe del segundo semestre de 2021 publicado por invías, del total de la red vial nacionalel 80.47 % se encuentra pavimentada, el 19.53% sin pavimentar y el 0% en intervención.Del total de esas vías pavimentadas solo el 52% se encuentra en condiciones buenas y muy buenas, lo cual quiere decir que el 48% de las vías se encuentran en condiciones malas y muy malas.



Fuente: Instituto Nacional de Vías (INVIAS) – consultado Enero 2022 página web. www.invias.gov.co

Según el último informe de transporte en cifras, emitido por el ministerio de transporte, el sistema nacional de carreteras o red vial nacional se compone por la red primaria que se encuentra a cargo de la nación; red secundaria a cargo de departamentos; y la red terciaria a cargo en su mayoría de los municipios y en menor medida a cargo de la nación y departamentos.

Colombia cuenta con una red vial estimada de 205.317 Km de carretera, de los cuales el 9% (17.896 Km) corresponde a la red primaria, 22% (45.137 km) a la red vial secundaria y el 69% (142.284 km) de la red vial corresponde a vías terciarias. De los 17.896 Km de red primaria a cargo de la nación, 62% (11.087 Km) son administrados por el Instituto Nacional de Vías - INVIAS y el 38% (6.809 Km) son administrados por la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI bajo contratos de concesión. La red secundaria se encuentra en su totalidad bajo administración departamental y de los 142.284 km de red terciaria, 71% (100.748 Km) son administrados por municipios, 10% (3.959 Km) se encuentran bajo administración departamental y el 19% (27.577 Km) a cargo de la nación es administrado por el INVIAS.



Fuente: Instituto Nacional de Vías (INVIAS) – consultado Enero 2022 página web. www.invias.gov.co

El desarrollo vial puede ser muy importante para muchas zonas del país debido a un hipotético aumento en recorridos hechos por carretera y los beneficios económicos que puede traer un mayor flujo de vehículos, pero también es susceptible a grandes riesgos queno deben pasar inadvertidos por el gobierno.

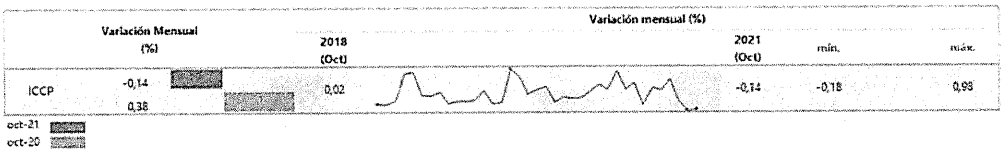
3.2 ÍNDICE DE COSTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN PESADA

El Instituto Nacional de Vías dentro de su análisis del sector en los procesos de licitación pública[1] de procesos tipo en infraestructura de transporte, menciona lo siguiente:

"(...)

En octubre de 2021, el índice de Costos de la Construcción Pesada ICCP, registró una variación mensual de -0,14%, frente a septiembre del 2021.

A continuación se establece la Variación mensual del ICCP Total nacional 2018 – 2021pr (octubre)



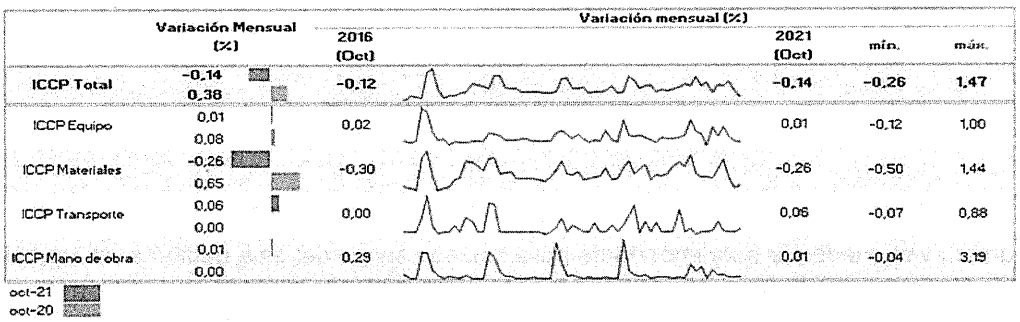
Fuente: DANE, ICCP.

El índice de Costos de la Construcción Pesada (ICCP), muestran el comportamiento de los costos de los principales insumos utilizados en la construcción de carreteras y puentes, por lo tanto, es un importante punto de referencia para la actualización de presupuestos, contratos y demás aspectos relacionados con la evolución de los precios de estos tipos de construcción.

[1] Fuente Información análisis del sector proceso LP-DTE-SEP-057-2021

En el Índice de Costos de la Construcción Pesada (ICCP), el grupo Materiales registró la mayor variación mensual negativa con -0,26%, mientras el grupo Transporte registró una variación mensual positiva de 0,06% durante el mes de octubre de 2021 en comparación con septiembre de 2021.

Variación mensual del ICCP, por grupos de costos Total nacional 2016 – 2021pr (octubre)

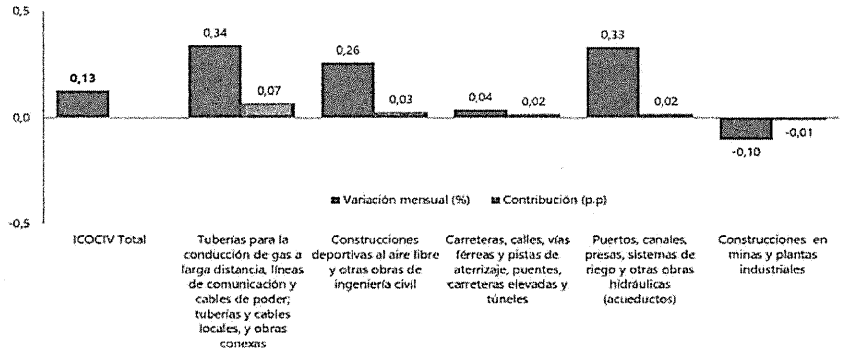


Fuente: DANE, ICCP.

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles

En octubre de 2021, el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – (ICOCIV), registró una variación mensual de 0,13%, con respecto a septiembre de 2021. Según tipos de construcción, el grupo de Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas (0,34%) y el grupo de Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil (0,26%) contribuyeron 0,10 puntos porcentuales a la variación total del ICOCIV (0,13%).

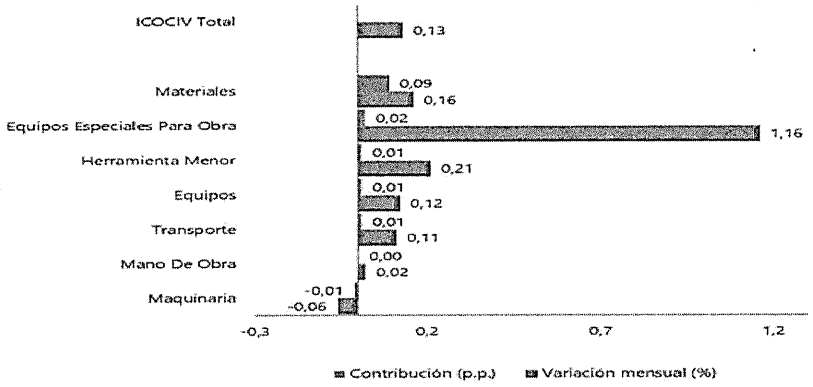
Variación mensual y contribución del ICOCIV según tipos de construcción Total nacional Octubre 2021pr



Fuente: DANE, ICOCIV.

Por grupos de costos, el grupo de Materiales presentó una variación mensual de 0,16%, siendo el grupo de mayor contribución al sumar 0,09 puntos porcentuales a la variación total del ICOCIV (0,13%).

Variación mensual y contribución del ICOCIV, por grupos de costos Total nacional Octubre 2021p

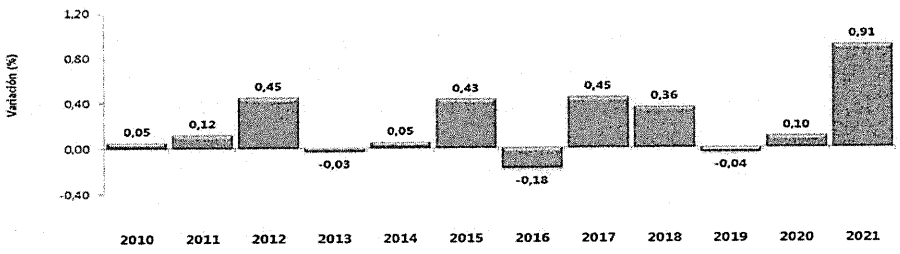


Fuente: DANE, ICOCIV.

Índice de Precios del Productor

En noviembre de 2021, el Índice de Precios del Productor (IPP) para materiales de construcción presentó un crecimiento de 0,91%, respecto a octubre de 2021. Según la clasificación CUODE, el IPP para consumo intermedio presentó una variación de 2,23% con relación al mes de octubre de 2021.

Variación mensual del IPP de materiales de construcción* Total nacional 2010 – 2021 pr (noviembre

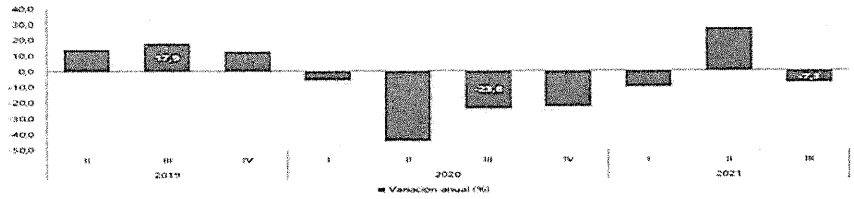


Fuente: DANE, IPP.

Indicador de Producción de Obras Civiles

En el tercer trimestre de 2021 (julio – septiembre), el indicador de producción de obras civiles registró un decrecimiento de 7,3%, con relación al tercer trimestre del año anterior. La disminución obedece a la variación negativa de tres grupos de obra, Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (-23,5%), Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder, tuberías y cables locales, y obras conexas (-24,3%) y Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (-28,0%), los cuales restaron conjuntamente 21,3 puntos porcentuales a la variación anual del IPOC (-7,3%).

Variación anual del Indicador de Producción de Obras Civiles Total Nacional 2019 - 2021 (III trimestre)



Fuente: DANE, IPOC

Variación y contribución anual del IPOC según tipos de construcción 2020 - 2021 (II trimestre)

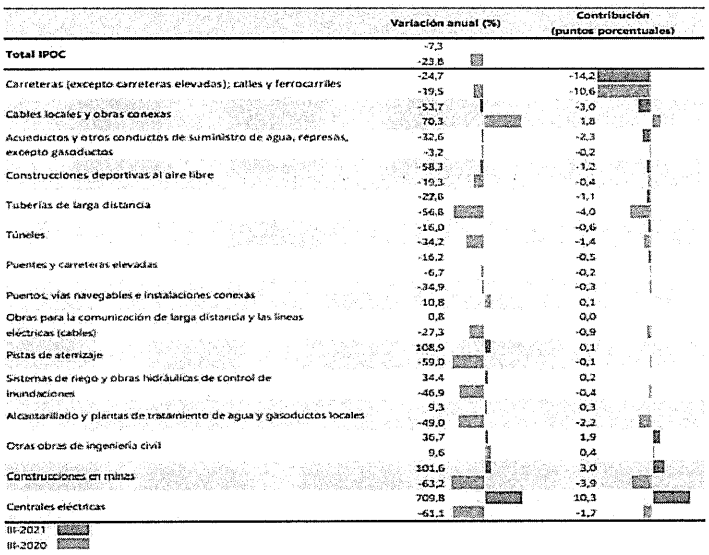
	Variación anual (%)	Contribución (puntos porcentuales)
Total IPOC	-7,3 -23,8	
Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	-23,5 -20,1	-15,1 -12,3
Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	-24,3 -30,8	-3,8 -5,4
Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	-28,0 -7,5	-2,4 -0,5
Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil	10,2 -0,4	0,7 0,0
Construcciones en minas y plantas industriales	301,2 -62,6	13,3 -5,6

III-2021
III-2020

Fuente: DANE, IPOC

Al desagregar por las 15 subclases de obras civiles, Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles (-24,7%), Cables locales y obras conexas (-53,7) y Acueductos y otros conductos de suministro de agua, represas, excepto gasoductos (-32,6%) fueron las subclases que más contribuyeron negativamente a la variación anual del IPOC (-7,3%) aportando en conjunto -19,5 puntos porcentuales. Por su parte las subclases centrales eléctricas (709,8%), construcciones en minas (101,6%) y otras obras de ingeniería civil (36,7%) fueron las subclases que más contribuyeron positivamente a la variación anual del IPOC (-7,3%) aportando conjuntamente 15,2 puntos porcentuales.

Variación y contribución anual de la producción de obras civiles a precios corrientes según tipo de producto (15 subclases) 2021 - 2020 (III trimestre)



Fuente: DANE, IPOC

Variación bienal

Durante el tercer trimestre de 2021, la producción de obras civiles a precios corrientes registró una disminución de 29,3%, frente al mismo trimestre de 2019, explicada principalmente por el comportamiento negativo del grupo Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes y carreteras elevadas y túneles (-38,9%) y el grupo Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales y obras conexas (-47,6%), que restaron conjuntamente 32,1 puntos porcentuales a la variación bienal del indicador.

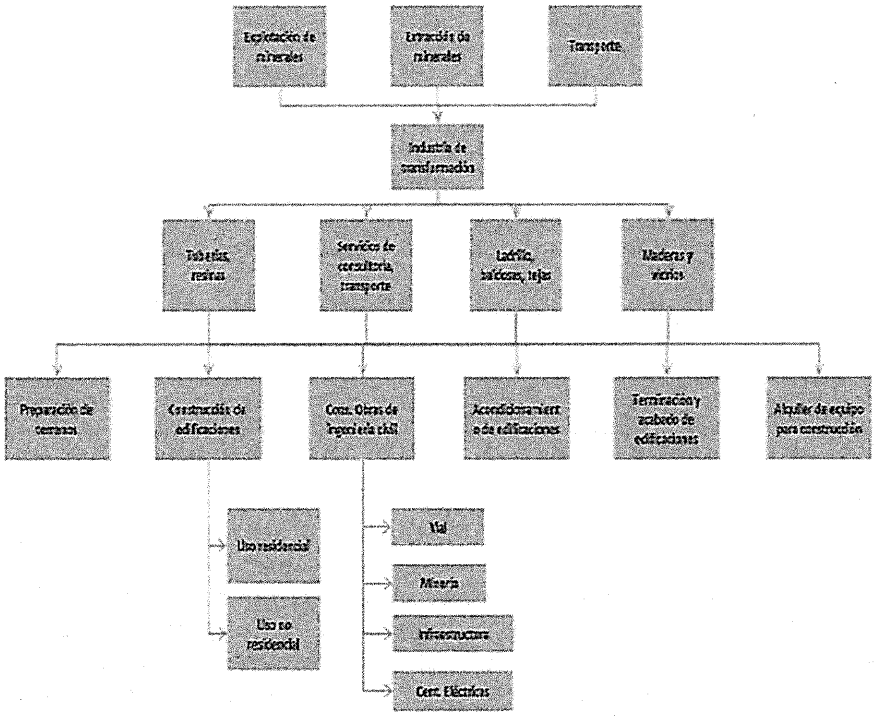
3.3 CADENA DE PRODUCCIÓN Y DISTRIBUCIÓN

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

Luego de pasar por la obtención de materia prima, el segundo nivel de la cadena es la transformación, las actividades se relacionan con fabricación de tuberías, perfiles, resinas, servicios de transporte de materiales, estudios técnicos y consultoría. Así mismo, la transformación y elaboración de materiales para el sector como sanitarios, ladrillo, carpintería y vidrios. [2]

[2] Aktiva. (2015). EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDA. 26/02/2016, de Sitio web: http://aktiva.com.co/publicaciones/15-estudios-sectoriales.html

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.[3]



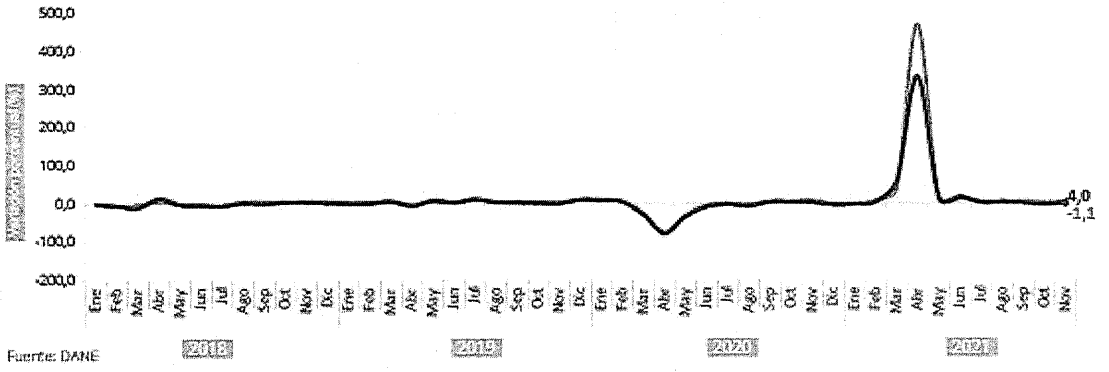
Materias primas sector construcción y su variación

En noviembre de 2021, la producción de cemento gris a nivel nacional fue de 1.201,2 miles de toneladas, lo que representó un decrecimiento del 1,1% con relación al mismo mes de 2020. En el mes de análisis se despacharon al mercado nacional 1.166,8 miles de toneladas de cemento gris, lo que significó un crecimiento de 4,0% frente a noviembre de 2020.

[3] Aktiva. (2015). EL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN DE OBRAS CIVILES EN COLOMBIA. 26/02/2016, de Sitio web: http://aktiva.com.co/publicaciones/15-estudios-sectoriales.html

(ECG) Estadísticas de Cemento Gris

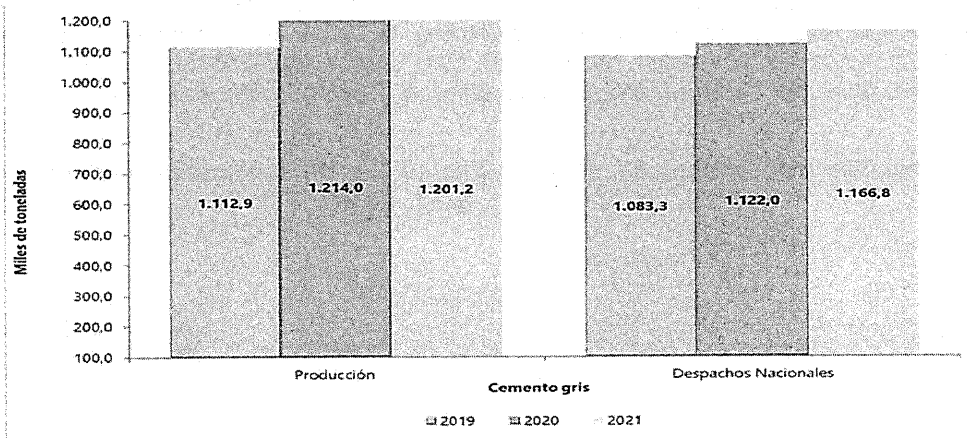
Variación anual de la producción y los despachos nacionales. Total Nacional - 2018 (enero) - 2021P (noviembre)



Fuente: DANE

Estadísticas de Cemento Gris (ECG) Noviembre 2021pr

Producción y despachos de cemento gris (miles de toneladas) Total nacional Noviembre (2019 – 2021p)

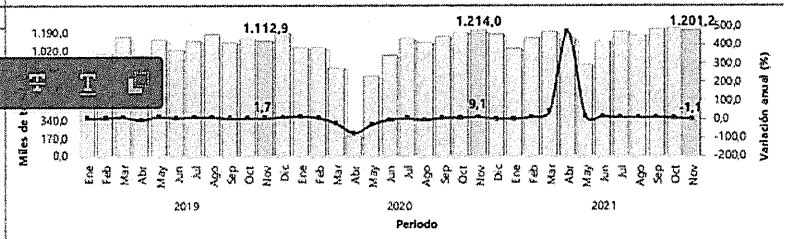
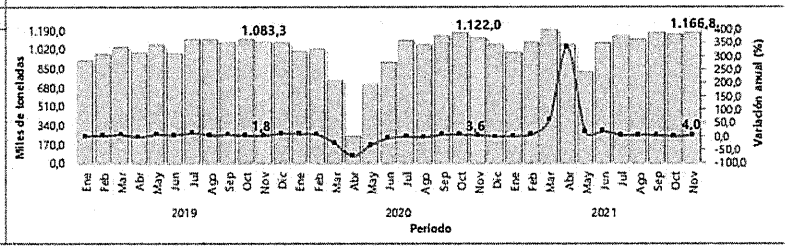


Fuente: DANE, ECG.

Resultados generales de la producción y los despachos nacionales de cemento gris

En noviembre de 2021, la producción de cemento gris a nivel nacional fue de 1.201,2 miles de toneladas, lo que representó un decrecimiento del 1,1% con relación al mismo mes de 2020. En el mes de análisis se despacharon al mercado nacional 1.166,8 miles de toneladas de cemento gris, lo que significó un crecimiento de 4,0% frente a noviembre de 2020.

Producción y despachos de cemento gris (miles de toneladas y variación anual) Total nacional Enero (2019) - noviembre (2021p

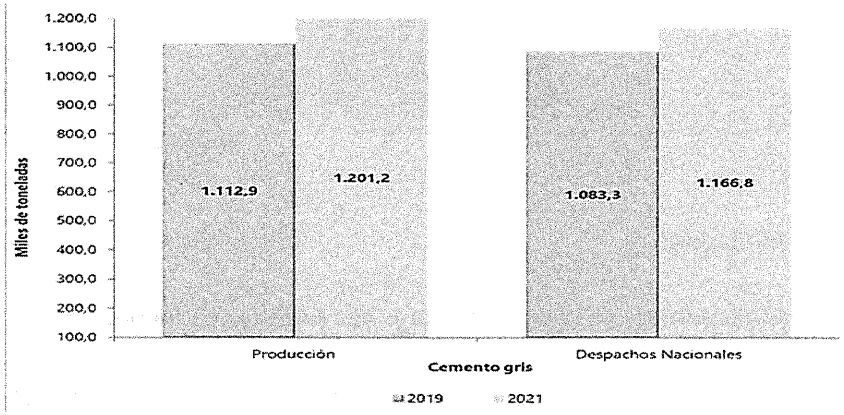
Variable	Cantidad (miles de toneladas)		Evolución de la producción y despachos nacionales de cemento gris
	Noviembre 2020	Noviembre 2021	
Producción	1.214,0	1.201,2	
	Noviembre 2020	Noviembre 2021	
Despachos nacionales	1.122,0	1.166,8	

Fuente: DANE, ECG.

Resultados bienales

Al comparar el mes de análisis con el mismo periodo de 2019, la producción de cemento gris a nivel nacional registró un crecimiento del 7,9% al pasar de 1.112,9 miles de toneladas a 1.201,2 miles de toneladas. En noviembre de 2021 se despacharon al mercado nacional 1.166,8 miles de toneladas de cemento gris, lo que significó un crecimiento de 7,7% frente a noviembre de 2019 cuando se despacharon 1.083,3 miles de toneladas.

Producción y despachos de cemento gris (miles de toneladas) Total nacional Noviembre 2019 – 2021



Fuente: DANE. ECG.

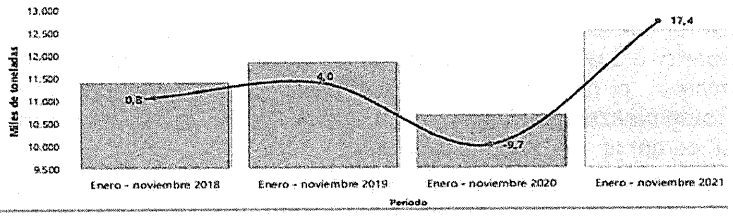
Resultados año corrido

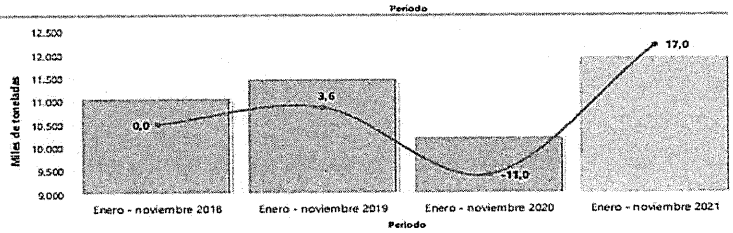
En el período enero - noviembre 2021 la producción de cemento gris alcanzó los 12.529,6 miles de toneladas, presentando un incremento de 17,4% con relación al mismo periodo del año anterior. Los despachos al mercado nacional acumularon 11.906,1 miles de toneladas dando como resultado una variación positiva de 17,0% con respecto al periodo enero - noviembre 2020

Producción y despachos de cemento gris (miles de toneladas y variación año corrido) Total nacional Enero – noviembre (2018 – 2021

Variable	Cantidad (miles de toneladas)	
	Enero - noviembre 2020	Enero - noviembre 2021
Producción	10.672,3	12.529,6
Despachos nacionales	10.179,7	11.906,1

Evolución de la producción y despachos nacionales de cemento gris





Fuente: DANE, ECG.

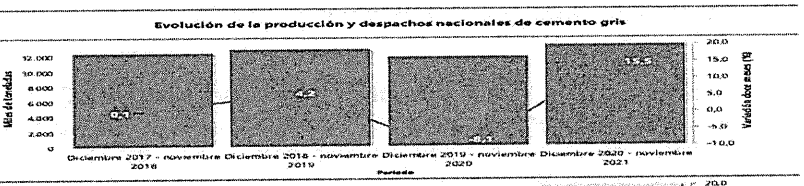
Resultados doce meses

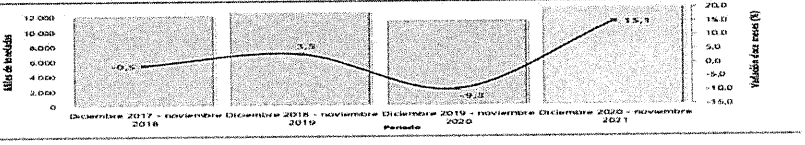
En el periodo diciembre 2020 - noviembre 2021, la producción de cemento gris totalizó 13.705,9 miles de toneladas, registrando un crecimiento de 15,5% con relación al mismo periodo del año anterior. Por otra parte, los despachos de cemento gris al mercado nacional alcanzaron los 12.960,4 miles de toneladas, presentando una variación de 15,1% en comparación con lo registrado en el periodo diciembre 2019 - noviembre 2020.

Producción y despachos de cemento gris (miles de toneladas y variación doce meses) Total nacional Diciembre – noviembre (2017– 2021pr)

Variable	Cantidad (miles de toneladas)	
	Diciembre 2019 - noviembre 2020	Diciembre 2020 - noviembre 2021
Producción	11.863,4	13.705,9
Despachos nacionales	11.259,1	12.960,4

Evolución de la producción y despachos nacionales de cemento gris





Fuente: DANE, ECG.

DESPACHOS NACIONALES DE CEMENTO GRIS

Variación anual (noviembre 2021pr / noviembre 2020) Según canal de distribución

En noviembre de 2021 comparado con el mismo mes de 2020, el resultado total de los despachos de cemento gris se explicó principalmente por el crecimiento presentado en el canal de Concreteras (12,9%) que sumó 2,4 puntos porcentuales a la variación total de 4,0%.

Por tipo de empaque según canal de distribución

En el undécimo mes de 2021, el aumento de los despachos al canal Concreteras (13,6%) aportó 8,3 puntos porcentuales a la variación positiva del cemento gris a granel (11,2%). Así mismo, el crecimiento del cemento gris empacado obedeció primordialmente al canal de Comercialización (3,4%), el cual aportó 2,7 puntos porcentuales a la variación de 1,0% para el cemento de tipo empacado.

Variación y contribución anual de los despachos de cemento gris por tipo de empaque según canal de distribución Total nacional Noviembre (2021pr / 2020)

Canal de distribución	Granel		Empacado		Total	
	Variación anual (%)	Contribución (p.p.)	Variación anual (%)	Contribución (p.p.)	Variación anual (%)	Contribución (p.p.)
Total	**11,2**	**11,2**	**1,0**	**1,0**	**4,0**	**4,0**
Concreteras	13,6	8,3	-8,6	-0,1	12,9	2,4
Comercialización	-50,0	-0,2	3,4	2,7	3,3	1,9
Constructores y contratistas	-8,4	-2,2	-8,2	-1,3	-8,3	-1,6
Otros*	43,8	5,3	-7,8	-0,3	21,1	1,3

Fuente: DANE, ECG.

Variación bienal (Noviembre 2021p / noviembre 2019) Según canal de distribución

Al comparar el mes de análisis con los resultados obtenidos en noviembre de 2019, los despachos de cemento gris presentaron una variación de 7,7%, esta variación se explica por el crecimiento del canal de Comercialización (10,6%) contribuyendo con 5,8 puntos porcentuales.

Por tipo de empaque según canal de distribución

Al comparar los resultados del mes de noviembre 2021 con noviembre de 2019, se observa el crecimiento en el canal de Constructores y Contratistas (32,2%) sumando 5,8 puntos porcentuales a la variación del cemento gris a granel (9,8%). Por su parte, el crecimiento en los despachos de cemento gris empacado obedeció principalmente al canal de distribución de Comercialización (10,8%), el cual contribuyó con 8,4 puntos porcentuales a la variación de 6,8%.

Variación y contribución bienal de los despachos de cemento gris por tipo de empaque según canal de distribución Total nacional Noviembre (2021pr / 2019)**

Canal de distribución	Granel		Empacado		Total	
	Variación bienal (%)	Contribución (p.p.)	Variación bienal (%)	Contribución (p.p.)	Variación bienal (%)	Contribución (p.p.)
Total	**9,8**	**9,8**	**6,8**	**6,8**	**7,7**	**7,7**
Comercialización	-46,0	-0,2	10,8	8,4	10,6	5,8
Constructores y contratistas	32,2	5,8	-13,6	-2,4	0,3	0,1
Concreteras	-0,5	-0,3	-24,4	-0,3	-1,3	-0,3
Otros*	35,7	4,5	39,5	1,1	37,0	2,1

Fuente: DANE, ECG.

Variación año corrido (enero – noviembre 2021p / enero - noviembre 2020)
Según canal de distribución

En el periodo enero - noviembre 2021 frente al mismo periodo de 2020, la variación positiva de 17,0% en el total de los despachos de cemento gris, se explicó principalmente por el crecimiento en el canal de Comercialización (16,2%), que aportó 9,1 puntos porcentuales a la variación año corrido.

Por tipo de empaque según canal de distribución

Al comparar los despachos de enero - noviembre 2021 frente al mismo periodo de 2020, el incremento en el canal de Concreteras (22,5%) aportó 14,3 puntos porcentuales a la variación del cemento gris a granel (21,1%). Por su parte, el crecimiento en los despachos de cemento gris empacado obedeció principalmente al canal de distribución de Comercialización (16,3%), el cual sumó 13,0 puntos porcentuales a la variación de 15,2%.

Variación y contribución año corrido de los despachos de cemento gris por tipo de empaque según canal de distribución Total nacional Enero – noviembre (2021pr / 2020)

Canal de distribución	Granel		Empacado		Total	
	Variación año corrido (%)	Contribución (p.p.)	Variación año corrido (%)	Contribución (p.p.)	Variación año corrido (%)	Contribución (p.p.)
Total	**21,1**	**21,1**	**15,2**	**15,2**	**17,0**	**17,0**
Concreteras	22,5	14,3	2,8	0,0	21,9	4,3
Comercialización	-22,3	-0,1	16,3	13,0	16,2	9,1
Constructores y contratistas	17,7	4,2	9,2	1,5	12,4	2,3
Otros*	22,0	2,6	21,2	0,7	21,7	1,3

Fuente: DANE, ECG.

Variación doce meses

En el periodo diciembre 2020 – noviembre 2021, el crecimiento en el total de los despachos de cemento gris se explicó principalmente por el aumento en el canal de Comercialización (15,0%), el cual aportó 8,4 puntos porcentuales a la variación total de 15,1%.

Por tipo de empaque según canal de distribución

En el periodo diciembre 2020 – noviembre 2021, el crecimiento en el canal Concreteras (18,3%) sumó 11,8 puntos porcentuales a la variación del cemento gris despachado a granel (18,1%). Por su parte, la variación de 13,9% en los despachos de cemento gris empacado obedeció principalmente al canal de Comercialización (15,1%) que aportó 12,0 puntos porcentuales a dicha variación.

Variación y contribución doce meses de los despachos de cemento gris por tipo de empaque según canal de distribución Total nacional Diciembre 2020 - noviembre 2021pr / diciembre 2019 - noviembre 2020

Canal de distribución	Granel		Empacado		Total	
	Variación doce meses (%)	Contribución (p.p.)	Variación doce meses (%)	Contribución (p.p.)	Variación doce meses (%)	Contribución (p.p.)
Total	**18,1**	**18,1**	**13,9**	**13,9**	**15,1**	**15,1**
Comercialización	-29,1	-0,1	15,1	12,0	15,0	8,4
Concreteras	18,3	11,8	0,9	0,0	17,8	3,5
Constructores y contratistas	17,8	4,2	7,0	1,1	11,1	2,0
Otros*	18,7	2,2	22,2	0,8	20,1	1,2

Fuente: DANE, ECG.

Según departamento de destino de los despachos

Variación anual según departamento (noviembre 2021p / noviembre 2020)

En noviembre de 2021 frente al mismo mes de 2020, el crecimiento en los despachos con destino a Cundinamarca (13,0%), Valle del Cauca (9,7%) y Bogotá D.C. (8,0%) sumaron conjuntamente 2,6 puntos porcentuales a la variación total de 4,0%.

En el undécimo mes de 2021, los despachos de cemento gris a granel en los departamentos de Atlántico (33,4%), Cundinamarca (21,6%) y Bogotá D.C. (13,1%) sumaron conjuntamente 7,0 puntos porcentuales a la variación total del 11,2%. Por otro lado, los despachos de cemento gris empacado presentaron una variación de 1,0%, explicada principalmente por el crecimiento registrado en los departamentos de Cundinamarca (7,0%), Valle del Cauca (4,3%) Cesar (15,3%) y Bolívar (9,4%) que sumaron conjuntamente 1,7 puntos porcentuales a dicha variación.

Variación y contribución anual de los despachos de cemento gris por tipo de empaque según departamento de destino Noviembre (2021pr / 2020).

Departamentos	Granel		Empacado		Total	
	Variación anual (%)	Contribución (p.p.)	Variación anual (%)	Contribución (p.p.)	Variación anual (%)	Contribución (p.p.)
Total Nacional	**11,2**	**11,2**	**1,0**	**1,0**	**4,0**	**4,0**
Cundinamarca	21,6	2,2	7,0	0,4	13,0	1,0
Valle del Cauca	29,0	1,9	4,3	0,4	9,7	0,9
Bogotá*	13,1	2,2	2,4	0,2	8,0	0,8
Atlántico	33,4	2,5	-4,5	-0,2	12,9	0,6
Norte de Santander	61,3	1,3	2,6	0,1	13,6	0,5
Cesar	26,0	0,3	15,3	0,4	17,0	0,4
Santander	13,7	0,6	3,8	0,2	6,4	0,3
Meta	26,3	0,7	4,8	0,1	10,2	0,3
Tolima	12,1	0,3	7,5	0,2	8,6	0,3
Huila	41,8	0,5	4,2	0,1	9,3	0,2
Antioquia	-1,0	-0,2	1,8	0,3	0,9	0,2
Bolívar	-11,9	-0,5	9,4	0,4	3,2	0,1
Quindío	6,9	0,1	1,0	0,0	3,1	0,0
Magdalena	47,4	0,7	-9,4	-0,3	0,3	0,0
Boyacá	-3,4	-0,1	-3,9	-0,1	-3,8	-0,1
Sucre	21,9	0,1	-19,8	-0,4	-15,9	-0,3
Casanare	0,5	0,0	-26,6	-0,4	-21,1	-0,3
Caldas	-26,2	-1,5	-0,8	0,0	-13,1	-0,4
Nariño	-30,3	-0,7	-10,4	-0,4	-14,6	-0,5
Resto**	12,4	0,7	-1,2	-0,2	0,8	0,1

Fuente: DANE, ECG.

Variación bienal según departamento (noviembre 2021p / noviembre 2019)

En noviembre de 2021 frente al mismo mes de 2019, el crecimiento en los despachos con destino a Antioquia (20,8%) y Valle del Cauca (20,1%) aportaron conjuntamente 5,1 puntos porcentuales a la variación bienal de 7,7%. Por otra parte, el departamento de Boyacá registró un decrecimiento de 9,8% y restó 0,3 puntos porcentuales a la variación total.

Para el mes de análisis, los despachos de cemento gris a granel con destino al Valle del Cauca (47,8%) y Atlántico (37,5%) sumaron 5,5 puntos porcentuales a la variación total de 9,8%. Por otro lado, los despachos de cemento gris empacado presentaron una variación de 6,8%, explicada principalmente por el crecimiento registrado en el departamento de Antioquia (24,1%) que sumó 3,8 puntos porcentuales a dicha variación.

Variación y contribución bienal de los despachos de cemento gris por tipo de empaque según departamento de destino Noviembre (2021pr / 2019)

Departamentos	Granel		Empacado		Total	
	Variación bienal (%)	Contribución (p.p.)	Variación bienal (%)	Contribución (p.p.)	Variación bienal (%)	Contribución (p.p.)
Total Nacional	**9,8**	**9,8**	**6,8**	**6,8**	**7,7**	**7,7**
Antioquia	14,1	2,5	24,1	3,8	20,8	3,4
Valle del Cauca	47,8	2,7	12,9	1,2	20,1	1,7
Norte de Santander	87,8	1,6	10,7	0,4	24,1	0,8
Atlántico	37,5	2,7	-8,7	-0,4	11,6	0,6
Huila	73,5	0,7	17,2	0,5	24,4	0,6
Cundinamarca	7,9	0,9	0,0	0,0	3,3	0,3
Quindío	47,4	0,4	16,6	0,1	26,2	0,2
Tolima	-19,0	-0,6	15,0	0,5	4,6	0,1
Bogotá*	5,0	0,9	-3,5	-0,2	1,0	0,1
Santander	-10,9	-0,6	7,3	0,4	1,6	0,1
Bolívar	-16,9	-0,8	9,7	0,5	1,7	0,1
Cesar	19,5	0,2	-1,9	-0,1	1,2	0,0
Nariño	-17,4	-0,3	5,4	0,2	0,7	0,0
Caldas	0,2	0,0	-1,6	0,0	-0,8	0,0
Meta	-18,6	-0,7	8,4	0,3	-1,1	0,0
Casanare	-10,1	-0,1	-1,1	0,0	-3,6	0,0
Magdalena	26,4	0,4	-15,0	-0,5	-7,4	-0,2
Sucre	-26,9	-0,2	-13,1	-0,3	-15,2	-0,3
Boyacá	-17,7	-0,4	-7,5	-0,3	-9,8	-0,3
Resto**	7,9	0,5	4,8	0,6	5,3	0,6

Fuente: DANE, ECG.

Variación año corrido según departamento (enero – noviembre 2021p / enero – noviembre 2020)

El crecimiento en los despachos de cemento gris en el periodo enero - noviembre 2021 frente a enero - noviembre 2020, se explicó principalmente por los departamentos de Antioquia (15,9%), Cundinamarca (28,1%), Bogotá D.C. (18,7%) y Atlántico (25,9%) los cuales sumaron en conjunto 8,1 puntos porcentuales a la variación total (17,0%).

En el periodo enero - noviembre 2021, los despachos de cemento gris a granel con destino a Bogotá D.C. (24,8%), Atlántico (46,7%) y Cundinamarca (30,8%) sumaron en conjunto 10,7 puntos porcentuales a la variación total de 21,1%. Por otra parte, el incremento de los despachos de cemento gris empacado de 15,2%, se explicó principalmente por el incremento en Antioquia (18,9%), y algunos departamentos que conforman el grupo del Resto** (13,0%), los cuales sumaron en conjunto 5,2 puntos porcentuales a la variación total.

Variación año corrido de los despachos de cemento gris por tipo de empaque según departamento de destino Enero – noviembre (2021pr/ 2020)

Departamentos	Granel		Empacado		Total	
	Variación año corrido (%)	Contribución (p.p.)	Variación año corrido (%)	Contribución (p.p.)	Variación año corrido (%)	Contribución (p.p.)
Total Nacional	**21,1**	**21,1**	**15,2**	**15,2**	**17,0**	**17,0**
Antioquia	9,6	2,1	18,9	3,5	15,9	3,1
Cundinamarca	30,8	3,1	26,0	1,5	28,1	2,0
Bogotá*	24,8	4,2	12,3	0,8	18,7	1,8
Atlántico	46,7	3,4	9,8	0,4	25,9	1,3
Santander	34,2	1,5	22,3	1,1	25,5	1,2
Norte de Santander	78,8	1,6	23,4	0,9	33,7	1,1
Meta	27,1	0,8	20,4	0,6	22,4	0,7
Bolívar	4,4	0,2	16,6	0,8	13,1	0,6
Magdalena	68,7	0,9	16,2	0,5	23,9	0,6
Huila	81,7	0,8	15,6	0,5	23,5	0,6
Caldas	17,6	0,8	15,0	0,4	16,1	0,5
Tolima	-6,5	-0,2	23,7	0,7	15,7	0,4
Cesar	51,7	0,5	15,0	0,4	20,1	0,4
Valle del Cauca	20,4	1,3	0,3	0,0	4,6	0,4
Boyacá	-7,0	-0,2	13,6	0,5	9,1	0,3
Casanare	45,7	0,4	9,5	0,1	16,8	0,2
Sucre	-10,0	-0,1	15,6	0,3	12,0	0,2
Quindío	16,1	0,2	18,4	0,2	17,5	0,2
Nariño	-24,5	-0,5	9,4	0,3	1,3	0,0
Resto**	4,2	0,3	13,0	1,8	11,6	1,3

Fuente: DANE, ECG

Variación doce meses según departamento

El comportamiento en los despachos de cemento gris para el periodo diciembre 2020 – noviembre 2021 se explicó principalmente por el incremento en los despachos con destino a los departamentos de Antioquia (13,9%), Cundinamarca (24,4%) y Bogotá D.C. (15,4%) los

cuales aportaron en conjunto 5,9 puntos porcentuales a la variación doce meses (15,1%). En el periodo diciembre 2020 – noviembre 2021, el incremento de 18,1% en los despachos de cemento gris a granel, obedeció principalmente a las variaciones en los despachos con destino a los departamentos de Bogotá D.C. (19,7%), Atlántico (43,1%), y Cundinamarca (26,7%) los cuales sumaron en conjunto 9,2 puntos porcentuales. Por otra parte, el cemento gris empacado presentó una variación de 13,9%, explicado principalmente por el crecimiento presentado en los departamentos de Antioquia (17,1%) y algunos departamentos del grupo resto (11,8%) los cuales aportaron en conjunto 4,7 puntos porcentuales a la variación doce meses.

Variación y contribución doce meses de los despachos de cemento gris por tipo de empaque según departamento de destino Diciembre 2020 – noviembre 2021pr / diciembre 2019 – noviembre 2020

Departamentos	Granel		Empacado		Total	
	Variación doce meses (%)	Contribución (p.p.)	Variación doce meses (%)	Contribución (p.p.)	Variación doce meses (%)	Contribución (p.p.)
Total Nacional	**18,1**	**18,1**	**13,9**	**13,9**	**15,1**	**15,1**
Antioquia	7,5	1,6	17,1	3,1	13,9	2,7
Cundinamarca	26,7	2,7	22,7	1,3	24,4	1,7
Bogotá*	19,7	3,4	10,8	0,7	15,4	1,5
Atlántico	43,1	3,1	9,5	0,4	24,2	1,2
Santander	30,5	1,3	21,2	1,0	23,7	1,1
Norte de Santander	75,5	1,6	21,0	0,8	31,0	1,0
Meta	20,4	0,6	18,7	0,6	19,2	0,6
Huila	75,3	0,7	16,6	0,5	23,7	0,6
Magdalena	62,1	0,8	14,0	0,4	21,1	0,5
Bolívar	1,9	0,1	14,8	0,7	11,1	0,5
Caldas	17,4	0,8	12,8	0,3	14,7	0,5
Tolima	-9,2	-0,2	22,4	0,7	13,9	0,4
Cesar	48,8	0,5	12,7	0,4	17,6	0,4
Valle del Cauca	19,3	1,2	0,2	0,0	4,3	0,4
Boyacá	-8,1	-0,2	11,1	0,4	6,9	0,2
Casanare	43,6	0,4	9,4	0,1	16,4	0,2
Sucre	-10,4	-0,1	15,7	0,3	11,9	0,2
Quindío	15,2	0,2	16,5	0,1	16,0	0,2
Nariño	-25,1	-0,6	10,4	0,3	1,9	0,1
Resto**	1,8	0,1	11,8	1,6	10,2	1,2

CUADRO RESUMEN ESTADÍSTICAS DE CEMENTO GRIS

Variaciones de la producción y despachos de cemento gris Total nacional Noviembre 2021

Variable	Anual	Bienal**	Año corrido	Doce meses
	Nov 2021 / Nov 2020	Nov 2021 / Nov 2019	Ene - nov 2021 / Ene - nov 2020	Dic 2020 - nov 2021 / Dic 2019 - nov 2020
Producción	**-1,1**	**7,9**	**17,4**	**15,5**
Despachos Nacionales	**4,0**	**7,7**	**17,0**	**15,1**
Según Canal de Distribución				
Concreteras	12,9	-1,3	21,9	17,8
Comercialización	3,3	10,6	16,2	15,0
Constructores y contratistas	-8,3	0,3	12,4	11,1
Otros[1]	21,1	37,0	21,7	20,1
Según tipo de empaque				
Granel	11,2	9,8	21,1	18,1
Empacado	1,0	6,8	15,2	13,9

Fuente: DANE. ECG.

PROVEEDORES Y DISTRIBUIDORES EN RISARALDA

El departamento de Risaralda tiene concentración de proveedores de bienes y servicios para la construcción en los municipios de Pereira y Dosquebradas principalmente, donde cuenta con oficina administrativas, sucursales y bodegas en la misma zona, teniendo la siguiente variedad

a. Proveedores de Insumos, materiales, herramientas de construcción[4]

Pereira

- La gran ferretería: Carrera 7a # 27-65, Centro, Pereira, Risaralda
- Ferretería los tubos: Cra. 9 #13-37, Pereira, Risaralda
- Ferretería la broca: Cra. 9 ##14-14, Pereira, Risaralda
- Ferretería y materiales Gutiérrez: Cl. 13 ##9-70, Pereira, Risaralda
- Ferremateriales y herramientas: Cra. 10 #13-35, Pereira, Risaralda
- El arquitecto Cra. 7 #40-20, Pereira, Risaralda
- Ferretería los Barraganes 42-38, Cl. 76 #42-2, Pereira, Risaralda
- Ferre Acero S.A.S. Cra. 9 #N 13-49, Pereira, Risaralda
- Ferretería la cuchilla Cra. 36, Pereira, Risaralda
- Ferre eléctrico Depor #74c-29 a, Cra. 40 #7439, Pereira, Risaralda
- Ferreterías corales Cl. 81 #25-2, Pereira, Risaralda
- Ferreteria J/C Cl. 70, Pereira, Risaralda
- La sierra ferretería Cra. 26 #7018, Pereira, Risaralda
- Ferreteria el Cardal esquina, Manzana N casa 1 piso 1, Pereira, Risaralda
- Ferreteria Villa del prado Cl. 34 #25c-37 25c-1 a, Pereira, Risaralda
- Ferreteria Construeje Cra. 25 ## 78 - 179, Pereira, Risaralda
- Homecenter Av. de las Américas ## 46 - 06, Pereira, Risaralda
- Entre otras.

DOSQUEBRADAS:

- Ferretería la 8a: Cl. 8, Dosquebradas, Risaralda
- Ferremateriales la 21: Girasol, Manzana 1 Casa 13 Barrio, Dosquebradas, Risaralda
- Materiales el silencio: Cl. 44 #15 - 24, Dosquebradas, Risaralda.
- Armetales Dosquebradas: a 16b-48 Calle 13, 16b-2, Dosquebradas, Risaralda
- Todo acabados eje S.a.s: Calle 9 ## 4a-420, Dosquebradas, Risaralda
- Metales y Conceptos s.a.: 661001, Dosquebradas, Risaralda
- C.I. METALES LA UNION S.A.S.:
- Hierros de Occidente Ferreterías.: CARRERA 9 LOTE # 2, Dosquebradas, Risaralda
- Hierros HB Dosquebradas: Cl. 9 ##7A-60, Dosquebradas, Risaralda
- Entre otras.

SANTA ROSA DE CABAL

- Ferretería La Colmena cr 14 16-47, Carrera 14 #161, Santa Rosa de Cabal, Risaralda
- FERRETERÍA RISARALDA Cra. 13 ## 33-64, Santa Rosa de Cabal, Risaralda

[4] Datos tomados

- Ferretería La broca Santa Rosa de Cabal Calle 14 Sur #09 # 12, Santa Rosa de Cabal, Risaralda
- ferretería santa rosa de cabal Carrera 12 #N 15-46, Santa Rosa de Cabal, Risaralda
- Ferretería en Santa Rosa de Cabal Calle 15 # 14_36, Santa Rosa de Cabal, Risaralda
- El Ferretero Cra. 13 ##15-50, Santa Rosa de Cabal, Risaralda
- Ferretería y Distribuciones La Hermosa Cra. 23 #29-33, Dosquebradas, Santa Rosa de Cabal, Risaralda
- Ferretería Industrial Cl. 15 #14-25 14-105 a, Santa Rosa de Cabal, Risaralda
- Mega Ferretería SRC Cra. 23 ## 23 - 38, Santa Rosa de Cabal, Risaralda
- Hierros de Occidente Ferreterías Cl. 16 #12-61, Santa Rosa de Cabal, Risaralda.
- Ferreceramicas Santa Rosa Cra. 14 #17-44, Santa Rosa de Cabal, Risaralda.
- Ferrejota cra 13 ## 15-26, Santa Rosa de Cabal, Risaralda.

LA VIRGINIA:

- Construrama: Cra. 5 ##8-47, La Virginia, Risaralda
- Inmcoarq ferretería: Kilometro 6, La Virginia-Cerritos, Pereira, Risaralda
- Hierros de occidente ferreterías: Km, Cra. 7, CERRITOS, Pereira, Risaralda

GUATICA

- Ferretería Miselanea - Guatica

MARSELLA

- Materiales el Maestro – Marsella
- Ferre Agro - Cl. 14b, Marsella, Risaralda

APIA

- Ferretería Jamarraya - Apia

PUEBLO RICO

- Ferretería Montezuma - Cra. 4 #6-49, Pueblo Rico, Risaralda

BALBOA Y LA CELIA

- Agroferreteria La Gran Esquina a 2a-93, Cl. 4a #2a-1, La Celia, Risaralda
- Ferreteria Marín La Celia, Risaralda

BELEN DE UMBRIA:

- Ferretería y eléctricos belén: Cra. 9, Belén de Umbría, Risaralda
- Ferremundo Carrera 9# #8-14, Belén de Umbría, Risaralda

- Ferretería El Cafetal Cl. 4ª #1074, Belén de Umbría, Risaralda
- Ferretería Puerta del Sol Cra. 9, Belén de Umbría, Risaralda
- Ferrepinturas Y Eléctricos Belén Cra. 9, Belén de Umbría, Risaralda
- Ferretería Grisales Cra. 10, Belén de Umbría, Risaralda

QUINCHIA:

- Ferretería IC: Cl. 7 #580, Quinchia, Risaralda
- Materiales para la construcción galán: Cl. 11 ## 15-37, Quinchia, Quinchía, Risaralda

b. Proveedores de Materiales Granulares y pétreos.

En Risaralda se encuentran:

- Agregados del Occidente de Risaralda - La Virginia-Apía, Santuario, LA ESPERANZA, Santuario, Risaralda-
- Construcciones El Cairo - Km 16 vía Cerritos Viterbo Frente al inicio de la vía de acceso al municipio de Bel alcázar, Pereira, Risaralda
- Cantera de combia - Km 3 Vía, Pereira-Marsella, Pereira, Risaralda

c. Proveedores de recibo de material sobrantes, zonas de depósito.

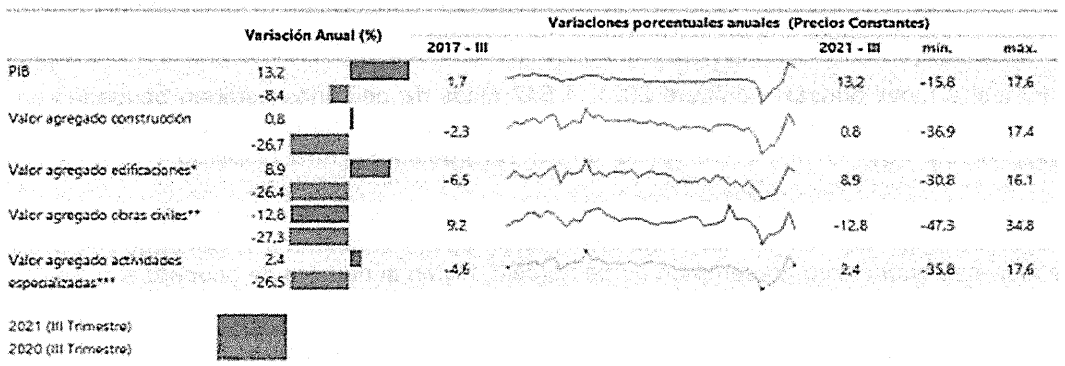
- Escombrera Guadalcanal - Cra. 49, Pereira, Risaralda 4°47'08.9"N 75°43'32.9"W
- Zona de depósito la Bonita - Pereira, Risaralda 4°48'51.5"N 75°45'56.7"W
- Zona de depósito la aurora - Pereira, Risaralda
- Zona de depósito – el brillante – Pereira, Risaralda 4°48'54.1"N 75°45'51.6"W

Nota: Se informa que los datos de los proveedores es meramente informativo y la entidad no se hace responsable de la vigencia en sus licencias para cada uno de los proveedores mencionados. Es responsabilidad de los interesados verificar la información.

4. PARTICIPACIÓN DEL SECTOR EN EL PIB

En el tercer trimestre de 2021 (julio –septiembre), el PIB a precios constantes aumentó 13,2% con relación al mismo trimestre de 2020. Al analizar el resultado del valor agregado por grandes ramas de actividad, se observa un crecimiento de 0,8% del valor agregado del sector construcción. Este resultado se explica principalmente por la variación anual positiva presentada en el valor agregado de las edificaciones (8,9%) y el valor agregado de las actividades especializadas (2,4%).

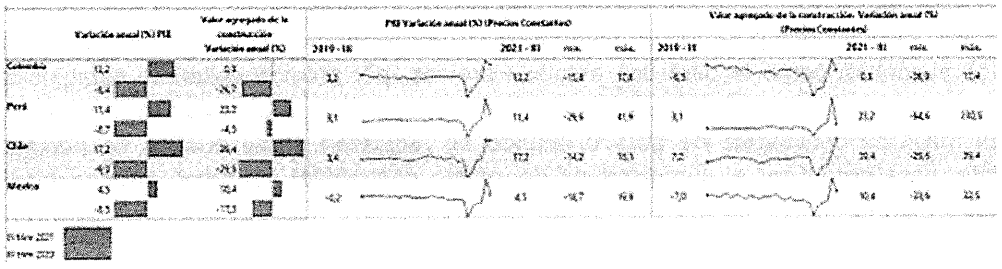
Gráfico 2. Variación anual del PIB total, valor agregado construcción y subsectores (a precios constantes) 2017 – 2021Pr (III trimestre)



Fuente: DANE, Cuentas trimestrales.
Pr: cifras provisionales
Nota: La diferencia de la suma de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de los dígitos trabajados en el índice.
* El valor agregado de edificaciones incluye construcción de edificaciones residenciales y no residenciales.
** Incluye construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil.
*** A partir del primer trimestre del año 2018 se realiza cambio del año base a 2015 y se incorporan actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (Alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores).

Al analizar las cifras del Producto Interno Bruto (PIB), para el tercer trimestre de 2021 (julio – septiembre) frente al mismo periodo del año anterior para algunos países de América Latina, se observa que Chile registró el mayor crecimiento al presentar una variación de 17,2%, seguido de Colombia, Perú y México que presentaron un crecimiento del 13,2%, 11,4% y 4,5% respectivamente. En lo referente al valor agregado de la construcción, se observa un crecimiento en los cuatro países de análisis, Chile (39,4%), Perú (23,2%), México (10,4%) y Colombia (0,8%), siendo más significativo el de Chile con relación al mismo trimestre de 2020.

Gráfico 3. PIB total, valor agregado de la rama construcción para algunos países de Latinoamérica[2]
Variación anual
2019 (III trimestre) – 2021Pr (III trimestre)



Fuente: DANE (Colombia), INEGI (México), Banco Central (Chile)
Pr: Cifras provisionales
Nota: La diferencia de la suma de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de los dígitos trabajados en el índice.

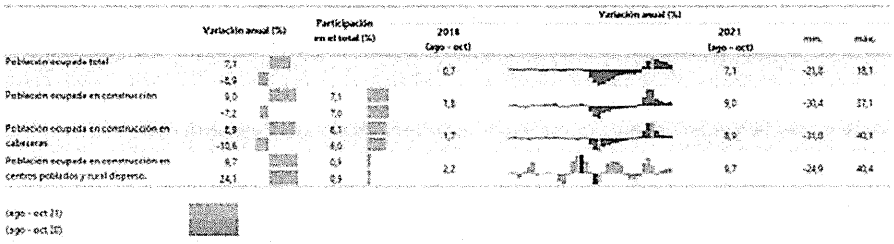
5. EMPLEOS GENERADOS

En el trimestre móvil agosto – octubre 2021, el número de ocupados en el total nacional fue 21.850 miles de personas. La Construcción como rama de actividad económica participó con el 7,1% de los ocupados. En el trimestre agosto – octubre 2021, la población ocupada en el total nacional aumentó 7,1%, mientras que los ocupados en la rama de Construcción aumentaron en 9,0%.

Para el trimestre móvil agosto – octubre 2021, 1.547 miles de personas estaban ocupadas en la rama de la Construcción; de estos el 86,8% estaban ubicados en las cabeceras (1.344 miles de personas) y el 13,2% (204 miles de personas) en centros poblados y rural disperso.

Al comparar el trimestre móvil agosto – octubre del 2021 con el mismo periodo de 2019, el número de ocupados del total nacional presentó una disminución de 2,4%, mientras la Construcción como rama de actividad económica presentó un aumento de 1,1% en el número de ocupados.

Gráfico 4. Variación y participación anual de la población ocupada y en la rama de actividad construcción 2018 – 2021Pr (ago – oct)



Fuente: DANE, GEIH.
Pr: Cifras provisionales
Nota: La diferencia de la suma de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de los dígitos trabajados en el índice.

6. PERSPECTIVA

6.1 PERSPECTIVA ECONOMICA

a. Cambios en los presupuestos: El contrato que resulte firmado como resultado de este proceso se suscribirá como lo dirán los estudios previos, por precios unitarios, establecidos durante las visitas técnicas realizadas. Los presupuestos solo seránsujetos de cambios, cuando se pacten mayores cantidades de obra o cuando se requieran obras nuevas no pactadas inicialmente, para garantizar el cumplimiento del objeto contractual, tal como lo considera la normatividad vigente.

b. Cambios en las formas de adquisición. No Aplica

C. Cambios en los ciclos de producción. No Aplica

d. Inflación: la inflación anual de 1,61% está en línea con una de las recesiones más profundas

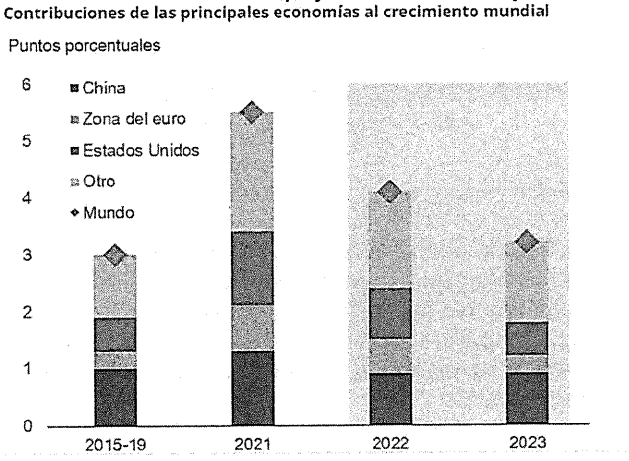
de las que se tienen registro debido al covid-19 que provocó el aumento deldesempleo o el deterioro de la demanda interna de este año, entre otros

6.2 PERSPECTIVA INTERNACIONAL

El COVID-19 obligó a todos los países a implementar medidas restrictivas y de confinamiento. Por el lado de las personas, la movilidad mundial se redujo a su mínima expresión llegando a caer hasta en un 50% en abril del 2020. Todas estas medidas se tradujeron enun fuerte impacto sobre la actividad de operación de las empresas, la movilidad de las personas, la distribución de los productos, el abastecimiento de los bienes y servicios, es decir, en términos económicos se desncadeno una crisis doble, la de la oferta y la de la demanda, con características y posibles soluciones diferentes.

En estas condiciones el 2020 fue un año de recesión económica. La economía mundial caerá a una tasa del -4.4%, se esperaba un crecimiento del 3.4%. A pesar de que todos lospaíses se vieron afectados, el deterioro económico ha presentado un comportamiento heterogéneo. Las economías avanzadas (-5.8%) muestran signos de una caída más pronunciada que las economías en desarrollo (-3.3%). América Latina hace parte del grupode economías con mayor impacto, se prevé una caída del -8.1% para el 2020. En Colombia, la tasa de crecimiento económico se ha comportado en la misma línea, se espera que el año cierre con una tasa alrededor del -8%. A diferencia de otros países, Colombia está viviendo por primera vez en su historia reciente una recesión económica, en estos somos totalmente novatos, quienes ya lo han vivido nos llevan gran ventaja.

Tras el fuerte repunte registrado en 2021, la economía mundial está entrando en una pronunciada desaceleración en medio de las nuevas amenazas derivadas de las variantes de la COVID-19 y el aumento de la inflación, la deuda y la desigualdad de ingresos, lo que podría poner en peligro la recuperación de las economías emergentes y en desarrollo, según la edición más reciente del informe Perspectivas económicas mundiales, que publica el Banco Mundial. Se espera que el crecimiento mundial se desacelere notablemente, del 5,5 % en 2021 al 4,1 % en 2022 y al 3,2 % en 2023, a medida que la demanda reprimida se disipe y vaya disminuyendo el nivel de apoyo fiscal y monetario en todo el mundo.



Fuente: 1 Proyección de crecimiento de perspectivas de la económica mundial (Fuente: Banco Mundial – Consultado en enero de 2022)

(PIB real, variación porcentual anual)	ESTIMACIONES 2021	PROYECCIONES 2022	2023
Producto mundial	**5,9**	**4,4**	**3,8**
Economías avanzadas	**5,0**	**3,9**	**2,6**
Estados Unidos	5,6	4,0	2,6
Zona del euro	5,2	3,9	2,5
Alemania	2,7	3,8	2,5
Francia	6,7	3,5	1,8
Italia	6,2	3,8	2,2
España	4,9	5,8	3,8
Japón	1,6	3,3	1,8
Reino Unido	7,2	4,7	2,3
Canadá	4,7	4,1	2,8
Otras economías avanzadas	4,7	3,6	2,9
Economías emergentes y en desarrollo	**6,5**	**4,8**	**4,7**
Economías emergentes y en desarrollo de Asia	7,2	5,9	5,8
China	8,1	4,8	5,2
India	9,0	9,0	7,1
ASEAN-5	3,1	5,6	6,0
Economías emergentes y en desarrollo de Europa	6,5	3,5	2,9
Rusia	4,5	2,8	2,1
América Latina y el Caribe	6,8	2,4	2,6
Brasil	4,7	0,3	1,6
México	5,3	2,8	2,7
Oriente Medio y Asia Central	4,2	4,3	3,6
Arabia Saudita	2,9	4,8	2,8
África subsahariana	4,0	3,7	4,0
Nigeria	3,0	2,7	2,7
Sudáfrica	4,6	1,9	1,4
Partidas informativas			
Economías emergentes y de mediano ingreso	6,8	4,8	4,6
Países en desarrollo de bajo ingreso	3,1	5,3	5,5

Fuente: FMI, Actualización de *Perspectivas de la economía mundial*, enero de 2022.

Los dos últimos años muestran una ruptura en la historia económica, la crisis y su recuperación no han sido homogéneas en términos sectoriales. Como regla general, los más golpeados han sido los sectores que enfrentan mayores restricciones de operación y, por tanto, un choque inducido de demanda debido a las restricciones de movilidad y posteriormente uno de oferta por la pérdida de viabilidad. Uno de los más dramáticos ejemplos es el de las actividades de entretenimiento, culturales, artísticas, turismo, restaurantes.

El pronóstico de crecimiento mundial está sujeto a una extrema incertidumbre. Las secuelas

económicas dependen de factores cuyas interacciones son difíciles de predecir, como por ejemplo la trayectoria de la pandemia, la intensidad y eficacia de los esfuerzos de contención, el grado de las perturbaciones en la oferta, las repercusiones del endurecimiento drástico de las condiciones en los mercados financieros mundiales, variaciones de los patrones de gasto, cambios de comportamiento (como una renuencia delas personas a visitar centros comerciales y utilizar transporte público), efectos en la confianza y volatilidad de los precios de las materias primas. Muchos países se enfrentan a crisis con múltiples aristas, que comprenden un shock sanitario, perturbaciones económicas internas, derrumbe de la demanda externa, cambios de sentido de los flujos decapital y colapso de los precios de las materias primas. Predominan los riesgos de que losresultados sean peores.

6.3 PERSPECTIVA TECNICA

1. Cambios tecnológicos: Las construcciones se ejecutarán por los mecanismos tradicionales y los cambios tecnológicos tienen poco impacto en este proyecto.
2. Amplitud de la oferta de bienes tecnológicos: Por ser construcciones tradicionales, tampoco se aplica este concepto.
3. Especificaciones de calidad y tiempo de entrega: Las especificaciones de la obra están contenidas en los estudios previos y en caso de ausencia de las mismas, la entidad se acogerá a los documentos técnicos que sobre la materia tengan implementados Instituto Colombiano de Normas Técnicas Colombiana.
4. La Experiencia solicitada en el presente proceso, se determina según la necesidad descrita en los estudios previos.

6.4 PERSPECTIVA LEGAL

La cuantía y el objeto a contratar permiten definir que el proceso de selección del contratistadebe realizarse por Licitación Pública, de acuerdo al contenido del Decreto 1082 del 26 demayo de 2015. También se tendrá en cuenta en lo que corresponda lo contenido en la Ley80 de 1993, el Articulo 2 de la Ley 1150 de 2007, Ley 1474 de 2011 y Ley 1882 de 2018.

7. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

Adquisiciones previas de la entidad estatal: Durante los últimos años, la Gobernación de Risaralda registra en el portal www.contratos.gov.co los siguientes procesos ejecutados y materializados en contratos de construcción, consultorías e interventorías de obras de infraestructura vial:

MODALIDAD	OBJETO	VALOR	ANTICIPO
Licitación obra pública LP-01-2021	MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE VÍAS RURALES EN EL MUNICIPIO DE BELÉN DE UMBRÍA DEPARTAMENTO DE RISARALDA	$575,428,821	30%
Licitación publica SI-LP-15-2021	MEJORAMIENTO DE VÍAS TERCIARIAS MEDIANTE LA CONSTRUCCIÓN DE PLACA HUELLA EN EL MUNICIPIO DE DOSQUEBRADAS SECTORES VÍA MOLINOS -	$1.276.119.013	N/A

	LA AURORA, VÍA EL CHAQUIRO - LA UNIÓN - PLAYA RICA, VÍA PLAYA RICA - LA CIMA Y MUNICIPIO DE MARSELLA SECTOR VÍA LA ORIENTAL - LAS TAZAS - LA ARGENTINA, EN EL DEPARTAMENTO DE RISARALDA		
Licitación Pública SI-LP-11-2020	CONSTRUCCION Y/O MEJORAMIENTO DE PLACA HUELLA EN ALGUNOS MUNICIPIOSDEL DEPARTAMENTO DE RISARALDA	$849.990.406	30%
Licitación Pública SI-LP-11-2020	CONSTRUCCION Y/O MEJORAMIENTO DE PLACA HUELLA EN ALGUNOS MUNICIPIOS DEL DEPARTAMENTO DE RISARALDA	$849.990.406	30%
Selección abreviada de Menor Cuantía SI-SAMC-09-2019	OBRAS DE MANTENIMIENTO, SEÑALIZACIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA VÍA PEREIRA- MARSELLA	$196.433.857	30%
Licitación Pública SI-LP-14-2019	CONSTRUCCIÓN DE OBRAS PARA MEJORAR LA TRANSITABILIDAD EN VÍAS SECUNDARIAS Y TERCIARIAS DEL DEPARTAMENTO DE RISARALDA	$ 7,871,089,986	30%
Licitación Pública SI-LP-10-2019	MANTENIMIENTO TRAMO VIAL, INCLUYE PUENTE CESTILLAL PEREIRA – RIO BARBAS, MUNICIPIO DE PEREIRA, DEPARTAMENTO DE RISARALDA	$ 15,678,258,143	30%
Licitación Pública SI-LP-11-2019.	MEJORAMIENTO DE VÍAS TERCIARIAS EN APIA, SANTUARIO, LA CELIA, PUEBLO RICO	$ 15,965,243,825	30%
Licitación Pública SI-LP-08-2019	REHABILITACIÓN DE LAS VÍAS SECUNDARIAS Y TERCIARIAS EN LOS MUNICIPIOS DE DOSQUEBRADAS, MARSELLA Y SANTUARIO DEL DEPARTAMENTO DE RISARALDA	$ 19,191,275,807	30%
Selección abreviada de Menor Cuantía SI-SAMC-09-2019	OBRAS DE MANTENIMIENTO, SEÑALIZACIÓN Y REHABILITACIÓN DE LA VÍA PEREIRA- MARSELLA	$196.433.857	30%

CONTRATACIÓN DE OTRAS ENTIDADES

HISTÓRICO DE COMPRAS O ADQUISICIONES DE OTRAS ENTIDADES ESTATALES Y OTROS CONSUMIDORES DEL BIEN O SERVICIO:

MODALIDAD	OBJETO	VALOR
Minima cuantia IPMC-161-2020	CONTRATAR A TODO COSTO LA CONSTRUCCIÓN DE PLACAS HUELLAS EN LA VEREDA LAS PALOMAS, ZONA RURAL DEL MUNICIPIO DE MANZANARES	$24,500,000

Licitación Pública SI-LP-022-2019	CONSTRUCCION DE PLACAS HUELLAS Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DE LA MALLA VIAL VEREDAL DEL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA, SANTANDER.	$467,079,642,981
Licitación Pública SVLPOP007-18	MEJORAMIENTO DE VIAS TERCIARIAS PARA LA PAZ MEDIANTE EL USO DE PLACAS HUELLAS EN EL DEPARTAMENTO DEL HUILA Y CONTRUCCION DE PLACA HUELLA EN ALGUNOS MUNICIPIOS DEL DEPARTAMENTO DEL HUILA	$34,326,914,799
Selección abreviada de Menor Cuantía SAMC 012-2019	REALIZAR LAS OBRAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE PLACAS HUELLAS EN LA VIA QUE COMUNICA EL ÁREA URBANA CON LA VEREDA LA LINDA Y LA VEREDA AGUABONITA DEL CORREGIMIENTO DE SAN DANIEL EN EL MUNICIPIO DE PENSILVANIA.	$22,570,426,774
Licitación Pública LP-003-2019	MEJORAMIENTO DE LA VIA EL TOTUMO- LA SIERRITA MEDIANTE PLACAS HUELLAS – SEGUNDA ETAPA, MUNICIPIO DE SAN JUAN DEL CESAR, DEPARTAMENTO DE LA GUAJIRA	$7,913,642,182
Selección abreviada de Menor Cuantía 373-2019	MEJORAMIENTO EN PAVIMENTO FLEXIBLE DE LA CARRERA 21 ENTRE LA AVENIDA DE LAS AMÉRICAS Y CALLE 73A BARRIO SAN FERNANDO CUBA MUNICIPIO DE PEREIRA	$ 696.501.549
Contratación Mínima Cuantía 008-2019	MEJORAMIENTO VIAL CALLE 9 ENTRE CRA 6 Y 6A DEL MUNICIPIO DE PEREIRA.	$ 52,514,422
Selección Abreviada de Menor Cuantía 464-2019	CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO ASFÁLTICO EN LA CALLE 94 ENTRE CARRERA 16 Y CARRERA 19 Y CARRERA 19 ENTRE EXPOFUTURO Y BARRIO VILLA SOL DE LA CIUDAD DE PEREIRA	$353.461.535
Selección Abreviada de Menor Cuantía 453-2019	INSTALACIÓN DE PAVIMENTO ASFÁLTICO EN VÍAS URBANAS DE LA CIUDAD DE PEREIRA	$703.107.735
Selección Abreviada de Menor Cuantía 403-2019	CONSTRUCCIÓN DE PAVIMENTO RÍGIDO EN VÍAS URBANAS DEL MUNICIPIO DE PEREIRA	$573.136.796
Selección Abreviada de Menor Cuantía 03-2019	MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DEL CORREDOR VIAL DE ACCESO A SECTOR 2500 LOTES, DESDE EL INTERCAMBIADOR MEGABUS HASTA EL ACCESO AL PARQUE EL OSO DE LA CIUDAD DE PEREIRA.	$693.417.200

8. ANALISIS DE LA OFERTA

La oferta a la cual se hace referencia en el presente análisis corresponde a las empresas que desarrollan sus actividades en el sector de la construcción ya que son los que ofrecen el conocimiento profesional especializado y técnico y de experiencia que permite garantizar objetividad en el análisis y la toma de decisiones.

NIT	RAZON SOCIAL	INDICADORES FINANCIEROS				
		LIQUIDEZ ≥	NIVEL ENDEUDAMIENTO ≤	RAZON DE COBERTURAS DE INTERES ≥	ROE ≥	ROA ≥
9001228240	CASTRO FLOREZ S.A.S	2,33	0,39	Indeterminada	0,01	0,00
8001297891	HACE INGENIEROS S.A.S	9,17	0,29	1.356,81	0,07	0,05
8001297891	HERNANDEZ PANTOJA SAS	2,47	0,39	7,23	0,19	0,11
9008901738	CONSTRUCTORA RIGAL INGENIERIA S.A.S.	6,76	0,33	276,96	0,83	0,55
900037299-1	CONSTRUCTORA ANCLA S.A.S.	3,70	0,34	22,79	0,32	0,21
76317808-2	RAMIREZ BASTIDAS CARLOS AUGUSTO	47,01	0,01	13,26	0,10	0,10
800179396-2	CONSTRUCCIONES SP - SUAREZ PARDO S.A.S	15,32	0,06	87,73	2,90	2,76
900543105-1	CONSTRUCTORA SANTANA INFRAESTRUCTURA SAS	4,19	0,43	44,95	0,84	0,47
900819522-4	CONSTRUCTORA OLIMPO S.A.S.	21,82	0,26	5,38	0,28	0,20
00000830005282-4	BB INGENIEROS S A S	23,92	0,33	2,75	0,09	0,06
900151287-9	WORLDTEK S.A.S.S.A.S.	2,85	0,64	4,62	0,22	0,08

Tal como lo indican los Documentos Tipo para los procesos de selección de Licitación de Obra Pública de Infraestructura de Transporte en la Matriz 2, la Secretaría de Infraestructura Departamental, tendrá en cuenta lo estipulado en dichos pliegos.

INDICADORES FINANCIEROS Y ORGANIZACIONALES OBRAS PARA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Indicador	Valor concertado
Índice de Liquidez	≥1
Índice de Endeudamiento	≤ 70%
Razón de Cobertura de Intereses	≥ 1
Capital de Trabajo	Definido en los Pliegos Tipo
Rentabilidad del Patrimonio	≥ 0
Rentabilidad del Activo	≥ 0

Bibliografía:

- http://www.colombiacompetitiva.gov.co/snci/indicadores-internacionales/indice-competitividad-global
- https://blog-dialogoafondo.imf.org/?p=13190
- https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/PNDPPI2018-2022n.pdf
- https://datosmacro.expansion.com/estado/indice-competitividad-global/colombia
- https://www.dinero.com/pais/articulo/que-sectores-moveran-la-economia-colombiana- en-2020/280083
- https://www.imf.org/es/Publications/WEO/Issues/2020/04/14/weo-april-2020
- https://www.infobae.com/america/america-latina/2020/04/14/el-fmi-estimo-que-la-economia-de-america-latina-se-contraera-52-en-2020-por-la-pandemia-del-coronavirus/
- https://www.mintransporte.gov.co/documentos/15/estadisticas/
- https://www.pivingenieria.com/blog/obras-infraestructura-colombia-2020
- https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/los-28-proyectos-de-vias-en-la-lista- del-concluir-concluir-546003
- https://www.invias.gov.co/index.php/red-vial-nacional
- https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales/pib-informacion-tecnica

- https://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/2-principal/57-estado-de-la-red-vial#2020
- https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib_const/Bol_ieac_IIItrim21.pdf
- https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9443/transporte-en-cifras/
- https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2022/01/11/global-recovery-economics-debt-commodity-inequality
- https://blogs.worldbank.org/es/voces/las-perspectivas-economicas-mundiales-2022-en-cinco-graficos
- http://www.andi.com.co/uploads/Balance%202021%20y%20Perspectivas%202022%20-%20ANDI%20BMM.pdf
- https://www.imf.org/es/News/Articles/2022/01/25/blog-a-disrupted-global-recovery
- https://colombialicita.com/search?proceso=&s=placas+huellas&sort=udetected&entidadA=71&tipoA=7&estadoA=5&fecha=&detected=
- http://aplicaciones.risaralda.gov.co/Modulos/Contratacion/index.php
- https://www.contratos.gov.co/consultas/inicioConsulta.do
- https://www.secop.gov.co/CO1BusinessLine/Tendering/ContractNoticeView/Index?prevCtxLbl=Buscar+procesos&prevCtxUrl=https%3a%2f%2fwww.secop.gov.co%3a443%2fCO1BusinessLine%2fTendering%2fContractNoticeManagement%2fIndex&notice=CO1.NTC.2836112#ContractDocuments

Se firma a los un (23) días del mes de Mayo de 2022

MONICA PAOLA SALDARRIAGA ESCOBAR
Secretaria de Infraestructura

CAROLINA DEL PILAR GONZALEZ LEIVA
Directora Técnica - Secretaría de Infraestructura

Elaboró: Santiago Morales

Contratista