ANÁLISIS DEL SECTOR

Convenio Interadministrativo entre la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia y el municipio de Nariño.

Partes:	• Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia • Municipio de Nariño
Modalidad:	Régimen Especial Ley 489 de 1998
Objeto:	"AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE NARIÑO, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE VIAS URBANAS UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO"

Alcance: El presente estudio sectorial soporta los convenios interadministrativos que, en unión de esfuerzos para canalizar recursos de inversión, celebre la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia con los municipios asociados seleccionados de la convocatoria adelantada por el Departamento de Antioquia, para que éstos, a su vez, ejecuten obras de infraestructura de transporte para el mantenimiento, mejoramiento y/o rehabilitación de la red vial dentro de su jurisdicción, siempre y cuando hayan previamente presentado el respectivo proyecto de inversión a la Secretaría de Infraestructura Física y cuenten con su correspondiente aprobación.

No obstante, el municipio beneficiario de los recursos de inversión a destinar por el Departamento de Antioquia, para la solución propuesta con el proyecto presentado, deberá realizar el correspondiente 'Análisis del Sector' para su situación específica, como parte de los documentos del proceso que se defina en la etapa precontractual para soportar la ejecución de los recursos.

.

GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA

junio de 2023

ANÁLISIS DEL SECTOR

1. ASPECTOS GENERALES

1.1. Necesidad del estudio del sector económico

El presente análisis del sector económico se plantea en cumplimiento del Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional 1082 de 26 de mayo de 2015, el cual en su artículo 2.2.1.1.1.6.1. dispone que las entidades estatales, durante la etapa de planeación, deben realizar el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del proceso de contratación desde las perspectivas legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de riesgo.

También, la Organización de Cooperación y de Desarrollo Económico (OCDE) le ha formulado recomendaciones al Gobierno Nacional sobre la importancia del análisis del sector en los procesos de contratación pública, para promover las buenas prácticas, la transparencia y la promoción de la competencia leal en la contratación.

Así las cosas, el conocimiento del sector implica dimensionar el comportamiento y dinámica de las variables macro y microeconómicas, así como la perspectiva comercial y de precios; complementando el análisis con los otros aspectos desde el punto de vista técnico y legal asociados con los proyectos a adelantar.

1.2. El sector económico objeto de estudio

La actividad económica en general está dividida en sectores y cada uno de ellos referencia una parte de la actividad económica con elementos de características comunes, que guardan unicidad y se distinguen de otras agrupaciones; cuya división se hace conforme los procesos de producción que acontecen al interior de cada uno de ellos.[1]

Desde la teoría económica clásica se establece que son tres los sectores de la economía, a saber:

Tabla 1.

Sector	Descripción
Sector primario o agropecuario	Es el sector que obtiene el producto de sus actividades directamente de la naturaleza, sin ningún proceso de transformación. Dentro de este sector se encuentran la agricultura, la ganadería, la silvicultura, la caza y la pesca. No se incluyen dentro de este sector a la minería y a la extracción de petróleo, las cuales se consideran parte del sector industrial
Sector secundario o industrial	Comprende todas las actividades económicas de un país relacionadas con la transformación industrial de los alimentos y otros tipos de bienes o mercancías, los cuales se utilizan como base para la fabricación de nuevos productos. Se divide en dos sub-sectores: industrial extractivo (extracción minera y de petróleo) e industrial de transformación (envasado de legumbres y frutas, embotellado de refrescos, fabricación de abonos y fertilizantes, vehículos, cementos, aparatos electrodomésticos, etc.)
Sector terciario o de servicios	Incluye todas aquellas actividades que no producen una mercancía en sí, pero que son necesarias para el funcionamiento de la economía. Como ejemplos de ello tenemos el comercio, los restaurantes, los hoteles, el transporte, los servicios financieros, las comunicaciones, los servicios de educación, los servicios profesionales, el Gobierno, etc. Es

[1] https://enciclopedia.banrepcultural.org/index.php?title=Sectores_econ%C3%B3micos

Sector	Descripción
	indispensable aclarar que los dos primeros sectores producen bienes tangibles, por lo cual son considerados como sectores productivos. El tercer sector se considera no productivo, puesto que no produce bienes tangibles, sin embargo, contribuye a la formación del ingreso nacional y del producto nacional.

Así, desde la división según la economía clásica, puede decirse que las actividades constructivas de obras de infraestructura, al transformar insumos en bienes terminados puede inscribirse en el sector secundario; y las actividades de interventoría de obras de infraestructura, de consultoría para estudios y diseños de obras de infraestructura y de interventoría a estas consultorías, se encuentran enmarcadas en el sector terciario de la economía.

Sin embargo, también resulta común una clasificación de la actividad económica basada en especialidades que permite una mayor comprensión del mercado, la cual introduce los siguientes sectores:

Tabla 2.

Sector	Descripción
Sector agropecuario	Corresponde al sector primario mencionado anteriormente
Sector industrial	Corresponde al sector secundario mencionado anteriormente
Sector servicios	Corresponde al sector terciario mencionado anteriormente
Sector transporte	Hace parte del sector terciario, e incluye transporte de carga, servicio de transporte público, transporte terrestre, aéreo, marítimo, etc.
Sector comercio	Hace parte del sector terciario de la economía, e incluye comercio al por mayor, minorista, centros comerciales, cámaras de comercio, plazas de mercado y, en general, a todos aquellos que se relacionan con la actividad de comercio de diversos productos nacionales o importados.
Sector financiero	Incluyen todas aquellas organizaciones relacionadas con actividades bancarias y financieras, aseguradoras, fondos de pensiones y cesantías, fiduciarias, etc.
Sector construcción	Incluye las empresas y organizaciones relacionadas con la construcción, al igual que los arquitectos e ingenieros, las empresas productoras de materiales para la construcción, etc.
Sector minero y energético	Reúne todas las empresas que se relacionan con la actividad minera y energética de cualquier tipo (extracción de carbón, esmeraldas, gas y petróleo; empresas generadoras de energía; etc.)
Sector solidario	En este sector se incluyen las cooperativas, las cajas de compensación familiar, las empresas solidarias de salud, entre otras.
Sector de las comunicaciones	Incluyen todas las empresas y organizaciones relacionadas con los medios de comunicación como (telefonía fija y celular, periódicos, editoriales, etc.)

Así las cosas, el proyecto a financiar forma parte del segmento de la construcción, el cual no solo se refiere a ladrillos, cemento y concreto, es un importante sector de la economía que utiliza insumos, herramientas, maquinaria y equipos diversos, que son suministrados por otras ramas e industrias como la cementera, siderúrgica, del vidrio, pinturas y plástico, maderera, eléctrica y metalúrgica, entre otras, y cuya dinámica representa, por los encadenamientos asociados e intensificación de la demanda de bienes que producen tales compañías, un verdadero impulsor de la economía del país, además por su destacada contribución en la generación de empleo al ocupar todo tipo de personal, desde mano de obra no calificada y sin experiencia, pasando por aprendices o practicantes de entidades de educación, y hasta involucrar a técnicos, profesionales y especialistas en distintas áreas del conocimiento.

Y es claro que parte de esos especialistas en contenido que moviliza la dinámica constructiva son las personas naturales, empresas u organizaciones dedicadas a las actividades tanto de consultoría para prestar soporte calificado desde los conceptos iniciales hasta el cierre mismo de los proyectos, como para realizar la interventoría de proyectos y de obras de ingeniería, que ofrecen conocimiento profesional especializado en diversas materias para garantizar la óptima asignación de presupuestos, el cumplimiento de cronogramas de obra, la ejecución de trabajos con altos estándares de calidad, la sujeción a requerimientos y parámetros ambientales, el cumplimiento de los aspectos legales por las partes implicadas (contratista-contratante) y, en general, todos los aspectos que permitan asegurar el logro de las metas y el cumplimiento de los objetivos establecidos en los contratos de obras. En otros términos, el desarrollo de un proyecto de construcción, por lo general, trae aparejado una labor de consultoría de alto valor agregado centrada en la supervisión, vigilancia y control, que sirve para ahorrar recursos y evitar problemas, demoras y sobrecostos.

Por eso no hay duda que la construcción, bien sea de plantas industriales, de soluciones habitacionales y especialmente de obras de infraestructura pública (vías, puentes, túneles, puertos, aeropuertos, represas, equipamiento público, etc.), ejerce una influencia crucial en el nivel de actividad económica que se alcance en la sociedad, razón por la cual los gobiernos en sus distintos niveles (municipal, distrital, departamental y nacional) plantean estímulos para apalancar desde lo público dicha actividad y, particularmente, promoviendo la ejecución de proyectos de ingeniería civil buscando generar capacidad de crecimiento, propulsar el desarrollo y aumentar la competitividad logística local, regional y nacional.

Además, es una de las posturas de teoría macroeconómica moderna la de que existe un alto nivel de correlación entre el comportamiento del sector de la construcción y la dinámica económica de los países. Y es aceptado que el grado de desarrollo de infraestructura pública de un país guarda relación directa con su nivel de competitividad y capacidad de crecimiento.

Así las cosas, el sector de la construcción ejerce un papel protagónico en la economía por su efecto tracción sobre buena parte del aparato productivo comercial e industrial, la producción y la alta generación de empleo.

Es por ello que la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia estructura el presente proceso, con el fin de ejecutar el proyecto relacionado en comento, y siempre que tal proyecto de inversión haya sido previamente puesto a consideración y cuente con la aprobación de la Secretaría.

En consecuencia, en esfuerzo aunado con la entidad beneficiaria se canalizarán recursos para promover la generación de empleo, el aumento del nivel de ingresos de la población, la mayor dinámica socioeconómica de los habitantes, el impulso del aparato productivo, el desarrollo territorial físico para aumentar la competitividad logística y, en general, la revitalización económica a nivel local y regional, como respuesta a los atrasos de inversión histórica en obra pública que demandan los territorios y los consabidos efectos de los fenómenos ambientales y climáticos destructivos.

1.3. Conexión del proceso contractual con el Plan de Desarrollo de la Entidad

Atendiendo las obligaciones de la Constitución Nacional y obrando en coherencia con la misión y visión del Departamento de Antioquia, la necesidad identificada y los proyectos en comento a ejecutar se encuentran alineados con el Plan de Desarrollo “UNIDOS POR LA VIDA 2020 – 2023” como se presenta en la Tabla 3:

Tabla 3. Inscripción del proyecto en el Plan de Desarrollo Departamental "Unidos por La Vida 2020-2023"

Plan de Desarrollo "Unidos por La Vida 2020 -2023"	
Línea 2 – Nuestra Economía	
2.5. Componente 5. Infraestructura con Propósito Social para la Competitividad Objetivo del componente: El programa busca mejorar la infraestructura de transporte y promover la intermodalidad en el Departamento de Antioquia, cumpliendo con altos estándares de calidad en el mantenimiento y desarrollo de nueva infraestructura, propiciando la conectividad entre las subregiones, y de éstas con otros departamentos y con el resto del mundo, y minimizando los costos y tiempos de transporte de personas y de carga, siendo éste un aporte directo al componente social en términos de movilidad sostenible.	
Programa	**Descripción**
2.5.1. Programa 1: Gestión intersectorial para la construcción de vías nacionales en el departamento	El objetivo de este programa es que los proyectos de infraestructura vial del orden nacional que se están ejecutando en Antioquia, se articulen con los proyectos regionales. Con esto, se lograrán beneficiar las subregiones del área de influencia, además de lograr una articulación que permita garantizar la conectividad de los municipios, los centros de producción y distribución, y a su vez con los demás modos de transporte. Se llevará a cabo la gestión interinstitucional e intersectorial para el fortalecimiento de la visión conjunta en la planeación, estructuración, construcción y operación de los proyectos de infraestructura en lo referido a las vías nacionales en Antioquia, y a la red vial nacional para conectar al Departamento con los centros de producción, consumo, puertos y fronteras. La óptima gestión para la construcción de las Autopistas para la Prosperidad permitirá que la accesibilidad y proximidad a centros poblados, mercados y rutas comerciales mejoren, incidiendo positivamente en aspectos como el aumento del bienestar de la población, al mejorar la calidad de los servicios de transporte (comodidad, disminución de tiempos de viaje, reducción de efectos negativos en la salud) y el desarrollo económico asociado con el empleo y el ingreso de la población.
2.5.2. Programa 2: Fortalecimiento del sistema aeroportuario	El programa de fortalecimiento del sistema aeroportuario busca potencializar los aeropuertos regionales para aumentar la conectividad en el modo aéreo de transporte, mediante la adecuación o puesta en operación de los existentes o nuevos, para fortalecer el desarrollo de las subregiones. Entre las infraestructuras a intervenir se priorizarán, entre otros, los aeropuertos: Vigía del Fuerte, Necoclí, Turbo y Caucasia. Con este, se dispondrá de un modo alternativo para el transporte de carga y pasajeros, beneficiando su área de influencia y accediendo a más destinos, locales, nacionales e internacionales.
	También se promoverá el desarrollo ordenado del área de influencia de los aeropuertos José María Córdova y Antonio Roldán Betancur, encauzando esfuerzos y buscando potenciar desarrollos complementarios para hacerlos compatibles con los planes y esquemas de ordenamiento territorial.
2.5.3. Programa 3: Sistemas logísticos y portuarios	El sistema portuario del Departamento de Antioquia está compuesto por puertos marítimos en la región del Urabá y algunos embarcaderos en los ríos navegables, los cuales son utilizados para transportar mercancías y pasajeros. Este programa busca contribuir con el desarrollo del sistema logístico y competitivo en Antioquia, mediante la puesta en marcha de nuevas infraestructuras logísticas y el mejoramiento de las existentes, fortaleciendo la conectividad entre los diferentes modos de transporte, lo cual permitirá dinamizar el transporte de carga y pasajeros. Este sistema impulsará la generación de centros logísticos y portuarios en las subregiones de Antioquia.
2.5.4. Programa 4: Cables aéreos	El Departamento de Antioquia cuenta con un sistema de cables aéreos en seis (6) municipios: Jardín, Jericó, Yarumal, San Andrés de Cuerquia, Argelia y Nariño, los cuales garantizan el transporte de carga y pasajeros desde las veredas más alejadas hasta las cabeceras municipales. Su funcionamiento permitiría que la ciudadanía de dichos municipios pueda transportarse y facilitar el comercio de sus productos. El programa de cables aéreos busca diseñar e implementar un programa que fortalezca el uso y apropiación de los cables existentes como medio de transporte alternativo y sostenible, buscando la reactivación de uno de ellos, a través de la gestión de recursos que garanticen la operación y mantenimiento de este para el aprovechamiento turístico y comercial de sus habitantes, beneficiando las comunidades que hacen uso de este medio de transporte, mejorando la conectividad de las veredas con la cabecera municipal.

2.5.5. Programa 5: Fomento y promoción de la infraestructura férrea y logística de Antioquia y su conectividad	Este programa busca ampliar y mejorar la infraestructura de transporte férreo y logística en el Departamento de Antioquia y su integración con otros modos de transporte, resolviendo las deficiencias en los sistemas de movilidad férrea de Antioquia y su integración con la red férrea nacional de transporte y los puertos de exportación. Igualmente, se promoverá el desarrollo de los estudios básicos para determinar la viabilidad de implementar sistemas férreos de transporte en las subregiones de Urabá y el Oriente cercano de Medellín, con el objetivo de atender la problemática de movilidad generada por los acelerados procesos de urbanización y poblamiento.
Línea 3 – Nuestro Planeta	
3.4. Componente 4. Infraestructura para la Movilidad Sostenible Objetivo del componente: Propender por una movilidad sostenible y segura en el territorio antioqueño, a partir del equilibrio de la infraestructura de cada modo de transporte: incentivando los no motorizados, sistemas masivos de transporte, la promoción desistemas alternativos y la optimización de la red vial departamental, que garantice la accesibilidad y conectividad equitativa de los municipios y/o Distrito.	
Programa	**Descripción**
3.4.1. Programa 1: Infraestructura segura	Con el programa Infraestructura segura, se busca cumplir con normas de señalización vial en las vías del Departamento de Antioquia y la intervención de los puntos de críticos de siniestralidad. Una buena señalética es factor conexo para reducir el número de muertes y lesionados viales. Según lineamientos de la Resolución 0001885-2015, por medio de la cual se adopta el Manual de señalización vial, el Departamento debe implementar dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia. Se busca señalizar 700 km de vías, dando cumplimiento a los requerimientos de ley y el manual de señalización vial. Se identificarán y caracterizarán los puntos críticos de siniestralidad para su intervención oportuna
3.4.2. Programa 2: Movilidad sostenible y conectividad del Área Metropolitana del Valle de Aburrá	Impulsaremos un modelo de desarrollo sostenible para el Valle de Aburrá y la región central de Antioquia, que convoque a compromisos, proyectos y planes de largo plazo, cómo los ejercicios de planificación de las Centralidades Norte y Sur, el gran Parque de la Unidad Metropolitana en el predio del Parque Tulio Ospina, el Plan Maestro de Parques del Río Medellín, el Parque de los Meandros, así como los planes maestros de movilidad y transporte de las diferentes instituciones del Valle de Aburrá, para recuperar, conservar y potenciar valores ambientales tan trascendentales como nuestro clima, y avancen definitivamente en la descontaminación, limpieza y purificación de nuestros más preciados bienes públicos: el aire y el agua. Para ello avanzaremos en la concertación con los alcaldes del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, para impulsar el modelo de ciudad compacta, con prioridad en la movilidad humana y en la bicicleta; y el decidido impulso al transporte público, la movilidad eléctrica, los usos mixtos y el urbanismo de cercanías; que nos propicien la más sostenible de las movilidades, la reducción de las distancias y frecuencias; y acordando el impulso a proyectos estratégicos de desarrollo sostenible.
3.4.3. Programa 3: Gestión, diseño, construcción y mejoramiento de las vías Departamentales	El sistema vial departamental apunta a la accesibilidad equitativa de los Municipios, la conectividad del territorio; entendiendo esta como la base de la plataforma competitiva del Departamento. El sistema vial no atiende únicamente al vehículo particular, sino también al sistema de transporte masivo regional, transporte de carga y vehículos con fuentes de energías alternativas. Frente a esto, la Gobernación tiene el propósito de armonizar los diferentes modos de transporte, de acuerdo con las condiciones territoriales, sociales y económicas. Dentro del programa orientado a la pavimentación de la red vial departamental, y al marco de la accesibilidad equitativa para los municipios, nuestro objetivo principal será intervenir aquellas cabeceras municipales que no cuentan con al menos una vía de acceso modo carretera. En este marco, hemos caracterizado 17 municipios: 1. Caicedo, 2. Sabanalarga, 3. Peque, 4. Armenia, 5. Heliconia, 6. Ebéjico, 7. Abriaquí, 8. Briceño, 9. Nechí, 10. El Bagre, 11. San Pedro de Urabá, 12. San Carlos, 13. Nariño, 14. Angelópolis, 15. Caracolí, 16. Anori, 17. Puerto Triunfo. Por otro lado, el desarrollo de circuitos estratégicos que promuevan la generación de dinámicas intermunicipales será un ejercicio complementario y necesario para asegurar el fortalecimiento social cultural y económico del departamento. Algunos de los anillos, circuitos y conexiones estratégicos que se han identificado en ejercicio preliminar, y serán sujetos de viabilidad técnica, social, legal y financiera, para su desarrollo en: 1. Cañasgordas - Abriaquí - Frontino 2. Ebéjico - Heliconia - Armenia 3. La Usa - Caicedo - Urrao 4. Nariño - Puente Linda 5. San Vicente - El Peñol 6. El Carmen - El Santuario 7. San Rafael - San Roque 8. San Luis - El Choco 9. Alejandría - Santo Domingo 10. San Pedro de los Milagros - Río Chico 11. Entrerríos - San José de Montaña 12. El Roble - Miraflores 13. Los Flores, La Y - Yondó 14. El Retiro - Montebello - Versalles 15. Cáceres - La Chilona -

	Zaragoza 16. Anorí - Campamento 17. San Pedro de Urabá - Valencia 18. Vía Murindó 19. Yalí - Autopistas del Nordeste 20. Betulia - Altamira - Cangrejo 21. Sopetrán - Belmira 22. El Roble Puente Gavino 23. Copacabana - Cabuyal - Medellín – Bogotá. 24. Cocorná - Granada 25. San Luis - El Santuario 26. San Juan - San Pedro - Arboletes 27. Sabanalarga - Olaya - Liborina 28. Sofía – Yolombó 29. Santo Domingo - La Quiebra 30. Belmira - Sopetrán 31. Jardín - Ríosucio 32. Nueva Colonia - El Tigre 33. Gómez Plata – El Salto. 34. Amalfi – Remedios 35. Toledo – San José de la Montaña 36. San Jerónimo – San Pedro de los Milagros 37. Andes - San José - Pueblo Rico 38. El Dos – Tulapas – San Pedro de Urabá – Arboletes – Necoclí 39. Carepa – El Cerro.
3.4.4. Programa 4: Mejoramiento, mantenimiento y operación de las vías del Departamento y de los Municipios	Promover la concurrencia de recursos nacionales, departamentales y municipales de origen público, privado y comunitario para el desarrollo progresivo, mantenimiento y operación de estas vías, aplicando tecnologías apropiadas y atendiendo puntos críticos para la adecuada continuidad y transitabilidad. Desde este programa, la Gobernación de Antioquia contribuye, desde su competencia, para la implementación del Acuerdo Final de Paz en el Departamento y la consolidación de una Antioquia conectada y accesible
3.4.5. Programa 5: Antioquia transitable y en Bici	Buscamos hacer un tránsito de la movilidad convencional, a través de la democratización de la infraestructura vial, donde se dé prelación al peatón y a la bicicleta, como alternativa sostenible a los modos de transporte motorizados; reduciendo los impactos ambientales, y mejorando la movilidad urbana y rural para que esta sea saludable, segura y sostenible. La atención de las necesidades de peatones y ciclistas seguirá siendo un tema crucial para los municipios del departamento de Antioquia de cara a mitigar las externalidades negativas generadas por el transporte motorizado. Es por esto que además de la construcción de ciclo infraestructura, vamos a: 1. Estructurar un esquema de bicicletas públicas para los municipios, priorizando un piloto en la subregión de Urabá. 2. Promoveremos tanto un sistema de bicicletas públicas, como una política nacional que cobije el ecosistema de la bicicleta, armonizando su desarrollo en el largo plazo.
3.6. Componente 6. Sistema Urbano Regional Objetivo del componente: Planear y definir estrategias de ordenamiento territorial y gestión pública, que permitan desplegar acciones de amplio impacto social, con el fin de reducir los conflictos territoriales y las brechas sociales del Departamento. Lo cual implica la planificación del territorio en el ámbito supramunicipal, la gestión articulada de los instrumentos del ordenamiento territorial de los municipios y/o Distrito y el apoyo a los mismos, en los procesos de planeación estratégica departamental, con el propósito de dotar a Antioquia de una resiliencia regenerativa.	
Programa	**Descripción**
3.6.4. Programa 4: Planeación sostenible y estratégica de la infraestructura y la movilidad	Teniendo en cuenta las necesidades de ampliar la infraestructura de transporte en sus diferentes modos, realizar su operación y mantenimiento y la articulación con los proyectos Nacionales; la Gobernación de Antioquia actualizará el Plan Maestro Departamental de Infraestructura yMovilidad, acorde a las necesidades actuales con una visión de corto, mediano y largo plazo, que potencialice la conectividad del Departamento a nivel regional y Nacional, respondiendo a la visión integral del desarrollo de Antioquia. Esta visión integral debe asegurar, asimismo, una planeación con enfoque poblacional, la cualincluya capítulos especiales para las comunidades afro y pueblos indígenas.

Fuente: https://plandesarrollo.antioquia.gov.co/archivo/PlanDesarrolloUNIDOS_VF-comprimido-min.pdf

Para el presente caso, el proyecto *referido*, dentro del Plan de Desarrollo Unidos por La Vida 2020-2023, se enmarca en la LÍNEA ESTRATÉGICA, COMPONENTE, PROGRAMA y con el INDICADOR descritos detalladamente en el Estudio Previo.

2. ANÁLISIS MACROECONÓMICO

2.1. Producto interno bruto (PIB) y participación del sector de la construcción

2.1.1. Producto interno bruto (PIB)

El Banco de la Republica define el PIB como "El total de bienes y servicios producidos en un país durante un período de tiempo determinado. Incluye la producción generada por nacionales y extranjeros residentes en el país, y excluye la producción de nacionales residentes en el exterior"[2].

Por ende, el PIB comporta una variable relativa a los niveles de producción del mercado y es representativa del crecimiento de una economía en un periodo de tiempo.

La evolución del PIB a precios constantes del año base 2015 presentada en la Tabla 4 y Gráfico 1 evidencian un crecimiento anual a tasa media del 5% para el período 2010-2014, luego se presenta una segunda fase con 3 años sucesivos de decrecimientos anuales registrando un crecimiento del PIB del 3% para el 2015, del 2,1% para el 2016 y del 1,4% para el 2017; posteriormente vinieron 2 años con crecimientos moderados del PIB del orden de 2,5% para el 2018 y del 3,2% para el 2019.

Para el año 2020 la variación anual del PIB fue a razón del -7,2%, por causas imputables a la pandemia del Covid-19, que obligó a las autoridades del país a tomar medidas de confinamiento y distanciamiento social.

Para el año 2021 la variación del PIB fue la mayor de la historia reciente del país, reflejando síntomas de recuperación gradual, con un notable crecimiento anual del 11.3%, al cierre del año 2021.

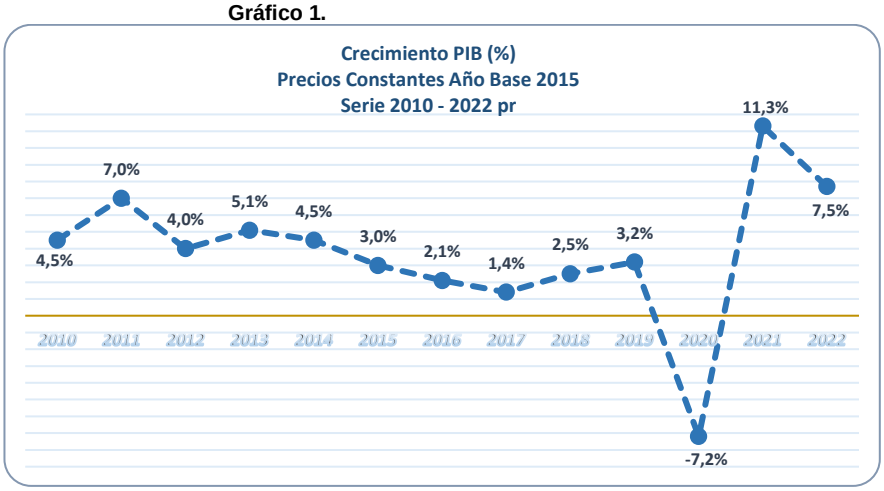
Para el 2022pr, respecto al mismo periodo del año anterior, el Producto Interno Bruto presenta un crecimiento 7,5%, denotando el buen ritmo de la economía colombiana y destacando una de las variaciones más altas a nivel mundial.

Producto Interno Bruto – PIB Valores a precios constantes
Base 2015. Serie anual 2010- 2022pr

Tabla 4.

PIB y Crecimiento PIB (%) Precios Constantes Año Base 2015		
Año	PIB (miles de millones $)	Crecimiento PIB (%)
2010	640.151	4,5%
2011	684.628	7,0%
2012	711.415	4,0%
2013	747.939	5,1%
2014	781.589	4,5%
2015	804.692	3,0%
2016	821.489	2,1%
2017	832.656	1,4%
2018	854.008	2,5%
2019	881.224	3,2%
2020	817.305	-7,2%
2021	907.352	11,3%
2022	975.365	7,5%

Gráfico 1.



Fuente: DANE, Cuentas nacionales. Tomado de:
https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales/pib-informacion-tecnica

Según el Fondo Monetario internacional – FMI, en el año 2022 la economía mundial habría crecido 3,2% (se esperaba fuera del 4,4%); EEUU habría crecido 1,6% y se esperaba un 3,3%; China habría crecido 3,2% y se preveía un 4,7%. En América Latina la proyección fue de 2,9% y el crecimiento

2 Tomado de Banco de la República: http://www.banrep.gov.co/es/contenidos/page/qu-producto-interno-bruto-pib

habría sido de 3,5%; en Colombia, el pronóstico fue 5,8%, sin embargo, el dato publicado por el Dane en el Boletín actualizado el 15-Feb-2023 es del 7,5%.

Según el Dane, para el cierre de 2022, 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 10,7% (contribuye 2,1 puntos porcentuales a la variación anual).

• Industrias manufactureras crece 9,8% (contribuye 1,2 puntos porcentuales a la variación anual).

• Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; Actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 37,9% (contribuye 1,2 puntos porcentuales a la variación anual).

2.1.2. Participación del sector construcción en el PIB total

En la Tabla 5 puede observarse los valores trimestrales a precios constantes del PIB total y del 'Sector de la Construcción', para el período 2010 a 2022pr, así mismo, el porcentaje de participación (trimestral y anual) del sector de la construcción como parte del PIB nacional.

Producto Interno Bruto – PIB (trimestral) y Sector Construcción
Valores a precios constantes – Base 2015
Serie 2010 - 2022pr

Tabla 5.

Producto Interno Bruto - PIB (Base 2015) y Sector Construcción
Serie 2010 - 2022pr (Miles de millones de pesos)

Concepto	2010				2011				2012				2013			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
PIB ($)	150.639	156.125	160.529	172.858	160.881	166.721	173.241	183.785	170.757	174.814	177.146	188.698	174.828	184.203	188.215	200.694
Sector Construcción ($)	8.910	9.647	9.942	11.550	9.096	10.514	11.103	11.823	10.710	12.076	10.257	12.008	10.895	12.756	13.063	13.418
% Partic. Construcción en el PIB	5,9%	6,2%	6,2%	6,7%	5,7%	6,3%	6,4%	6,4%	6,3%	6,9%	5,8%	6,4%	6,2%	6,9%	6,9%	6,7%
Promedio Anual % Participación Construcción en el PIB	6,2%				6,2%				6,3%				6,7%			

Concepto	2014				2015				2016				2017			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
PIB ($)	186.384	190.502	196.460	208.244	191.649	197.013	203.479	212.552	196.203	201.220	206.654	217.412	198.332	203.793	210.153	220.378
Sector Construcción ($)	12.470	13.579	14.399	14.155	13.196	14.903	14.660	15.283	14.339	15.286	15.326	15.174	13.717	15.119	15.003	15.068
% Partic. Construcción en el PIB	6,7%	7,1%	7,3%	6,8%	6,9%	7,6%	7,2%	7,2%	7,3%	7,6%	7,4%	7,0%	6,9%	7,4%	7,1%	6,8%
Promedio Anual % Participación Construcción en el PIB	7,0%				7,2%				7,3%				7,1%			

Concepto	2018				2019[P]				2020[P]				2021[P]				2022[PR]			
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
PIB ($)	201.621	209.419	216.260	226.708	208.704	215.914	223.111	233.494	210.058	179.621	202.591	225.044	213.149	213.543	230.099	250.561	229.842	239.763	247.968	257.792
Sector Construcción ($)	13.566	14.115	15.325	15.150	13.627	13.908	14.017	14.341	10.975	7.741	9.645	10.507	10.261	9.711	9.817	11.283	10.874	10.593	11.147	11.068
% Partic. Construcción en el PIB	6,7%	6,7%	7,1%	6,7%	6,5%	6,4%	6,3%	6,1%	5,2%	4,3%	4,8%	4,7%	4,8%	4,5%	4,3%	4,5%	4,7%	4,4%	4,5%	4,3%
Promedio Anual % Participación Construcción en el PIB	6,8%				6,3%				4,7%				4,5%				4,5%			

Fuente: DANE, Cuentas Nacionales
[PR]preliminar
[P]provisional
Actualizado el 15 de febrero de 2023

Adaptado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales/pib-informacion-tecnica

En el período objeto de análisis (datos de los últimos 52 trimestres reportados) el sector de la construcción participa con una tasa trimestral promedio del 6.2% en el PIB total nacional a precios

constantes; identificándose los siguientes momentos, uno primero de ellos correspondiente al período 2010-2013 donde la tasa promedio de participación del sector de la Construcción en el PIBtotal es del 6.4%; para el período 2014-2017 tal participación fue levemente superior y correspondióal 7.2% en promedio, para el bienio 2018-2019 se ubica en 6.6%, y para el período 2020-2022pr seobserva una disminución gradual con participación media de 4.6%, período este último caracterizado por el inicio del fenómeno de la pandemia del Covid-19 y su gran impacto social y sobre la actividadeconómica en general que, como ya se mostró, contrajo la producción en -7.2% para el cierre de 2020 (provocando la clausura de innumerables empresas, la afectación de forma temporal de millones de puesto de trabajo y la muerte de miles de personas a causa de la enfermedad); pero con recuperación gradual desde inicios del 2021 que al cierre logró un destacado crecimiento del orden del 11,3%, y que al cierre de diciembre de 2022pr la variación del PIB legó al 7,5%.

De acuerdo con el DANE, en su Boletín Técnico del 15 de febrero de 2023, para el cierre de 2022pr, el valor agregado de la Construcción crece 6,4%, en su serie original, respecto al mismo periodo de 2021p. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos [Tabla 6]:

• Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales crece 11,8%.
• Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil decrece 3,7%.
• Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores) crece 7,2%.

En el cuarto trimestre de 2022pr, el valor agregado de la construcción decrece 1,9% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2021p. Esta dinámica se explica por:

• Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales crece 4,0%.
• Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil decrece 12,8%.
• Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores) decrece 1,1%.

Construcción
Tasas de crecimiento en volumen – Año total 2022pr

Tabla 6.

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Año total	Anual	Trimestral
	2022^{pr} / 2021^{p}	2022^{pr}-IV / 2021^{p}-IV	2022^{pr}-IV / 2022^{pr}-III
Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales	11,8	4,0	-2,9
Construcción de carreteras y vías de ferrocarril[2]	-3,7	-12,8	-7,0
Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil[3]	7,2	-1,1	-5,1
Construcción	**6,4**	**-1,9**	**-2,5**

Fuente: DANE, Cuentas nacionales
^{p}provisional
^{Pr}preliminar
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[2]Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil.
[3]Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (Alquiler de maquinaría y equipo de construcción con operadores).

Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/bol_PIB_IVtrim22_producion_y_gasto.pdf

Con todo, las anteriores cifras reflejan la importancia que representa el 'Sector de la Construcción' en el conjunto de las ramas de la actividad económica nacional.

2.1.3. Crecimiento estimado del PIB de Colombia y de las Américas en los años 2022-2023

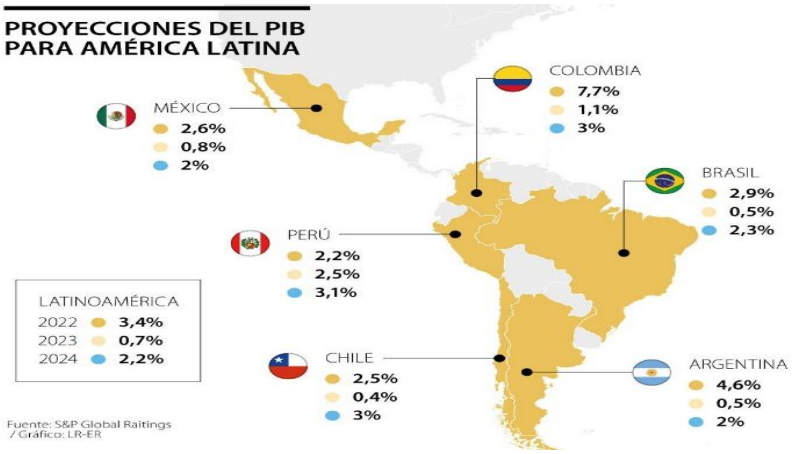
Según lo indica Pierre-Olivier Gourinchas, Consejero Económico y Director del Departamento de Estudios del FMI, "La economía mundial sigue enfrentando graves retos, definidos por los efectos persistentes de tres poderosas fuerzas: la invasión de Rusia a Ucrania, la crisis del costo de la vida provocada por las persistentes y cada vez más amplias presiones inflacionarias y la desaceleración en China".[3]

En un contexto de incertidumbres externas y restricciones internas, los países de América Latina y el Caribe crecerán un 3,7% en 2022, poco más de la mitad de la tasa del 6,7% registrada en 2021. Se estima que en 2023 se profundice la desaceleración del crecimiento económico y se alcance una tasa del 1,3%.[4]

De acuerdo con la firma S&P Global Ratings, el crecimiento del PIB en la región se desaceleraría a 0,7% en 2023 respecto a la cifra que se registraría al cierre de 2022 (3,4%). De acuerdo con sus proyecciones, el PIB de Colombia se expandiría 1,1% en 2023, lo cual representa un retroceso si se tiene en cuenta que las anteriores proyecciones eran de 1,9%, mientras que Chile presentaría el crecimiento más bajo de la región, con 0,4%. Otros países como Brasil y Argentina registrarían tasas de 0,5%, cada uno. México obtendría 0,8% y Perú 2,5%.[5]

La Imagen 1 muestra el panorama de crecimiento económico estimado en las Américas para los años 2022-2023-2024.

Imagen 1. **Proyecciones de las Américas – PIB (Variación porcentual anual)**



Tomado de: https://www.larepublica.co/globoeconomia/pib-de-colombia-solo-creceria-1-1-en-2023-segun-proyecciones-de-s-p-global-ratings-3499247

Por último, para el 2023 los pronósticos de crecimiento de distintos analistas oscilan entre 0,5% y 2,2%. Las autoridades económicas en Colombia esperan un PIB entre el 0,5% y el 1,1%, según el

[3] Tomado de: https://es.statista.com/grafico/28444/previsiones-de-crecimiento-del-pib-real-mundial-publicadas-por-el-fmi/
[4] Tomado de: https://www.cepal.org/es/comunicados/economias-america-latina-caribe-se-desaceleraran-2023-creceran-13
[5] Tomado de: https://www.larepublica.co/globoeconomia/pib-de-colombia-solo-creceria-1-1-en-2023-segun-proyecciones-de-s-p-global-ratings-3499247

Banco de la República y el Gobierno Nacional un 1,2%. Las entidades multilaterales proyectan un mejor desempeño del orden del 2,2% según el FMI y del 2,1% para el Banco Mundial.[6]

Pronóstico crecimiento PIB Colombia Año 2023

Tabla 7.

Entidad	Pronóstico crecimiento PIB Colombia al cierre de 2023
Gobierno Nacional de Colombia	1.2%
Banco de La República de Colombia	0,5% - 1,1%
Banco Mundial	2.1%
FMI	2.2%
OCDE	1.2%
CEPAL	1.5%
FEDESARROLLO	1.5%

Fuente: ANDI. Tomado de: https://www.andi.com.co/Home/Noticia/17378-como-mantener-y-generar-empleo-el-gran

2.2. Población en edad de trabajar, tasa global de participación, ocupación y desempleo

Según La Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) publicada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas – DANE en el Boletín Técnico del 28-abr-2023, para el mes de marzo de 2023 la tasa de desempleo del total nacional fue 10%, con una reducción de 2,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2022 (12,1%). La tasa global de participación se ubicó en 64,3%, mientras que en marzo de 2022 fue 63,5%. Finalmente, la tasa de ocupación fue 57,9%, lo que representó un aumento de 2,1 puntos porcentuales respecto al mismo mes de 2022 (55,8%).

Nótese además como el porcentaje de la población en edad de trabajar ha ido ganando muy levemente participación en la línea de tiempo pasando del 76,8% en enero del año 2021 al 77,4% para el mes de marzo del año 2023.

Población en edad de trabajar, tasa global de participación, ocupación y desempleo Total Nacional
Serie mensual ene-2021 a mar-2023

Tabla 8.

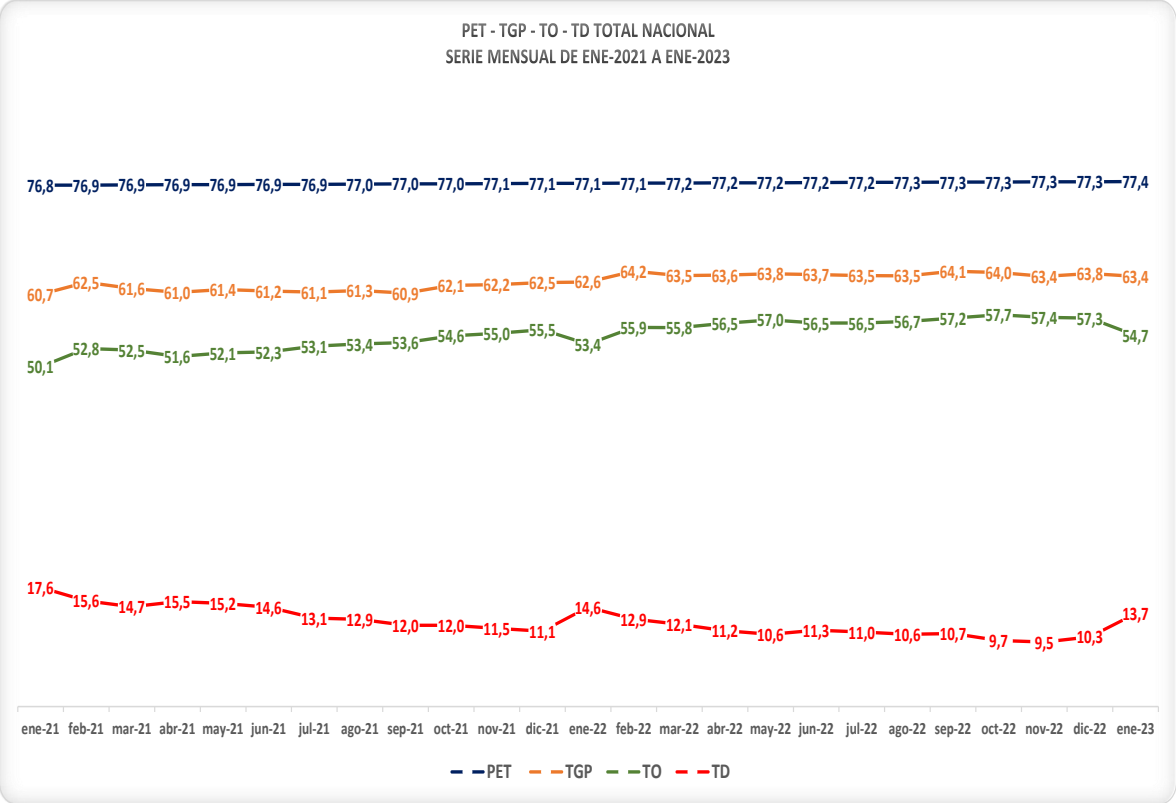
Gran Encuesta Integrada de Hogares Población en edad de trabajar, tasa global de participación, de ocupación, de desempleo (%) Población total, en edad de trabajar, fuerza de trabajo, ocupados y desocupados (en miles) Total Nacional - Serie Mensual ene-2021 a mar-2023																											
Concepto	2021												2022												2023		
	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Ene	Feb	Mar
% población en edad de trabajar	76,8	76,9	76,9	76,9	76,9	76,9	77,0	77,0	77,0	77,0	77,1	77,1	77,1	77,1	77,2	77,2	77,2	77,2	77,2	77,3	77,3	77,3	77,3	77,3	77,4	77,4	77,4
TGP	60,7	62,5	61,6	61,0	61,4	61,2	61,1	61,3	60,9	62,1	62,2	62,5	62,6	64,2	63,5	63,6	63,8	63,7	63,5	63,5	64,1	64,0	63,4	63,8	63,4	63,8	64,3
TO	50,1	52,8	52,5	51,6	52,1	52,3	53,1	53,4	53,6	54,6	55,0	55,5	53,4	55,9	55,8	56,5	57,0	56,5	56,5	56,7	57,2	57,7	57,4	57,3	54,7	56,5	57,9
TD	17,6	15,6	14,7	15,5	15,2	14,6	13,1	12,9	12,0	12,0	11,5	11,1	14,6	12,9	12,1	11,2	10,6	11,3	11,0	10,6	10,7	9,7	9,5	10,3	13,7	11,4	10,0
TS	8,0	7,4	7,0	7,7	7,9	7,9	7,6	7,8	7,2	7,8	7,4	7,6	7,3	8,8	8,4	8,4	8,0	8,4	8,2	8,7	8,7	8,0	8,0	7,7	7,7	8,4	8,5
Población total	49.659	49.714	49.764	49.819	49.871	49.925	49.969	50.020	50.069	50.116	50.163	50.207	50.254	50.299	50.340	50.385	50.429	50.475	50.513	50.559	50.605	50.649	50.695	50.739	50.785	50.831	50.872
Población en edad de trabajar	38.151	38.206	38.255	38.309	38.361	38.414	38.459	38.510	38.560	38.608	38.656	38.701	38.750	38.796	38.838	38.884	38.929	38.976	39.015	39.062	39.109	39.154	39.200	39.245	39.291	39.338	39.381
Fuerza de trabajo	23.176	23.884	23.564	23.377	23.573	23.517	23.483	23.614	23.491	23.958	24.040	24.178	24.247	24.893	24.670	24.718	24.829	24.817	24.778	24.796	25.086	25.040	24.847	25.040	24.905	25.080	25.335
Ocupados	19.106	20.162	20.094	19.756	19.989	20.073	20.417	20.577	20.681	21.084	21.267	21.495	20.696	21.681	21.680	21.957	22.185	22.023	22.055	22.160	22.389	22.606	22.486	22.468	21.492	22.233	22.794
Desocupados	4.070	3.722	3.470	3.621	3.584	3.444	3.067	3.037	2.810	2.874	2.772	2.683	3.552	3.213	2.990	2.761	2.644	2.795	2.723	2.636	2.696	2.434	2.361	2.572	3.413	2.847	2.542
Fuente: DANE - Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH).																											
Nota: Resultados en miles. Por efecto del redondeo en miles, los totales pueden diferir ligeramente																											
Actualizado el 28 de abril de 2023																											

Tomado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo

[6] Tomado de ANDI: https://www.andi.com.co/Home/Noticia/17378-como-mantener-y-generar-empleo-el-gran

Población en edad de trabajar, tasa global de participación, ocupación y desempleo
Total Nacional Serie mensual ene-2021 a ene-2023

Gráfico 2.



Fuente: DANE – Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH), Serie Total Nacional Ene-2021 a ene-2023. Boletín Técnico 28-feb-2023
Tomado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo

En materia de desempleo, según su comportamiento mensual reciente, se destaca que producto de las medidas de confinamiento por la pandemia del Covid-19, a partir del mes de abril y hasta julio de 2020 se registraron las tasas de desocupación más altas, bordeando e incluso superando el 20%, espor ello que en ene-2021 la tasa del 17.6%, si bien es muy elevada, empieza a mostrar signos de recuperación, la cual ha ido ganando terreno de forma gradual hasta ubicarse en 11.1% al cierre de dic-2021, en 10.3% al cierre de dic-2022 y situándose en el 10% al cierre de marzo de 2023.

Pese a la relativa evolución positiva del mercado laboral que muestra mejoría a medida que se regresa a los niveles de empleo de pre-pandemia, el desempleo continúa comportando una variable de preocupación permanente por parte de las autoridades económicas colombianas y diversos analistas del mercado dado su dimensionamiento y por su notable impacto de tipo social y económico, es por ello que se tiene como parte de las metas del gobierno nacional la imperante necesidad de lograr el decrecimiento gradual de la tasa de desempleo hasta ubicarla en niveles mínimo de un dígito.

Gran Encuesta Integrada de Hogares
según ramas de actividad – Total Nacional (CIIU 4 A.C).
Serie mensual ene-2021 a mar-2023

Tabla 9.

Gran Encuesta Integrada de Hogares
Población ocupada según ramas de actividad CIIU 4 A.C.
Total Nacional
Total Nacional - Serie Mensual ene-2021 a mar-2023

Concepto	2021												2022												2023		
	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Ene	Feb	Mar
Ocupados Total Nacional	**19.106**	**20.162**	**20.094**	**19.756**	**19.989**	**20.073**	**20.417**	**20.577**	**20.681**	**21.084**	**21.267**	**21.495**	**20.696**	**21.681**	**21.680**	**21.957**	**22.185**	**22.023**	**22.055**	**22.160**	**22.389**	**22.606**	**22.486**	**22.468**	**21.492**	**22.233**	**22.794**
No informa	39	42	62	2	11	0	0	12	0	8	119	18	18	9	0	10	15	2	0	0	8	5	28	3	4	0	5
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.057	2.993	3.233	2.908	3.208	3.098	3.318	3.163	2.976	3.269	3.168	3.161	2.963	3.128	3.328	3.081	3.550	3.264	3.288	3.135	3.250	3.399	3.235	3.069	2.957	3.262	3.512
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^	403	442	448	553	460	585	434	548	639	650	471	524	639	475	569	586	525	657	507	588	608	676	562	660	628	508	448
Industrias manufactureras	1.870	2.120	1.940	2.081	2.096	1.990	2.179	2.058	2.199	2.207	1.975	2.262	2.069	2.334	2.406	2.382	2.198	2.258	2.458	2.239	2.427	2.443	2.397	2.511	2.270	2.336	2.432
Construcción	**1.413**	**1.329**	**1.692**	**1.501**	**1.364**	**1.447**	**1.475**	**1.550**	**1.472**	**1.463**	**1.616**	**1.548**	**1.551**	**1.552**	**1.493**	**1.516**	**1.514**	**1.625**	**1.476**	**1.667**	**1.488**	**1.473**	**1.520**	**1.684**	**1.402**	**1.525**	**1.610**
Promedio																											
														1.517													
%Participación Construcción en Ocupados total nacional	*7,4%*	*6,6%*	*8,4%*	*7,6%*	*6,8%*	*7,2%*	*7,2%*	*7,5%*	*7,1%*	*6,9%*	*7,6%*	*7,2%*	*7,5%*	*7,2%*	*6,9%*	*6,9%*	*6,8%*	*7,4%*	*6,7%*	*7,5%*	*6,6%*	*6,5%*	*6,8%*	*7,5%*	*6,5%*	*6,9%*	*7,1%*
Promedio																											
														7,1%													
Comercio y reparación de vehículos	3.577	3.766	3.713	3.663	3.582	3.806	3.684	3.699	3.696	3.761	3.948	3.935	3.904	4.061	3.919	3.997	3.774	3.970	3.871	4.070	4.030	4.105	4.127	3.814	3.913	4.131	3.958
Alojamiento y servicios de comida	1.158	1.327	1.262	1.247	1.222	1.299	1.388	1.389	1.316	1.418	1.316	1.446	1.255	1.476	1.470	1.525	1.400	1.509	1.475	1.516	1.650	1.506	1.457	1.551	1.592	1.617	1.669
Transporte y almacenamiento	1.280	1.344	1.386	1.335	1.346	1.451	1.460	1.476	1.582	1.541	1.565	1.537	1.471	1.488	1.650	1.638	1.659	1.601	1.707	1.529	1.669	1.672	1.444	1.611	1.662	1.683	1.569
Información y comunicaciones	386	366	358	341	317	367	349	341	361	389	419	380	386	399	345	418	338	474	340	372	366	354	403	400	431	356	386
Actividades financieras y de seguros	394	339	326	354	363	364	349	344	471	355	330	407	449	410	356	379	444	394	441	399	464	464	392	438	380	404	357
Actividades inmobiliarias	131	149	157	144	197	195	205	184	160	160	201	181	184	176	183	223	228	203	239	237	241	226	247	269	245	246	262
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.485	1.700	1.550	1.600	1.617	1.637	1.632	1.713	1.708	1.733	1.786	1.869	1.706	1.778	1.530	1.729	1.726	1.554	1.821	1.806	1.740	1.714	1.871	1.828	1.914	1.756	1.793
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.389	2.636	2.400	2.596	2.644	2.414	2.421	2.469	2.519	2.478	2.677	2.448	2.457	2.556	2.703	2.682	2.855	2.584	2.693	2.769	2.618	2.637	2.775	2.655	2.244	2.546	2.889
Actividades artísticas, entretenimiento recreación y otras actividades de servicios	1.523	1.608	1.569	1.431	1.561	1.420	1.523	1.630	1.581	1.653	1.678	1.780	1.644	1.839	1.727	1.790	1.958	1.928	1.737	1.833	1.830	1.930	2.027	1.975	1.849	1.863	1.906

Fuente: DANE GEIH

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

Nota: Toda variable cuya proporción respecto a la PEA sea menor al 10%, tiene un error de muestreo superior al 5%, que es el nivel de calidad admisible para el DANE.

Nota: Resultados en miles. Por efecto del redondeo en miles, los totales pueden diferir ligeramente

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

Nota: Para los meses de enero, febrero y marzo de 2021 se integró a los factores de expansión el factor de ajuste poblacional que corrige los errores operativos de estos tres meses. Este cambio genera modificaciones en desagregaciones poblacionales de los diferentes dominios geográficos publicados en los meses mencionados.

Actualizado el 28 de abril de 2023

Fuente: DANE – Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH), Serie Total Nacional Ene-2021 a Mar-2023. Boletín Técnico 28-abr-2023
Tomado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo

Igualmente, en la citada GEIH del DANE (Boletín Técnico del 28-Abr-2023, con corte a Mar-2023) para la serie mensual ene-2021 a mar-2023 del 'Total nacional ocupados por rama de actividad económica', se puede apreciar que el número de ocupados en el total nacional fue 22.794 miles de personas en mar-2023, donde el sector de la Construcción concentró un número de ocupados de 1.610 miles de personas, lo cual equivale al 7.1% del total nacional.

Nótese como el país se ha ido recuperando de la pandemia Covid-19, los ocupados a nivel nacional en ene-2021 sumaban 19.106 miles de personas, mientras que en ene-2022 fueron 20.696 miles de personas, y luego para el cierre de mar-2023 ascienden a 22.794 miles de personas ocupadas; es decir, el último mes de mar-2023 exhibe un incremento en población ocupada del 19.3% con relación a ene-2021, evidenciándose la franca recuperación de la economía.

En similar análisis, el sector de la Construcción presenta 1.610 miles de personas ocupadas a mar-2023 y para el mes de ene-2021 se ubicaba en 1.413 miles de personas, con aumento del 14%, que representa una ganancia cercana a 197,5 miles de puestos de trabajo en dicho sector.

En el período de análisis, serie mensual ene-2021 a mar-2023, se da cuenta que el sector de la Construcción mantiene una cifra mensual promedio de 1.517 miles de personas ocupadas, lo cual representa una participación del 7.1% en el total de ocupados a nivel nacional en las distintas ramas de actividad, y que para el mes de mar-2023 registra un período con peso del 7.1% del total de ocupados en el país, siendo por ende un sector determinante para la dinámica económica del país.

2.3. Índice de precios al consumidor (IPC)[7]

Bajo el esquema de inflación objetivo o anclaje inflacionario que busca controlar el crecimiento de los precios de la canasta familiar y velar por el poder adquisitivo de la moneda, la Junta Directiva del Banco de La República establece una meta de inflación anual de largo plazo ubicada entre 2% y 4%.

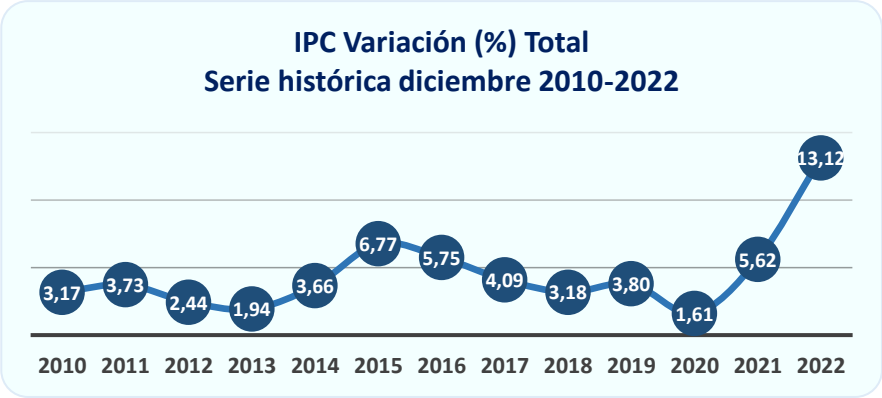
El año 2022 cerró con una variación anual del IPC a razón del 13.12%, muy superior a la variación de los últimos cuatro años, especialmente la de 1.61% registrada para la vigencia 2020, y ubicándose muy distante y por fuera del rango meta de control de la variable en el horizonte de largo plazo.

Índice de Precios al Consumidor – IPC (Variación anual)
Serie histórica 2010-2021

Tabla 10.

IPC Variación Anual Serie histórica Dic-2010 a 2022	
Año	**IPC (%)**
2010	3,17
2011	3,73
2012	2,44
2013	1,94
2014	3,66
2015	6,77
2016	5,75
2017	4,09
2018	3,18
2019	3,80
2020	1,61
2021	5,62
2022	13,12

Gráfico 3.



Fuente: Dane. Estadísticas IPC, series históricas. Tomado de:
https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-historico

En el mes de abril de 2023, la variación anual del IPC fue 12,82%, en comparación con abril de 2022, evidenciado un punto de quiebre en el recorrido ascendente que la inflación ha transitado desde el cierre de la vigencia de 2020, y reflejando en los distintos analistas del mercado una expectativa de contención o de posible descenso de la variable.

En el último año, las siguientes cinco (5) divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (12,82%):

- Restaurantes y hoteles (18,60%)
- Alimentos y bebidas no alcohólicas (18,47%)
- Transporte (16,75%)
- Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (15,97%)
- Bienes y servicios diversos (15,26%)

[7] Tomado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-historico

Entre tanto que, las siguientes siete (7) divisiones se ubicaron por debajo del promedio nacional (12,82%):

- Salud (11,05%)
- Bebidas alcohólicas y tabaco (11,05%)
- Educación (10,10%)
- Recreación y cultura (9,62%)
- Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (8,03%)
- Prendas de vestir y calzado (7,17%)
- Información y comunicación (0,21%)

Índice de Precios al Consumidor – IPC
(Variación mensual y anual) – Total Nacional Abril 2022-2023

Tabla 11.

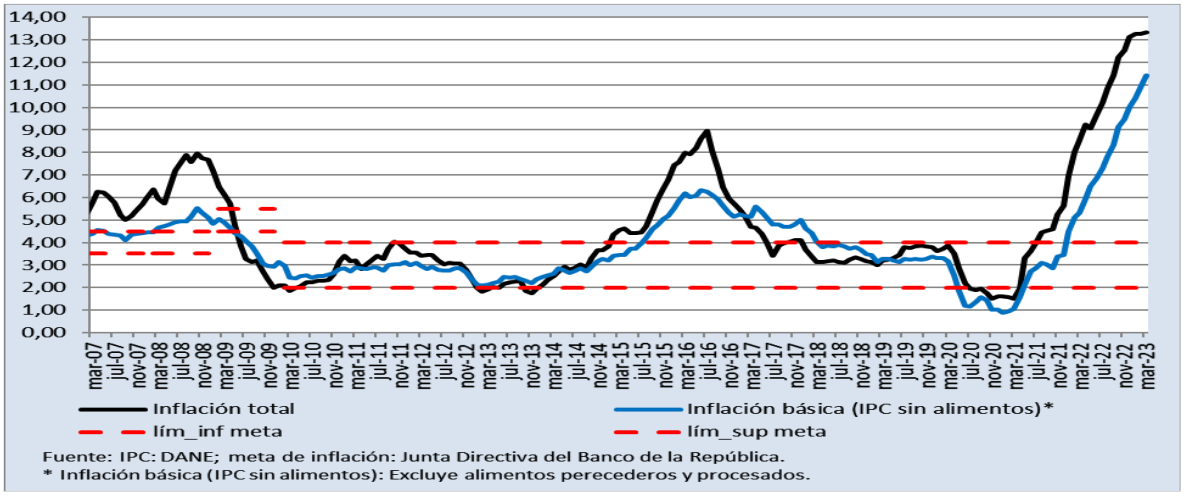
IPC	Abril					
	Variación Mensual		Variación Año corrido		Variación Anual	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
IPC total	0,78	1,25	5,38	5,66	12,82	9,23

Fuente: Dane. Boletín Técnico IPC, 04 de marzo de 2023
Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ipc/ipc_rueda_prensa_abr23.pdf
https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ipc/bol_ipc_abr23.pdf

La inflación en Colombia sigue alta, pero el descenso registrado en abr-2023 fue una buena noticia, puesto que hay signos positivos de que en el segundo semestre del año pueda seguir cayendo [como la menor variación anual de precios de los alimentos, el decrecimiento del Índice de Precios al Productor –IPP- y la desaceleración de la economía]. No obstante, el nivel de inflación continúa siendo todo un problema para las autoridades económicas y el Gobierno Nacional ya que ésta, marcha por fuera del intervalo de control o meta de largo plazo [ver Gráfico 4.].

Inflación y meta de inflación - Serie Mar-2007 a Mar-2023

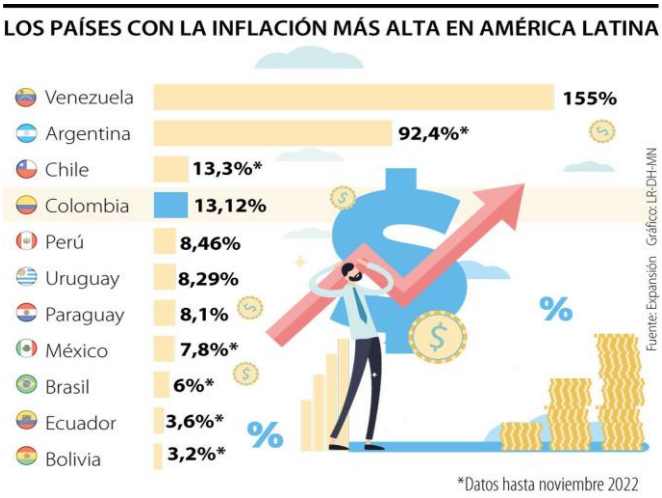
Gráfico 4.



Fuente: Banco de la República. Tomado de: https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/paginas/bie.pdf

En el contexto regional, la inflación anual de Colombia que cerró el año 2022 con el 13,12%, representa el cuarto país de América Latina con el Índice de Precios al Consumidor (IPC) más alto, antecedido por Chile, con 13,3% y Argentina, con 92,4%, ambos con datos hasta noviembre**.** Lidera Venezuela con un estimado de 155% cuyos registros no son oficiales.

Imagen 2. **Países de América Latina con Inflación más Alta - Año 2022**



Fuente: Diario La República
Tomado de: https://www.larepublica.co/globoeconomia/colombia-concluye-con-la-cuarta-inflacion-mas-alta-de-america-latina-3518797

No obstante, la actual oleada inflacionaria no solo recorre la economía colombiana sino el mercado mundial, dado que las causas de esta coyuntura se derivan inicialmente de la pandemia del Covid-19 que en el año 2020 encerró a las personas en sus hogares, paró las factorías, clausuró empresas, frenó el consumo y, posteriormente, desde finales de 2020 y con mayor fuerza a partir del año 2021 desató un colapso en los puertos y generó crisis en las cadenas de suministros que no dieron abasto, produciéndose escasez de grandes contenedores para el transporte de mercancías por el mundo, generando cuellos de botella en las compañías navieras para movilizar productos de todo tipo y disparando fuertemente los costos de los fletes marítimos, costos que en algún grado pueden terminar siendo trasladados por las empresas al consumidor final, repercutiendo en el encarecimiento de los productos importados.

Adicionalmente, la invasión de Rusia a Ucrania desde feb-2022 (aún continúa en may-2023) también contribuye a encarecer fundamentalmente el suministro de materias primas básicas, y justo al aumento en especial del precio del petróleo (con records en el precio de la gasolina) conlleva a que las personas sientan en sus bolsillos la drasticidad del aumento en los costos de alimentos, energía, transporte y vivienda, entre otros rubros esenciales.

Es decir, el planeta vive una temporada de alta inflación por factores como la existencia de un desequilibrio entre la oferta y la demanda, el aumento de las materias primas y las políticas de apoyos financieros durante la pandemia Covid que desembocó en endurecimientos de la política monetaria por parte de las respectivas autoridades.[8]

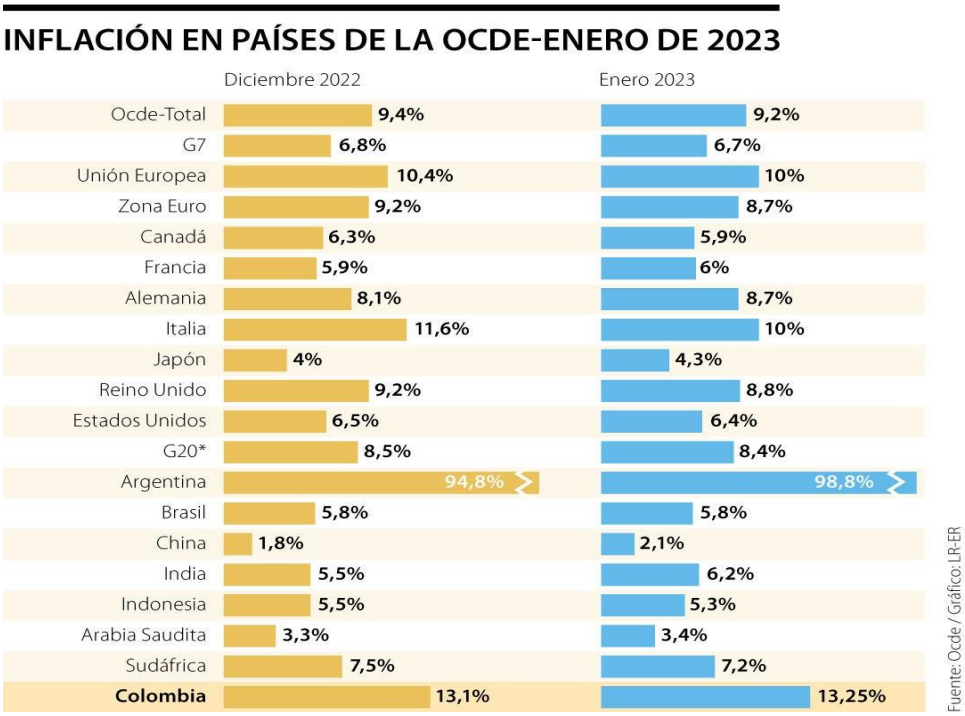
8 Pierre-Olivier Gourinchas, consejero económico y director del Departamento de Estudios del FMI, Análisis de las perspectivas económicas del FMI. Tomado de: https://cnnespanol.cnn.com/2022/06/15/grandes-economias-guerra-pandemia-orix/

En el boletín de inflación para ene-2023 de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) se evidencia cómo el alza de los precios sigue presionando con fuerza a varios países del bloque, entre ellos, Colombia.

Así mismo, se resalta el comportamiento de **la inflación interanual en los 38 países de la OCDE que muestra una leve caída en ene-2023** pasando de 9,4% con relación a 9,2% registrada en dic-2022.

En todo caso, la inflación no cede en muchos países. Los países que hacen parte del G7, los de la Unión Europea, los de la Zona Euro presentan, registraron a ene-203 tasas de inflación que se mantuvieron prácticamente estables en su conjunto, con relación a dic-2022. También, en Estados Unidos, Brasil y Arabia Saudita, las tasas se mantuvieron estables.

Imagen 3. **Inflación en Países de la OCDE - Enero 2023**



Fuente: Diario La República. Tomado de:
https://www.larepublica.co/globoeconomia/colombia-y-argentina-entre-los-paises-de-la-ocde-donde-la-inflacion-no-disminuyo-3562958

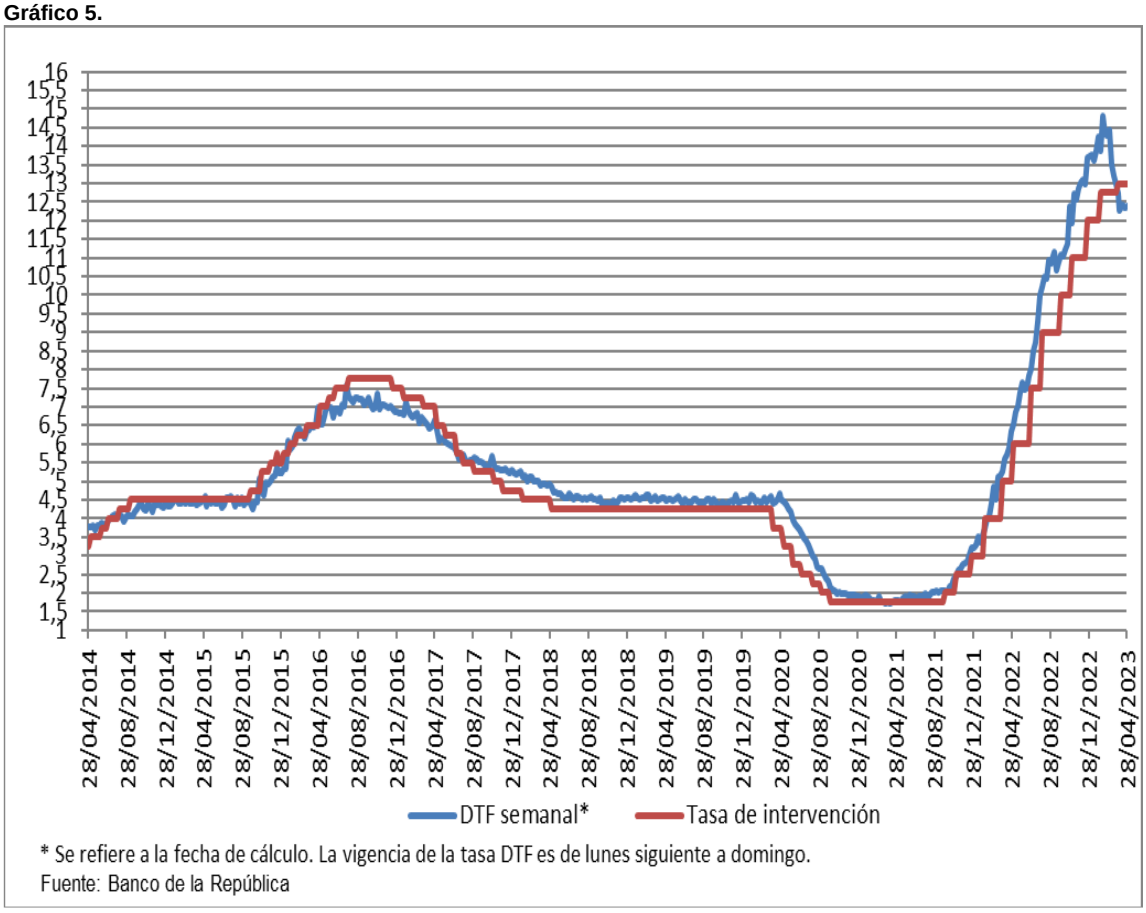
2.4. Tasa de intervención de política monetaria vs. Tasa de depósito a término fijo – DTF

El estudio de tasas de interés se sintetiza con base en el análisis de dos tasas, por un lado, la 'Tasa de intervención de política monetaria' que es el tipo de interés mínimo que el Banco de la República cobra a las entidades financieras por los préstamos que les hace, y que constituye el principal mecanismo del que dispone el banco central para afectar la cantidad de dinero que circula en la economía. Y, por otro lado, el 'Depósito a término fijo (DTF)' que es una tasa de interés o indicador de referencia sobre la evolución del costo de los recursos de corto plazo en la economía colombiana, puesto que su cálculo es a partir del promedio de las tasas de captación a 90 días de las instituciones financieras, ponderadas por el monto captado a dicho plazo.

En el Gráfico 5 pueden verse las series históricas de 28-Abr-2014 a 28-Abr-2023, tanto para la tasa de intervención de política monetaria como para la DTF efectiva anual (e.a.).

Tasa de interés de intervención y DTF semanal
Serie de 28-Mar-2014 a 28-Abr-2023

Gráfico 5.



Fuente: Banco de la República. Tomado de: https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/paginas/bie.pdf

Los *tipos de interés* son una de las herramientas más importantes, utilizadas por los bancos centrales, para llevar a cabo su política monetaria.

Así las cosas, el comportamiento más reciente en la "Tasas de interés de intervención del Banrepública" es de un aumento sostenido, desde cuando se ubicó en el 1.75% para el 28-Sep-2020, luego creciendo 25 puntos básicos para el 01-Oct-2021, adicionando otros 50 puntos básicos más para el 20-Dic-2021 hasta situaría en 3% anual y desde allí registrando incrementos a razón del 1% (100 puntos básicos) para cada una de las fechas de 31-Ene-2022, 01-Abr-2022 y 05-May-2022.

Los incrementos históricos más resientes son del orden de 150 puntos básicos cada uno, llevando la tasa al 7.5% anual al 01-Jul-2022 y del 9% para el 01-Ago-2022. Posteriormente en el mes de septiembre, octubre y diciembre del 2022 se presentan incrementos constantes de 100 puntos básicos hasta llegar al 12% el 19-Dic-2022.

El último incremento de la tasa de intervención, el 30-Ene-2023, corresponde a 75 puntos básicos, llevándola desde el 12% hasta el 12,75% anual.

Bajo tal panorama el Banrepública ha ido aumentando gradualmente la tasa de intervención, pues la subida de los tipos de interés (encarecer el costo del dinero, pero con efectos negativos en el crecimiento económico) sirve como receta para intentar frenar la inflación y proteger la divisa, máxime contemplando el actual riesgo de aumento generalizados en los precios de los bienes y servicios que ha vivido el país desde el año 2020 y que termina minando la capacidad adquisitiva de los ciudadanos.

Tasa de interés de intervención Banco de la República de ColombiaDe 01-Sep-2020 a 02-May-2023

Tabla 12.

Fecha (dd/mm/aaaa)	Tasa de intervención de política monetaria Banco de La República (%)
02/05/2023	13,25%
31/03/2023	13,00%
30/01/2023	12,75%
31/12/2022	12,00%
31/10/2022	11,00%
30/09/2022	10,00%
01/08/2022	9,00%
01/07/2022	7,50%
02/05/2022	6,00%
01/04/2022	5,00%
31/01/2022	4,00%
20/12/2021	3,00%
02/11/2021	2,50%
01/10/2021	2,00%
28/09/2020	1,75%
01/09/2020	2,00%

Gráfico 6.



Tomado de: https://datosmacro.expansion.com/tipo-interes/colombia

2.5. Tasa de Cambio Representativa del Mercado – TRM

"La Tasa de Cambio Representativa del Mercado –TRM- es el promedio ponderado por monto de las operaciones de compra y venta de dólares de los Estados Unidos de América a cambio de moneda legal colombiana, pactadas para cumplimiento en ambas monedas el mismo día de su negociación, efectuadas por los Intermediarios del Mercado Cambiario dentro del horario que establezca el Banco de la República mediante reglamentación general. Para el cálculo de la TRM se deberán excluir las operaciones de derivados, así como las operaciones efectuadas por los Intermediarios del Mercado Cambiario con entidades diferentes de las entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia y de la Nación - Ministerio de Hacienda y Crédito Público. 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.

La Superintendencia Financiera de Colombia tiene la obligación de calcular y certificar la TRM y divulgarla al mercado y al público en general, conforme a lo dispuesto en el artículo 40 de la Resolución Externa No. 1 de 2018, expedida por la Junta Directiva del Banco de la República, la

metodología establecida por el Banco de la República mediante Circular Reglamentaria DODM – 146, el artículo 11.2.1.4.15 del Decreto 2555 de 2010 y la Resolución No.0416 de 2006 de la Superintendencia Financiera de Colombia."[9]

Ahora bien, el comportamiento reciente del dólar es de ascenso sostenido y la cifra es impactante si se tiene en cuenta que al cierre de 2021 un (1) dólar estadounidense costaba al cambio $4.070. Sin embargo, la TRM vigente para el 10 de enero de 2023 fue de $4.885,66.

Tasa de cambio representativa del mercado (TRM)
Serie histórica Ene-2022 a Ene-2023

Gráfico 7.



Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia (www.superfinanciera.gov.co)
https://www.larepublica.co/indicadores-economicos/mercado-cambiario/dolar

La disparada del precio del dólar registra nuevos máximos históricos (del 5 al 8 de noviembre de 2022 la TRM fue de $ 5.061,21), y viene impulsado por lo que pasa en el panorama internacional con los precios y disponibilidad de las materias primas y el petróleo, los temores a una recesión económica mundial con especial deterioro de la economía de Estados Unidos, la invasión guerrerista de Rusia a Ucrania (iniciada desde feb-2022), el confinamiento en China por temas de Covid, las fuertes caídas en las bolsas de valores en el mundo, el aumento de las tasas de interés de los bancos centrales en los diferentes países, o sea, una sensación de pesimismo en los mercados globales.

Adicionalmente, en el mercado doméstico los analistas coinciden en que algún grado de repercusión sobre el aumento del dólar está asociado con la elección de Gustavo Petro como nuevo Presidente de Colombia, dada la incertidumbre y falta de claridad frente a lo que pueda suceder con las principales reformas en materia de salud, laboral y pensional, y respecto del alcance de la política de minas y energía, reforma agraria, de 'Paz Total' y demás aspectos de relevancia para el país donde la gente evidencia grados de nerviosismo interno.

Más allá de cuáles sean los choques externos e internos que golpeen el precio del dólar en Colombia, el asunto es que su incremento afecta el bolsillo de los colombianos, aunque el efecto no sea inmediato, sino que tardará algunos meses en verse reflejado. Siendo la mayor afectación sobre los productos importados como maíz, trigo, torta de soya (Colombia importa más de 12 millones de

[9] https://www.superfinanciera.gov.co/inicio/informes-y-cifras/cifras/establecimientos-de-credito/informacion-periodica/diaria/tasa-de-cambio-representativa-del-mercado-trm-60819

toneladas de comida) e insumos agrícolas como fertilizantes. En ese orden de ideas, sin duda alguna el mayor efecto por el precio del dólar se verá en los productos que importa Colombia desde el extranjero.

También, el dólar incide en el alza de los precios de la carne de res, pollo y cerdo (por el costo de las materias primas con que se elaboran los alimentos balanceados para animales); el café, frutas y verduras (por el costo de fertilizantes y demás insumos agrícolas); el transporte y turismo; los vehículos y maquinaria importada; y en cuanto al sector de la construcción el precio del dólar repercute principalmente por el costo de los elementos importados que se requieren para ejecutar los proyectos.

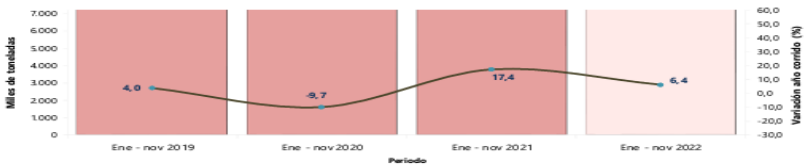
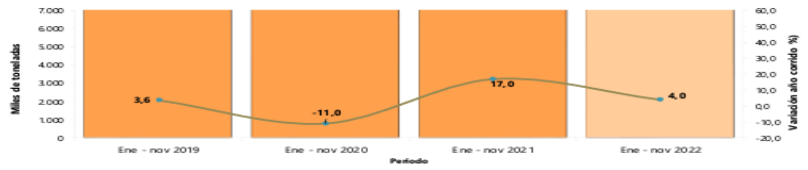
3. ANÁLISIS MICROECONÓMICO

3.1. Producción y despachos nacionales de cemento gris[10]

En el período enero – noviembre 2022 la producción de cemento gris alcanzó los 13.329,9 miles de toneladas, presentando un incremento de 6,4% con relación al mismo periodo del año anterior. Los despachos al mercado nacional acumularon 12.382,5 miles de toneladas dando como resultado una variación positiva de 4,0% con respecto al periodo enero - noviembre 2021

Producción y despachos de cemento gris (miles de toneladas - variación año corrido) Total nacional Enero - Noviembre (2021 - 2022)

Gráfico 8.

Variable	Cantidad (miles de toneladas)		Evolución de la producción y despachos nacionales de cemento gris
	Ene - nov 2021	Ene - nov 2022	
Producción	12.529,6	13.329,9	
	Ene - nov 2021	Ene - nov 2022	
Despachos nacionales	11.906,4	12.382,5	

Fuente: DANE, ECG.
[pr] Cifras provisionales
Nota: La diferencia entre la producción y los despachos corresponde a exportaciones y en menor magnitud, a existencias.
La diferencia en la suma de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en la investigación.

[10] Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/cemento_gris/Bol_ECG_may22.pdf

Variación año corrido (enero-noviembre 2022 p / enero-noviembre 2021), según canal de distribución:

En noviembre de 2022 comparado con el mismo mes de 2021, el resultado total de los despachos de cemento gris se explicó principalmente por el decrecimiento presentado en el canal de Comercialización (-8,6%) que restó 4,8 puntos porcentuales a la variación total de -4,2%.

Por tipo de empaque según canal de distribución:

En el undécimo mes de 2022, el aumento de los despachos al canal de Concreteras (11,2%) aportó 7,5 puntos porcentuales a la variación positiva del cemento gris a granel (3,7%). Por su parte, el decrecimiento del cemento gris empacado obedeció primordialmente al canal de Comercialización (-8,6%), el cual restó 6,9 puntos porcentuales a la variación de -7,7%.

Variación y contribución año corrido de los despachos de cemento gris por tipo de empaque, Según canal de distribución
Total nacional Noviembre (2022 pr / 2021)

Tabla 13.

Canal de distribución	Granel		Empacado		Total	
	Variación anual (%)	Contribución (p.p.)	Variación anual (%)	Contribución (p.p.)	Variación anual (%)	Contribución (p.p.)
Total	**3,7**	**3,7**	**-7,7**	**-7,7**	**-4,2**	**-4,2**
Comercialización	-57,6	-0,1	-8,6	-6,9	-8,6	-4,8
Constructores y contratistas	-23,3	-5,0	-6,0	-0,9	-12,9	-2,2
Concreteras	11,2	7,5	49,5	0,4	12,2	2,6
Otros*	12,3	1,3	-9,6	-0,3	3,4	0,2

Fuente: DANE, ECG.
[pr] Cifras provisionales
* incluye los despachos nacionales efectuados por parte del establecimiento productor a canales diferentes a los tres especificados (comercialización; constructores y contratistas; concreteras). Incluye los despachos a la industria (fibrocemento, prefabricados y otras); a otras actividades económicas; donaciones, consumo interno.
Nota: La diferencia en la suma de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en la investigación.

Ahora bien, según el análisis por departamentos del país el crecimiento en los despachos de cemento gris en el periodo enero - noviembre 2022 frente a enero – noviembre 2021, se explicó principalmente por los departamentos de Valle del Cauca (20,2%), algunos departamentos que pertenecen al Grupo del Resto** (7,9%) y el departamento de Cundinamarca (7,3%), los cuales sumaron en conjunto 3,0 puntos porcentuales a la variación total (4,0%).

En el periodo enero – noviembre 2022, los despachos de cemento gris a granel con destino al departamento de Valle del Cauca (41,5%), el área de Bogotá D.C.* (15,7%) y Algunos departamentos que pertenecen al grupo del Resto** (33,9%), sumaron en conjunto 7,2 puntos porcentuales a la variación total de 10,8%.

Por otra parte, el crecimiento de los despachos de cemento gris empacado de 1,0%, se explicó principalmente por el aumento en el departamento del Valle del Cauca (13,2%), el cual sumó 1,2 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 (2022 pr / 2021)

Tabla 14.

Departamentos	Granel		Empacado		Total	
	Variación año corrido (%)	Contribución (p.p.)	Variación año corrido (%)	Contribución (p.p.)	Variación año corrido (%)	Contribución (p.p.)
Total Nacional	**10,8**	**10,8**	**1,0**	**1,0**	**4,0**	**4,0**
Valle del Cauca	41,5	2,7	13,2	1,2	20,2	1,6
Cundinamarca	11,4	1,2	4,2	0,3	7,3	0,6
Bogotá*	15,7	2,7	-8,9	-0,6	4,5	0,4
Tolima	43,8	0,9	5,2	0,2	13,5	0,4
Antioquia	3,7	0,7	0,5	0,1	1,5	0,3
Bolívar	14,8	0,6	2,5	0,1	5,8	0,3
Atlántico	12,8	1,1	-4,8	-0,2	4,2	0,2
Huila	10,2	0,2	7,5	0,2	8,0	0,2
Cesar	14,6	0,2	6,4	0,2	7,8	0,2
Boyacá	9,8	0,2	2,1	0,1	3,5	0,1
Quindío	-0,5	0,0	6,2	0,1	3,6	0,0
Nariño	-23,6	-0,3	6,8	0,2	1,4	0,0
Santander	1,0	0,0	-2,5	-0,1	-1,5	-0,1
Casanare	-28,5	-0,3	-0,4	0,0	-7,4	-0,1
Caldas	-6,2	-0,3	-0,9	0,0	-3,2	-0,1
Meta	-13,6	-0,4	-1,3	0,0	-5,0	-0,2
Magdalena	8,6	0,2	-10,6	-0,3	-6,7	-0,2
Sucre	16,3	0,1	-21,7	-0,4	-17,3	-0,3
Norte de Santander	-12,9	-0,4	-6,6	-0,3	-8,2	-0,3
Resto**	33,9	1,7	3,5	0,5	7,9	0,9

Fuente: DANE, ECG.
* El área de Bogotá incluye los despachos de Bogotá D.C., Funza, Mosquera, Soacha y Chía.
** En el grupo de "Resto" se encuentran agrupados los departamentos de: Amazonas, Caquetá, Cauca, Chocó, Córdoba, Guainía, Guaviare, La Guajira, Risaralda, San Andrés, Vaupés y Vichada.
pr Cifras provisionales
Nota: La diferencia en la suma de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en la investigación.

3.2. Producción de concreto premezclado[11]

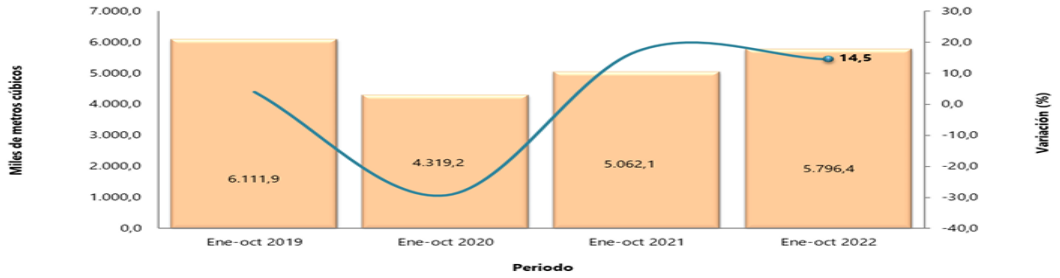
En el Gráfico 9 se presenta el comportamiento de la producción de concreto premezclado para el año corrido (enero – octubre 2022p / enero – octubre 2021)

Puede evidenciarse que, en lo que va corrido del año, la producción de concreto premezclado alcanzó los 5.796,4 miles de metros cúbicos, con una variación de 14,5% en comparación con lo registrado en el período enero – octubre de 2021, en el que se produjeron 5.062,1 miles de metros cúbicos que, a su vez, registró una mayor producción a la del período enero – octubre 2020 que fue de 4.319,2 miles de metros cúbicos. Es decir, la producción de concreto premezclado viene en aumento sostenido los últimos dos períodos.

[11] Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/concreto/Bol_concreto_may_22.pdf

Producción de Concreto premezclado (miles de metros cúbicos y variación año corrido) Total nacional
Enero – Octubre 2022p

Gráfico 9.



Fuente: DANE, EC.
ᵖ Cifra provisional
Nota: La diferencia en la suma de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en la operación estadística.
Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/concreto/Bol_concreto_otc_22.pdf

Adicionalmente, en la Tabla 15 se muestra la producción y variación (octubre 2022 p / octubre 2021) de concreto premezclado según destino y tipo de vivienda.

La variación anual de 5,6% en la producción del concreto premezclado para octubre de 2022 comparado con el mismo mes de 2021, se explicó principalmente por el aumento en el destino Vivienda (11,0%), el cual sumó 6,5 puntos porcentuales a la variación total.

En octubre de 2022 comparado con el mismo mes del año anterior, el aumento de 11,0% en la producción de concreto premezclado para el destino Vivienda, obedece al crecimiento de 58,1% en la vivienda VIS y de -20,9% en la vivienda No VIS.

Producción, variación y contribución anual de concreto premezclado según destino y tipo de vivienda (miles de metros cúbicos, variación porcentual y contribución) Total nacional
Octubre (2022 p / 2021)

Tabla 15.

Destinos	Producción (Miles de metros cúbicos)				Variación (%)		Contribución (p.p.)		Participación (%)	
	sep-21	oct-21	sep-22	oct-22	sep-22	oct-22	sep-22	oct-22	oct-21	oct-22
Total	**588,8**	**569,8**	**633,8**	**602,0**	**7,6**	**5,6**	**7,6**	**5,6**	**100,0**	**100,0**
Vivienda	347,6	335,8	402,1	372,7	15,7	11,0	9,3	6,5	58,9	61,9
Obras Civiles	125,4	123,1	119,7	119,2	-4,6	-3,2	-1,0	-0,7	21,6	19,8
Edificaciones	113,2	107,8	107,2	103,8	-5,3	-3,7	-1,0	-0,7	18,9	17,2
Otros*	2,5	3,2	4,8	6,3	87,1	99,3	0,4	0,6	0,6	1,1
Tipo de vivienda										
No VIS	206,8	200,3	168,0	158,4	-18,8	-20,9	-6,6	-7,4	35,1	26,3
VIS	140,8	135,5	234,2	214,3	66,3	58,1	15,9	13,8	23,8	35,6

Fuente: DANE, EC.
ᵖ Cifra provisional
*Otros: Incluye el concreto producido por la industria para el cual no es posible identificar su destino o uso final como: mayoristas, intermediarios, comercializadores, distribuidores, transformadores (prefabricados), etc.
Nota: La diferencia en la suma de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en la operación estadística.
Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/concreto/Bol_concreto_oct_22.pdf

Variación año corrido según departamento (enero - octubre 2022 p / enero - octubre 2021):

En lo corrido del año la variación de 14,5% se explicó principalmente por el comportamiento presentado en el área de Bogotá** (21,3%) y Valle del Cauca (39,5%) que sumaron en conjunto 9,5 puntos porcentuales a la variación total.

El aumento en el destino Vivienda (27,2%) se explicó principalmente por el crecimiento en el área de Bogotá** y el departamento del Valle del Cauca los cuales sumaron en conjunto 6,2 puntos porcentuales a la variación del total.

En lo corrido del año, el área de Bogotá** aumentó 21,3% explicado primordialmente por el destino Vivienda y Obras civiles que sumaron conjuntamente 22,0 puntos porcentuales a la variación año corrido del área.

El crecimiento presentado en el departamento del Valle del Cauca (39,5%) obedeció al aumento en el destino Vivienda, el cual sumó 27,8 puntos porcentuales a la variación del departamento.

Contribución de los departamentos a la variación año corrido según destino de concreto premezclado (vertical)
Enero - octubre 2022 p / enero - octubre 2021

Tabla 16.

Departamento	Variación (%) año corrido	CONTRIBUCIÓN (puntos porcentuales)				
		Total	Vivienda	Obras Civiles	Edificaciones	Otros*
Total nacional	**14,5**	**14,5**	**15,1**	**0,5**	**-1,2**	**0,1**
Bogotá**	21,3	6,3	4,0	2,6	-0,1	-0,1
Valle del Cauca	39,5	3,2	2,2	-0,1	0,8	0,3
Antioquia	14,1	1,8	1,7	0,0	0,1	0,0
Atlántico	15,0	1,8	2,1	1,0	-1,2	0,0
Tolima	64,9	1,7	1,4	0,1	0,2	0,0
Bolívar	25,8	0,9	1,1	-0,1	-0,1	0,0
Boyacá	26,9	0,6	0,2	-0,1	0,4	0,0
Magdalena	15,3	0,4	0,6	-0,1	-0,1	0,0
Cundinamarca	1,5	0,1	0,5	0,2	-0,6	0,0
Santander	-16,7	-1,1	0,6	-1,0	-0,7	0,0
Resto***	-9,2	-1,1	0,7	-2,0	0,3	0,0

Fuente: DANE, EC.
[p] Cifra provisional
*Otros: Incluye el concreto producido por la industria para el cual no es posible identificar su destino o uso final como: mayoristas, intermediarios, comercializadores, distribuidores, transformadores (prefabricados), etc.
**Área Bogotá incluye el concreto premezclado con destino a Bogotá, Soacha, Funza, Chía y Mosquera
***En Resto se encuentran agrupados los departamentos de Amazonas, Arauca, Caldas, Caquetá, Casanare, Cauca, Cesar, Chocó, Córdoba, Guainía, Guaviare, Huila, La Guajira, Meta, N. de Santander, Nariño, Putumayo, Quindío, Risaralda, San Andrés, Sucre, Vaupés y Vichada.
Nota: La diferencia en la suma de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en la operación estadística.

Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/concreto/Bol_concreto_oct_22.pdf

3.3. Índice de Costos de Construcción de Obras Civiles (ICOCIV)[12]

El Índice de Costos de Construcción de Obras Civiles – ICOCIV (número índice base diciembre 2020=100) recoge el cálculo de la variación promedio (mensual, año corrido, anual) de los precios de una canasta representativa de los insumos requeridos en la construcción de las obras civiles desarrolladas en el país.

[12] Tomado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-costos-de-la-construccion-de-obras-civiles-icociv

El ICOCIV presenta resultados para 5 grupos, 17 Subclases, 46 tipologías de obra, 316 capítulos constructivos asociados a las obras; además de la agregación de los bienes y servicios estructurados en 7 grupos de costo (equipos, maquinaria, mano de obra, transporte, materiales, equipos especiales para obra y herramienta menor) que permite contar con resultados según dichos grupos y llegando hasta 127 agrupaciones de insumos. Por lo que el índice presenta resultados precisos, completos y versátiles de la evolución de los precios de los bienes y servicios requeridos en la construcción de las obras civiles.

Las variaciones del ICOCIV son mensual, año corrido y anual (o 12 meses), con el siguiente alcance:

Tabla 17.

La 'Variación mensual'	La 'Variación año corrido'	La 'Variación anual (o de doce meses)'
Es el cambio porcentual del mes con respecto al mes anterior (es la relación del índice en el mes de referencia con el índice del mes anterior)	Es el cambio porcentual del mes de referencia con respecto al mes de diciembre del año anterior (es la relación del índice en el mes de referencia con el índice de diciembre del año anterior)	Es el cambio porcentual del mes de referencia con respecto al mismo mes del año anterior (es la relación del índice en el mes de referencia con el índice del mismo mes del año anterior)

Es importante señalar que el ICOCIV es utilizado por la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia como *'Factor aplicable para realizar la provisión de recursos en los presupuestos oficiales de los proyectos de obra concebidos con fórmula de reajuste de los costos directos de obra'*, a fin de atender durante la ejecución de los contratos los incrementos de precios que a futuro se puedan presentar. Tanto la fórmula de cálculo del reajuste de los costos directos de obra como la explicación de la aplicación del ICOCIV se incorpora en los respectivos estudios previos de los procesos de selección que se adelanten, donde los ítems de obra ejecutada se ajustan según la clasificación de los siguientes 'Capítulos constructivos' por 'Categorías de obra' (la estadística aquí incluida es meramente informativa)

ICOCIV por 'Categorías de obra' y 'Capítulos constructivos'. Serie histórica ene-2021 a ene-2023

Tabla 18.

A16.3 ICOCIV - Serie histórica índice por tipología de obra y capítulo constructivo		ICOCIV												
Tipología de obra	Capítulo constructivo	2022												2023
		Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Enero
Sistemas de contención	Preliminares, obras de contención y malla elec	121,57	124,57	127,49	129,36	128,00	126,91	128,21	127,53	128,17	128,68	129,82	129,82	132,80
Sistemas de contención	Excavaciones, movimiento de tierra, rellenos y	105,77	107,01	107,94	109,18	110,25	110,26	111,35	111,33	111,44	113,60	113,58	112,95	119,39
Sistemas de contención	Estructuras de contención, drenaje, sistemas d	108,83	109,62	113,43	117,38	119,49	118,55	118,26	117,45	116,42	117,16	117,46	116,22	123,83
Sistemas de contención	Obras de drenaje, estructura de contención y a	106,02	107,75	108,75	109,87	110,53	110,81	111,77	112,01	111,84	112,56	112,85	112,11	118,92
Sistemas de contención	Obras complementarias y estructura de drena	106,73	107,96	109,00	109,63	110,26	110,92	111,75	112,37	112,56	113,34	113,47	113,63	118,64
Sistemas de contención	Obras ambientales	102,84	104,22	104,62	104,62	105,06	105,56	105,93	106,01	106,13	106,30	106,41	106,56	110,72
Sistemas de contención	Acabados	104,84	105,60	106,09	106,65	107,84	108,41	108,90	109,00	109,33	109,69	109,71	109,90	115,81
Vías interurbanas	Preliminares y explanación	104,36	105,59	106,33	107,22	108,07	108,34	109,12	109,17	109,40	110,04	110,42	110,31	115,70
Vías interurbanas	Afirmados, subbases y bases	103,71	104,89	105,19	105,76	106,58	107,02	108,07	107,64	107,83	108,53	108,73	108,89	114,91
Vías interurbanas	Pavimentos asfalticos / concreto	106,80	109,36	110,34	113,44	114,11	113,62	116,71	116,86	116,76	118,63	119,18	118,60	126,71
Vías interurbanas	Estructuras hidráulicas y drenajes	110,96	111,37	114,95	117,49	118,65	118,22	118,79	118,45	118,42	119,33	119,69	119,27	123,17
Vías interurbanas	Obras de urbanismo	107,61	110,00	110,71	111,38	112,36	113,02	113,11	113,07	113,09	113,49	113,64	113,75	121,13
Vías interurbanas	Obras geotécnicas y mitigación ambiental	111,12	112,85	113,76	114,86	115,31	115,13	116,29	116,39	116,82	118,44	118,64	118,22	123,30
Vías interurbanas	Señalización y control de transito	105,12	106,29	106,98	109,61	110,03	110,83	111,66	113,69	112,65	114,40	116,28	114,26	128,39
Vías interurbanas	Transporte y sobre acarreos	101,56	101,84	102,77	103,21	104,21	104,62	105,41	105,48	105,50	105,53	105,53	105,74	108,97
Puentes	Preliminares y cimentación	103,67	105,15	105,94	106,33	106,91	107,49	108,08	108,51	108,49	109,19	109,44	109,24	116,36
Puentes	Subestructura y cimentación	105,24	106,43	108,23	109,74	110,70	110,82	111,36	111,48	111,30	112,16	112,35	111,60	120,56
Puentes	Estructura, subestructura, superestructura, y a	109,95	111,37	113,90	116,05	116,82	116,49	117,03	116,81	116,58	117,77	118,06	117,41	124,74
Puentes	Estructura, subestructura, superestructura, y a	105,35	107,06	108,69	110,41	111,48	111,70	113,46	113,98	114,03	115,39	115,54	115,29	124,33
Puentes	Drenajes	114,35	114,78	124,60	125,95	127,35	128,41	129,61	130,01	130,16	130,58	130,85	130,67	136,64
Túneles	Preliminares y movimiento de tierras	105,05	106,72	107,29	107,81	108,23	108,36	109,41	109,47	109,93	110,42	110,94	110,30	116,41
Túneles	Aceros y excavaciones	128,39	132,16	135,72	138,78	136,77	134,28	135,74	134,17	135,08	137,56	138,91	138,08	139,97
Túneles	Concretos, perforaciones en espacio subterrán	105,32	106,40	108,19	108,82	109,54	110,19	111,27	111,98	112,24	113,64	113,61	112,75	122,97
Túneles	Aceros, pernos, inyección a presión y perforaci	115,64	117,56	118,60	120,05	120,45	119,63	121,21	120,87	121,65	123,89	124,20	123,26	126,35
Túneles	Concretos e instrumentación	109,98	111,14	112,77	113,73	114,28	114,52	116,02	116,61	117,13	119,53	119,62	118,68	127,71
Túneles	Drenajes, instalación e instrumentación	114,81	115,81	118,64	119,60	120,81	120,56	123,05	123,31	124,46	129,54	129,61	128,64	131,51
Túneles	Señalización, protección de superficies y talud	109,20	108,93	109,86	111,98	112,43	112,85	113,71	114,55	114,78	115,42	115,72	116,32	117,66

Fuente: DANE – ICOCIV. Actualizado el 27 de Febrero de 2023
Tomado y adaptado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-costos-de-la-construccion-de-obras-civiles-icociv

Ahora bien, conforme el Boletín Técnico del ICOCIV, publicado por el DANE el 27-Feb-2023, con corte a Ene-2023, se tiene la siguiente estadística contenida en las Tablas 19 y 20:

ICOCIV. Variación y contribución mensual y anual por agrupaciones de subclases CPC V2.0 al total. Total nacional Ene-2023

Tabla 19.

En enero de 2023, la variación mensual del ICOCIV fue 4,98%, en comparación con diciembre de 2022. Una de las cinco agrupaciones de subclases CPC relacionadas con la construcción, se ubicó por encima del promedio nacional (4,98%): Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (5,25%). Por otra parte, los grupos de Construcciones en minas y plantas industriales (4,90%), Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas (4,67%), Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil (4,54%) y Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) (4,30%) se ubicaron por debajo del promedio nacional.		En enero de 2023, la variación anual del ICOCIV fue 13,13%, en comparación con enero de 2022. Dos de las cinco agrupaciones CPC relacionadas con la construcción, presentaron variaciones por encima del promedio nacional (13,13%): Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil (13,99%) y Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas (13,70%). Por otra parte, presentaron variaciones por debajo nacional las agrupaciones CPC: Carreteras, calles, pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y tún Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras ob (acueductos) (12,91%) y Construcciones en min industriales (12,01%)

Tomado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-costos-de-la-construccion-de-obras-civiles-icociv

ICOCIV. Variación y contribución mensual, año corrido y anual de las cinco agrupaciones de subclases CPC V2.0 al total. Total nacional Ene-2023

Tabla 20.

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles - ICOCIV

A2. Variación y contribución mensual, año corrido y anual por agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C.
Enero de 2023

	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.		Variación (%)			Contribución a la variación total (puntos porcentuales)		
		Ponderación	Mensual	Año corrido	Anual	Mensual	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas	55,65	5,25	5,25	12,99	2,90	2,90	7,19
530202	Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueducto	5,78	4,30	4,30	12,91	0,25	0,25	0,75
530203	Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y	19,46	4,67	4,67	13,70	0,92	0,92	2,66
530204	Construcciones en minas y plantas industriales	9,49	4,90	4,90	12,01	0,47	0,47	1,15
530205	Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil	9,63	4,54	4,54	13,99	0,45	0,45	1,38

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.
*La codificación del ˜grupo CPC V2.0 AC) corresponde a la unión de la división 53 de la CPC V2.0 A.C, en donde se encuentran dos grupos, el primero (5301) que corresponde a la construcción de edificaciones residenciales y no residenciales, y el segundo grupo (5302) de construcción de obras civiles. Dentro de este último es posible agrupar las subclases de acuerdo a cinco grandes grupos utilizados en el Sistema de Cuentas Nacionales.

Actualizado el 27 de febrero de 2023

Tomado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-costos-de-la-construccion-de-obras-civiles-icociv

En la Tabla 21 y el Gráfico 10 puede observarse que, para el mes de ene-2022 la variación anual del ICOCIV fue 6,54%, inferior en 0,40 puntos porcentuales en comparación con la variación anual el IPC a ene-2022. Similar comportamiento se presentó para las variaciones anuales de los meses de febrero, marzo y abril; mientras que, para el último dato publicado por el Dane, la variación anual a ene-2023 del ICOCIV cerró en 13,13% y la variación anual del IPC para el mismo período fue del 13,25%, esta última 0,12 puntos porcentuales menos que aquella. Es decir, el ICOCIV en su variación anual se ha ubicado por lo general un tanto inferior a la variación anual del IPC.

ICOCIV e IPC (Variación anual total)
Serie ene-2022 a ene-2023

Tabla 21.

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles - ICOCIV

A1. ICOCIV – Variación mensual, año corrido y anual del total
Enero de 2023

Año	Mes	Índice	Variación porcentual		
			Mensual	Año corrido	Anual**
2021	Enero	100,89	0,89	0,89	-
	Febrero	101,35	0,46	1,35	-
	Marzo	101,80	0,44	1,80	-
	Abril	102,34	0,53	2,34	-
	Mayo	102,94	0,59	2,94	-
	Junio	103,46	0,50	3,46	-
	Julio	104,57	1,07	4,57	-
	Agosto	104,82	0,24	4,82	-
	Septiembre	104,81	-0,01	4,81	-
	Octubre	104,94	0,13	4,94	-
	Noviembre	105,15	0,20	5,15	-
	Diciembre	105,56	0,39	5,56	-
2022	Enero	107,48	1,82	1,82	6,54
	Febrero	108,95	1,36	3,21	7,50
	Marzo	110,11	1,08	4,32	8,17
	Abril	111,37	1,14	5,50	8,82
	Mayo	112,37	0,90	6,45	9,16
	Junio	112,63	0,23	6,69	8,86
	Julio	113,88	1,12	7,89	8,91
	Agosto	114,11	0,20	8,10	8,86
	Septiembre	114,26	0,13	8,24	9,02
	Octubre	115,49	1,08	9,41	10,06
	Noviembre	115,91	0,37	9,81	10,24
	Diciembre	115,83	-0,08	9,73	9,73
2023	**Enero**	**121,59**	**4,98**	**4,98**	**13,13**

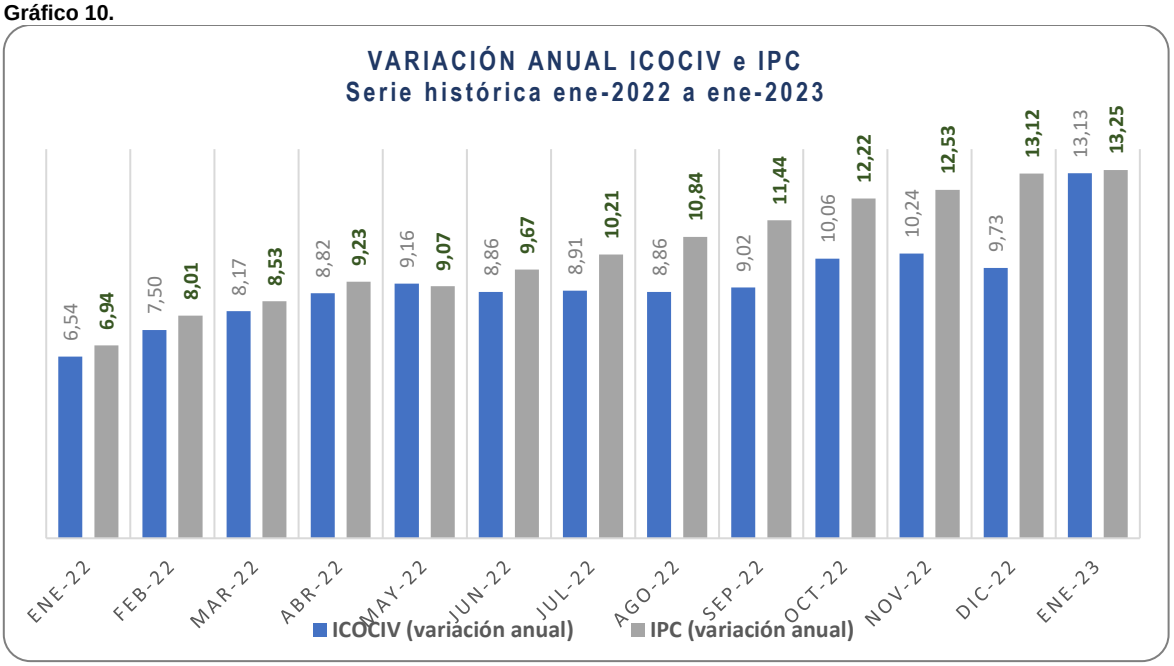
Fuente: DANE - ICOCIV

Nota:
* La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.
** (-)El resultado anual se publica a partir de enero 2022

Actualizado el 27 de febrero de 2023

Período (últimos 12 meses)	ICOCIV (variación anual)	IPC (variación anual)	Diferencia (IPC menos ICOCIV)
ene-22	6,54	6,94	0,40
feb-22	7,50	8,01	0,51
mar-22	8,17	8,53	0,36
abr-22	8,82	9,23	0,41
may-22	9,16	9,07	-0,09
jun-22	8,86	9,67	0,81
jul-22	8,91	10,21	1,30
ago-22	8,86	10,84	1,98
sep-22	9,02	11,44	2,42
oct-22	10,06	12,22	2,16
nov-22	10,24	12,53	2,29
dic-22	9,73	13,12	3,39
ene-23	13,13	13,25	0,12

Gráfico 10.



Tomado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-costos-de-la-construccion-de-obras-civiles-icociv

En la siguientes Tabla 22 se presenta la variación y contribución mensual, año corrido y anual por agrupaciones de subclases e insumos, con corte a Ene-2023, donde se resaltan algunos de los grupos de insumos que registran una alta variación.

ICOCIV variación y contribución mensual, año corrido y anual por agrupaciones de subclases e insumos Ene-2023

Tabla 22.

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles - ICOCIV											
A9. ICOCIV - Variación y contribución mensual, año corrido y anual por agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. e insumos Enero de 2023											
Código grupos CPC V 2.0 A.C	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.	Grupos de costos	Código de agregación grupo de insumos	Grupos de insumos	Ponderación al grupo CPC V2 A.C.	Variación (%)			Contribución a la variación del grupo CPC (puntos porcentuales)		
						Mensual	Año corrido	Anual	Mensual	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	101	Arena	0,36	1,39	1,39	9,14	0,01	0,01	0,03
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	102	Arborización	0,33	0,98	0,98	8,24	0,00	0,00	0,03
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	103	Consumibles	3,97	0,35	0,35	14,84	0,02	0,02	0,66
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	104	Malla	0,40	-0,76	-0,76	3,59	0,00	0,00	0,02
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	105	Alambre	0,12	0,57	0,57	6,54	0,00	0,00	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	106	Acero corrugado	1,69	-0,57	-0,57	8,45	-0,01	-0,01	0,17
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	107	Cemento	5,93	12,50	12,50	22,44	0,73	0,73	1,28
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	108	Tubería acueducto y alcantarillado	0,46	-0,07	-0,07	26,24	0,00	0,00	0,14
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	109	Acero	1,99	-0,01	-0,01	5,35	0,00	0,00	0,15
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	110	Cinta	0,03	0,27	0,27	15,28	0,00	0,00	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	111	Tubería de concreto	0,22	13,53	13,53	15,96	0,03	0,03	0,03
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	112	Accesorios tubería	0,12	-0,43	-0,43	22,27	0,00	0,00	0,02
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	113	Concreto común	6,06	14,56	14,56	22,60	0,83	0,83	1,29

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles - ICOCIV

A9. ICOCIV - Variación y contribución mensual, año corrido y anual por agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. e insumos
Enero de 2023

Código grupos CPC V 2.0 A.C	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.	Grupos de costos	Código de agregación grupo de insumos	Grupos de insumos	Ponderación al grupo CPC V2 A.C.	Variación (%)			Contribución a la variación del grupo CPC (puntos porcentuales)		
						Mensual	Año corrido	Anual	Mensual	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	114	Cable	0,08	2,02	2,02	25,82	0,00	0,00	0,02
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	115	Grava	0,75	6,97	6,97	23,07	0,05	0,05	0,16
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	116	Pintura	1,11	1,66	1,66	21,46	0,02	0,02	0,27
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	117	Accesorios eléctricos	0,59	-0,31	-0,31	8,98	0,00	0,00	0,05
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	118	Agua	0,38	0,40	0,40	12,74	0,00	0,00	0,05
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	119	Elementos prefabricados	1,70	6,57	6,57	12,73	0,11	0,11	0,22
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	120	Asfalto	3,72	1,85	1,85	29,29	0,08	0,08	1,11
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	121	Abrazaderas	0,02	-0,38	-0,38	10,51	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	122	Señalización	0,35	0,69	0,69	8,77	0,00	0,00	0,03
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	123	Elementos plásticos	0,11	0,03	0,03	15,29	0,00	0,00	0,02
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	124	Mortero	0,49	2,23	2,23	15,51	0,01	0,01	0,08
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	125	Recebo	11,26	5,63	5,63	9,94	0,60	0,60	1,10
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	126	Tubería acero	0,13	-3,54	-3,54	34,45	-0,01	-0,01	0,07
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	127	Concreto pavimentos	1,81	21,32	21,32	28,55	0,36	0,36	0,48
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	128	Piedra	2,13	3,97	3,97	9,91	0,08	0,08	0,20
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	129	Concreto simple	2,46	19,95	19,95	31,57	0,46	0,46	0,72

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles - ICOCIV

A9. ICOCIV - Variación y contribución mensual, año corrido y anual por agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. e insumos
Enero de 2023

Código grupos CPC V 2.0 A.C	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.	Grupos de costos	Código de agregación grupo de insumos	Grupos de insumos	Ponderación al grupo CPC V2 A.C.	Variación (%)			Contribución a la variación del grupo CPC (puntos porcentuales)		
						Mensual	Año corrido	Anual	Mensual	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	130	Textil sintético	1,20	0,12	0,12	8,64	0,00	0,00	0,11
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	131	Tubería PVC	0,27	-0,04	-0,04	-3,38	0,00	0,00	-0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	132	Arandela metálica	0,01	0,42	0,42	7,66	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	133	Concreto lanzado	0,54	8,19	8,19	15,46	0,05	0,05	0,09
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	134	Adoquín	0,10	5,82	5,82	11,24	0,01	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	135	Tierra	0,06	2,28	2,28	6,01	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	136	Combustible	0,04	1,50	1,50	6,56	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	137	Elementos metálicos	1,62	2,02	2,02	9,31	0,04	0,04	0,17
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	138	Ladrillo	0,01	4,65	4,65	21,49	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	139	Rejilla	0,50	4,47	4,47	14,36	0,02	0,02	0,07
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	140	Lamina	0,12	-0,58	-0,58	-3,05	0,00	0,00	-0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	141	Explosivos	0,79	17,72	17,72	30,88	0,15	0,15	0,24
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	142	Abono	0,03	1,61	1,61	10,58	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	143	Bisagras	0,00	0,23	0,23	12,78	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	144	Caja de paso	0,01	0,65	0,65	17,30	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	145	Cerradura	0,00	1,44	1,44	12,43	0,00	0,00	0,00

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles - ICOCIV

A9. ICOCIV - Variación y contribución mensual, año corrido y anual por agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. e insumos
Enero de 2023

Código grupos CPC V 2.0 A.C	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.	Grupos de costos	Código de agregación grupo de insumos	Grupos de insumos	Ponderación al grupo CPC V2 A.C.	Variación (%)			Contribución a la variación del grupo CPC (puntos porcentuales)		
						Mensual	Año corrido	Anual	Mensual	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	146	Bloque	0,18	2,60	2,60	15,79	0,01	0,01	0,03
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	147	Accesorios hidráulicos	0,08	0,44	0,44	18,10	0,00	0,00	0,02
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	148	Adaptadores tubería	0,00	1,20	1,20	5,39	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	149	Adhesivo cerámica	0,01	1,46	1,46	11,11	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	150	Grifería	0,05	2,34	2,34	10,42	0,00	0,00	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	151	Tubería galvanizada	0,02	0,41	0,41	10,30	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	152	Unión tubería	0,02	0,52	0,52	21,00	0,00	0,00	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	153	Yeso	0,07	1,87	1,87	13,83	0,00	0,00	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	154	Curva tubería	0,00	-0,44	-0,44	3,43	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	155	Tee tubería	0,01	0,16	0,16	3,21	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	156	Platina	0,03	0,19	0,19	6,10	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	157	Yee tubería	0,01	-0,10	-0,10	10,53	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	158	Concreto arquitectónico	0,00	17,86	17,86	22,12	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	159	Codo tubería	0,01	0,00	0,00	1,39	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	160	Enchape	0,19	1,22	1,22	14,01	0,00	0,00	0,03
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	161	Aceite	0,01	0,71	0,71	5,77	0,00	0,00	0,00

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles - ICOCIV

A9. ICOCIV - Variación y contribución mensual, año corrido y anual por agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. e insumos
Enero de 2023

Código grupos CPC V 2.0 A.C	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.	Grupos de costos	Código de agregación grupo de insumos	Grupos de insumos	Ponderación al grupo CPC V2 A.C.	Variación (%)			Contribución a la variación del grupo CPC (puntos porcentuales)		
						Mensual	Año corrido	Anual	Mensual	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	162	Teja	0,08	-0,61	-0,61	-1,91	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	163	Tapón tubería	0,01	0,58	0,58	4,53	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	164	Puertas	0,08	1,48	1,48	9,91	0,00	0,00	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	165	Junta de dilatación	0,12	8,94	8,94	-0,61	0,01	0,01	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	166	Neopreno	0,02	0,00	0,00	9,20	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	167	Vidrio	0,03	1,83	1,83	14,62	0,00	0,00	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	168	Acido	0,00	-1,77	-1,77	26,13	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	169	Válvula tubería	0,03	2,66	2,66	31,70	0,00	0,00	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	170	Niple tubería	0,00	0,19	0,19	19,91	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	171	Tubería cobre	0,00	3,33	3,33	8,44	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	172	Concreto tremie	0,20	15,37	15,37	22,10	0,03	0,03	0,04
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	173	Reducción tubería	0,00	0,59	0,59	6,08	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	174	Aislantes tubería	0,00	0,04	0,04	14,67	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Herramienta menor	201	Herramienta menor	1,52	1,03	1,03	8,40	0,02	0,02	0,13
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	301	Motoniveladora	1,09	2,72	2,72	7,78	0,03	0,03	0,08
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	302	Compactador	1,37	2,87	2,87	8,49	0,04	0,04	0,11

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles - ICOCIV

A9. ICOCIV - Variación y contribución mensual, año corrido y anual por agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. e insumos
Enero de 2023

Código grupos CPC V 2.0 A.C	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.	Grupos de costos	Código de agregación grupo de insumos	Grupos de insumos	Ponderación al grupo CPC V2 A.C.	Variación (%)			Contribución a la variación del grupo CPC (puntos porcentuales)		
						Mensual	Año corrido	Anual	Mensual	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	303	Telehandler	0,23	5,60	5,60	12,66	0,01	0,01	0,03
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	304	Maquinaria de excavación	4,78	3,16	3,16	9,37	0,14	0,14	0,43
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	305	Bulldozer	1,74	4,55	4,55	9,49	0,08	0,08	0,16
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	306	Perforadora	2,12	0,00	0,00	2,88	0,00	0,00	0,06
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	307	Cargadora	0,47	4,08	4,08	8,87	0,02	0,02	0,04
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	308	Grúa	0,55	5,31	5,31	8,42	0,03	0,03	0,05
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	309	Fresadora de pavimento	0,09	0,00	0,00	6,88	0,00	0,00	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	310	Finisher	0,25	2,09	2,09	9,10	0,01	0,01	0,02
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	311	Piloteadora	0,07	9,50	9,50	10,35	0,01	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	312	Montacargas	0,03	3,34	3,34	7,33	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	401	Andamio	0,25	2,31	2,31	7,67	0,01	0,01	0,02
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	402	Compresor	1,47	1,53	1,53	5,34	0,02	0,02	0,08
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	403	Cortadora	0,08	1,46	1,46	10,02	0,00	0,00	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	404	Demoledor	0,05	1,55	1,55	2,30	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	405	Elevador de carga	0,12	1,27	1,27	6,80	0,00	0,00	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	406	Equipo de medición	0,14	3,12	3,12	11,24	0,00	0,00	0,02

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles - ICOCIV

A9. ICOCIV - Variación y contribución mensual, año corrido y anual por agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. e insumos
Enero de 2023

Código grupos CPC V 2.0 A.C	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.	Grupos de costos	Código de agregación grupo de insumos	Grupos de insumos	Ponderación al grupo CPC V2 A.C.	Variación (%)			Contribución a la variación del grupo CPC (puntos porcentuales)		
						Mensual	Año corrido	Anual	Mensual	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	407	Equipo de soldado u oxicorte	0,22	1,88	1,88	5,57	0,00	0,00	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	408	Equipos para concreto	0,88	4,56	4,56	7,35	0,04	0,04	0,06
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	409	Formaleta y accesorios	0,94	1,97	1,97	6,89	0,02	0,02	0,06
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	410	Generador	0,10	1,08	1,08	2,03	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	411	Seguridad	0,02	5,09	5,09	16,29	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	412	Vibrocompactador	0,22	2,20	2,20	4,45	0,01	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	501	Soldador	0,07	2,94	2,94	8,37	0,00	0,00	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	502	Ayudante	3,59	10,99	10,99	14,87	0,39	0,39	0,55
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	503	Cuadrilla	7,94	4,96	4,96	7,59	0,36	0,36	0,58
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	504	Profesional	0,69	3,28	3,28	7,40	0,02	0,02	0,05
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	505	Cadenero	0,03	2,05	2,05	8,57	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	506	Oficial	1,30	3,79	3,79	7,97	0,05	0,05	0,10
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	507	Auxiliar	0,16	3,68	3,68	9,69	0,01	0,01	0,02
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	508	Técnico	0,06	2,53	2,53	8,76	0,00	0,00	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	509	Comisión topográfica	0,31	3,55	3,55	8,85	0,01	0,01	0,03
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	510	Conductor	0,02	11,86	11,86	14,15	0,00	0,00	0,00

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles - ICOCIV

A9. ICOCIV - Variación y contribución mensual, año corrido y anual por agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. e insumos
Enero de 2023

Código grupos CPC V 2.0 A.C	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.	Grupos de costos	Código de agregación grupo de insumos	Grupos de insumos	Ponderación al grupo CPC V2 A.C.	Variación (%)			Contribución a la variación del grupo CPC (puntos porcentuales)		
						Mensual	Año corrido	Anual	Mensual	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	511	Maestro	0,03	1,82	1,82	3,87	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	512	Capataz	0,11	4,47	4,47	6,40	0,01	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	513	Vigilante de obra	0,01	7,67	7,67	12,77	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Transporte	676	Carrotanque	0,77	0,89	0,89	5,00	0,01	0,01	0,04
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Transporte	677	Volqueta	7,02	2,26	2,26	6,59	0,15	0,15	0,44
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Transporte	678	Mixer	0,01	3,92	3,92	11,10	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Transporte	679	Camión	1,40	3,52	3,52	8,21	0,05	0,05	0,11
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Transporte	680	Transporte de personal	0,09	0,10	0,10	3,93	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Transporte	681	Transporte interno	1,12	3,23	3,23	6,68	0,03	0,03	0,07
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Transporte	682	Transporte fluvial	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos especiales para obra	701	Equipo especial pesado	0,00	10,91	10,91	38,88	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos especiales para obra	702	Equipo especial hidráulico	0,01	-0,64	-0,64	19,54	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos especiales para obra	703	Equipo especial suministro eléctrico	1,03	1,54	1,54	26,28	0,02	0,02	0,29
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos especiales para obra	704	Equipo especial de comunicación	0,05	0,95	0,95	10,04	0,00	0,00	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos especiales para obra	705	Equipo especial control de aire	0,02	1,59	1,59	10,64	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos especiales para obra	706	Equipo especial de semaforización	0,03	14,87	14,87	16,67	0,00	0,00	0,01

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles - ICOCIV											
A9. ICOCIV - Variación y contribución mensual, año corrido y anual por agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. e insumos Enero de 2023											
Código grupos CPC V 2.0 A.C	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.	Grupos de costos	Código de agregación grupo de insumos	Grupos de insumos	Ponderación al grupo CPC V2 A.C.	Variación (%)			Contribución a la variación del grupo CPC (puntos porcentuales)		
						Mensual	Año corrido	Anual	Mensual	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos especiales para obra	707	Equipo especial elevador vertical	0,01	0,66	0,66	7,42	0,00	0,00	0,00

Fuente: DANE-ICOCIV Actualizado al 27-Feb-2023. Tomado de:
https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-costos-de-la-construccion-de- obras-civiles-icociv

El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), dio a conocer las cifras a enero de 2023 del ICOCIV, en donde se evidencia el mayor aumento en los costos de la canasta desde que el índice es publicado (13,13%).

Esta cifra anual fue jalonada principalmente por los equipos especiales para obra que ya acumulan un alza de 24,52% al primer mes del año, seguida por los materiales que subieron 16,72% y la mano de obra que subió su precio 9,61%. Vale aclarar que ningún grupo de costos presenta variaciones negativas. [13]

Sobre el grupo de costos de materiales, el cemento que es un insumo crucial para obras civiles, ha tenido una destacada subida de precio, registrando en promedio un alza de 22,44%, afectando así mismo el aumento en los costos del concreto simple (31,57%), el asfalto (29,29%), el concreto para pavimentos (28,55%), el concreto común (22,60%) y el concreto arquitectónico (22,12%); también los suministros para tubería acueducto y alcantarillado han subido 26,24%, las tuberías de acero 34,45%, válvulas de tubería 31,70%, accesorios de tubería 27,27% y en el grupo de equipos especiales para obra, el alza del equipo especial pesado fue de 38,88% y del equipo especial de suministro eléctrico con 26,28%.

Es importante destacar que, en solo un mes, el concreto subió 19,9% su valor y el cemento 12,5%. En mano de obra, los precios que más aumentaron fueron los del 'ayudante' que creció 11%.

Ahora bien, todos estos factores han tocado sobre todo a los constructores de carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles que han sentido una subida de 5,25% mensual y 12,9% anual.

3.4. El hierro y acero en Colombia

Según María Juliana Ospina, Directora del Comité de Acero de la ANDI, la industria siderúrgica colombiana está conformada por las empresas Acerías Paz del Río, Gerdau Diaco, Grupo Siderúrgico Reyna, Sidoc y Ternium; las cueales en su conjunto tienen una capacidad instalada que le permite producir 2,6 millones de toneladas anuales, generar 45.000 empleos y que ha invertido más de US$620 millones en transferencia de tecnología y fortalecimiento industrial durante los últimos cinco (5) años. Así mismo, la oferta de acero disponible en el país creció un 40% en el 2021

[13] Tomado de: https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/obras-civiles-precios-subieron-13-3-en-el-ultimo-ano-579120

frente al 2020, a pesar de las dificultades causadas por la pandemia del Covid-19, el paro nacional y factores internacionales como la crisis de los contenedores.[14]

De otro lado, para Sandra Forero, Presidente de CAMACOL, de acuerdo con información del DANE para el componente de *'Industrias básicas de hierro y acero'*, entre junio de 2020 y junio de 2022, el precio del insumo ha crecido en 63%, donde el producto local ha crecido un 75% y el producto importado 58%.[15]

Y es que el incremento mundial en los precios del acero está motivado en gran medida por la distorsión que ocasionó el Covid-19 con el confinamiento y la interrupción de la producción y la logística de abastecimiento en todo el mundo, generando escasez de materias primas; además, porque China como principal productor de acero provoca fluctuaciones en el mercado por sus altos requerimientos de mineral de hierro**,** porque hay una alta demanda internacional de acero, y por el impacto de la actual presión inflacionaria global de precios incluido el del acero.

En el caso de las obras civiles, y de acuerdo con el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV), los materiales de construcción han sido el grupo de insumos que más ha sufrido incrementos en sus precios, por ejemplo, desde Ene-2021 a May-2022 el precio del acero ha aumentado en 65,7% y el cemento en 9,8% (el asfalto un 25,7%). Para Juan Martín Caicedo, Presidente de la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI), este incremento se puede explicar por materias primas asociados a su producción dentro de los que se encuentran: materias primas energéticas, chatarra, así como los costos logísticos (fletes), la inflación, la tasa representativa del mercado y la mano de obra.[16]

En particular el acero ha alcanzado incrementos anuales superiores al 50% en meses recientes, sin embargo, la ministra de Comercio, Industria y Turismo. María Ximena Lombana, plantea que los precios empezaron a estabilizarse, en mayo el aumento de los precios de acero fue del 4,3%, un alza moderada respecto a la registrada en abril (cerca de 28%, frente al enero); y opina que en la medida en que circunstancias externas se vayan disipando (como la apertura paulatina de las ciudades chinas, etc.) los precios internacionales del acero disminuirán su ritmo".[17]

"Es posible que para 2024 la demanda de acero se contraiga debido a un menor crecimiento global, una fuerte crisis energética y un reacomodamiento político debido a la inundación en Ucrania", señaló Alejandro Wagner, director ejecutivo de Alacero.[18]

En el primer semestre de 2022 el Producto Interno Bruto (PIB) del sector construcción civil cayó 1,1% frente a 2021, a pesar de esto, en el segundo trimestre de 2022 se presentó una mejoría en la ejecución de obra pública, al tiempo que los proyectos de infraestructura 4G mantienen el ritmo previsto con una ejecución aproximada del 70%. El incremento en el precio de los materiales de construcción debido a la alta inflación y la depreciación del peso colombiano sigue siendo uno de los principales retos del sector; a este, se suma el impacto de las lluvias en la ejecución y entrega de proyectos 4G, así como la reciente aprobación del acuerdo de Escazú como ley y las restricciones

[14] Tomado de: La demanda nacional de acero creció un 26% en 2021, 21-Feb-2022. https://mascolombia.com/la-demanda-nacional-de-acero-crecio-un-26-en-2021/

[15] Tomado de: El Colombiano. En Riesgo 250.000 proyectos de vivienda por aumentos del precio del acero, 07-Jul-2022. https://www.elcolombiano.com/negocios/precios-del-acero-frenaria-proyctos-de-vivienda-PH17985569

[16] Tomado de: Portafolio. 'Construcción: gremios prevén que los costos seguirán repuntando', 17-Jul-2022. https://www.portafolio.co/economia/finanzas/construccion-gremios-preven-que-los-costos-seguiran-repuntando-568308

[17] Ibídem

[18] Tomado de: https://www.portafolio.co/economia/finanzas/demanda-del-acero-ha-crecido-pero-se-espera-una-contraccion-573903

que esto implica para los nuevos proyectos de infraestructura. A cierre de 2022 se proyecta un crecimiento del 3,5% en el PIB del sector, motivado por la ejecución de proyectos 4G y 5G, así como proyectos de obra pública durante los primeros meses del año electoral. En 2023 por su parte el crecimiento estimado es del 4,9% explicado por la aceleración en la ejecución de planes de desarrollo municipales y departamentales, teniendo en cuenta que es el último año de gobierno y el inicio de las obras 5G.[19]

Por su parte, Eduardo Loaiza, gerente de Camacol Antioquia, señaló que los costos de construcción en el departamento han aumentado en el último año corrido un 15%, es decir cerca de 1,5 veces la inflación en la región, en el mismo período. Este incremento del valor incluyó insumos como el rubro de acero que en general subió de mayo del 2021 a agosto de 2022 más de un 33%.[20]

4. CONCLUSIÓN GENERAL DEL ESTUDIO ECONÓMICO

Sin que se haya pretendido hacer un análisis exhaustivo en materia económica, se evidencia que la recesión económica desatada por la pandemia del Covid-19 trajo repercusiones sin precedentes en la historia reciente en el desempeño de las economías mundial, regional y doméstica.

Sin duda la vigencia 2020, caracterizada por el brote mundial del Covid-19 y las medidas de confinamiento (inicialmente generalizado y posteriormente gradual y selectivo) para intentar combatirlo, pasará a la historia como la más denotada gran crisis a escala global que, en lo económico, no se registraba desde la *'Gran depresión de los años 30's'* y que, desde la perspectiva geopolítica, no se presentaba desde la *'Segunda guerra mundial'*. Y a nivel nacional el fuerte impacto social y económico padecido por las unidades productivas, productores, empleados, transportadores, las familias y hasta el mismo Gobierno como agente de la economía, no se veía desde la denominada *'Guerra de los Mil Días'* que tuvo lugar en Colombia entre octubre de 1899 y noviembre de 1902.

No obstante, Colombia tuvo un inicio del año 2020 en las condiciones de operación normal de la economía, siendo a raíz de la pandemia mundial por el Coronavirus que el Gobierno Nacional decretó, para el mes de marzo de 2020, la emergencia sanitaria y el aislamiento preventivo obligatorio, cerrando todas las fronteras del país (terrestres, marítimas y fluviales), así como la paralización de la mayoría de la actividad económica, exceptuando 34 actividades primordiales como el comercio de bienes básicos, la prestación de servicios de salud, los servicios financieros, etc., lo cual representó un bajonazo de la actividad del aparato productivo nacional, cuya recuperación comenzó a darse levemente a partir de abril de 2020 con la reactivación de otras actividades económicas suspendidas en las que se destacaron el sector de la construcción y de obras civiles, los juegos de azar y las telecomunicaciones.

Dándose un avance progresivo en el mes de mayo con la reactivación de otro tanto de actividades suspendidas y para el mes de junio se autorizaron la apertura de centros comerciales, el cobro de peajes, la celebración del primer 'Día Sin IVA' (19-Jun-2020) y la flexibilización de medidas en los municipios que no presentaban casos positivos o pacientes enfermos de coronavirus, también en el segundo semestre se autorizaron el funcionamiento de los sectores de manufactura y la habilitación de servicios como los de bibliotecas, museos, peluquerías y salas de belleza, entre otros.

[19] Tomado de: https://www.sectorial.co/construccion-obras-civiles. Información a Nov-22.

[20] Tomado de: https://www.elcolombiano.com/negocios/acero-se-pondria-mas-caro-si-no-se-limita-su-exportacion-LI18678883. Información a Sep-22.

En el tercer trimestre de 2020 se adelantó la segunda jornada de 'Día Sin IVA' (03-Jul-2020) y se inició con un esquema de "aislamiento selectivo" permitiendo una operación de la economía menos restringido desde inicios de la pandemia, aunque con restricción para la realización de eventos masivos y sociales con alta aglomeración de personas. A raíz de tal reapertura económica hubo una respuesta positiva, sin dejar de lado que las prolongadas medidas de aislamiento condujeron al irreversible cierre de un volumen importante de empresas y negocios que quebraron y el efecto desencadenado sobre la pérdida de incontables puestos de trabajo.

Para el 21-Nov-2020 se llevó a cabo la tercera jornada de 'Día Sin IVA' y, en general, al cierre de año con todas las acciones desplegadas se conjuga, en medio de la crisis, un escenario un poco más alentador en el que se ha ido progresivamente dando pasos para la búsqueda de la recuperación de la economía, que terminó cerrando el año 2020 con cifras en rojo o de recesión (con PIB del -7,2%) y todavía en niveles muy distantes al crecimiento de la producción logrado al cierre de 2019 (con PIB del 3,2%).

La pandemia y el impacto de la recesión provocó la muerte de más de 60 mil personas a causa de la enfermedad al corte de 2020 y llegando a más de 127 mil fallecidos al final de octubre de 2021, así mismo al término del 2020 se registró el cierre de innumerables empresas y negocios y la afectación de forma temporal de más 5 millones de puesto de trabajo (muchos de ellos irrecuperables) y el consecuente incremento en los niveles de desempleo que superó el 20% en el primer pico del coronavirus, bajando levemente al 16,8% en agosto de 2020, y sosteniéndose en ese nivel para el cierre de 2020.

Pero la recuperación económica del país queda reflejada con un rebote del PIB al 11,3% al cierre de 2021 y del 7,5% al cierre del año 2022. Sin embargo, la tasa de desempleo sigue siendo relativamente alta en cifras de dos dígitos, la cual pasó del 11,1% al cierre de 2021 a ubicarse en el 10,3% al cierre de 2022, pero que en el último dato publicado en mar-2023 asciende a 10,0%, donde el total de ocupados en el país muestra un comportamiento en recuperación con cerca de 21,495 millones de personas ocupadas a nivel nacional al cierre de 2021 y de 22,794 millones de personas ocupadas a nivel nacional a mar-2023, donde el sector de la Construcción resulta determinante al participar en promedio con 7.1% del total de ocupados a nivel nacional y un 6,2% del PIB nacional (en la serie histórica trimestral 2010 - 2022pr), señalando la importancia e impacto que genera tal sector en la dinámica económica del país.

Por su parte, al cierre de 2020 se registró una variación anual del IPC del 1.61%, bastante por debajo del 3.8% registrado a finales de 2019, empero, en el año 2021 el IPC fue del 5.62%, muy superior a la variación de los últimos cuatro años y ubicándose por fuera del rango meta de control de la variable en el horizonte de largo plazo. Ya para para diciembre de 2022 el IPC se ubicó en 13,12%, siendo el dato más alto en los últimos 22 años, no visto desde abr-2000, cuando la inflación llegó a 10%. Y el ritmo de presión inflacionaria continúa pues el IPC al cierre de feb-2023 ascendió a 13,28%, luego pasó al 13,34% al cierre de mar-2023, mientras que al cierre de abr-2023 fue del 12.82% registrando un leve descenso.

Sin embargo, la actual oleada inflacionaria doméstica (desde ene-2021 a abr-2023) no solo recorre la economía colombiana sino el mercado mundial, por causas derivadas inicialmente de la pandemia del Covid-19 que generó desequilibrios entre la oferta y la demanda de bienes y servicios con fuertes repercusiones en las cadenas de suministros; aunado luego a la invasión de Rusia a Ucrania desde feb-2022 (y que continúa en may-2023), que a manera de coctel explosivo detonó aún más el encarecimiento de los precios del petróleo (con records en el precio de la gasolina) y demás materias primas básicas, conllevando a que las personas sientan en sus bolsillos la drasticidad del aumento en los costos de alimentos, energía, transporte y vivienda, entre otros rubros esenciales.

Ante la actual temporada de alta inflación que vive el planeta, las distintas autoridades económicas vienen desde inicios de 2022 endureciendo las políticas de apoyos financieros y en la política monetaria aumentando las tasas de interés de los bancos centrales (La FED en USA, el Banco Central Europeo, etc.). En Colombia la Junta Directiva del Banco de la República ha hecho lo propio, y la tasa de intervención que en sept-2021 estaba en 1,75%, de forma gradual se ha ido aumentando y para May-2023 se ubica en 13,25%, buscando con tal medida frenar la inflación desbordada y proteger la tasa de cambio que al 01-Ene-2020 fue de $3.277,14 por un (1) dólar estadounidense (USD), es decir, US$3.277,14, luego fue de US$3.981,16 a 31-Dic-2021, pasando a US$4.810,20 al cierre de 31-Dic-2022 y que al 03-Mar-2023 asciende a US$4.855,83; pero que en el mes de noviembre de 2022 logró incluso superar el histórico registrando varios días con cifras de $5.000 por dólar.

Y es que el dólar, al ser activo refugio, se viene revaluado a nivel mundial, fenómeno que viene impulsado por lo que pasa con los precios y disponibilidad de las materias primas y el petróleo, los temores a una recesión económica mundial (especialmente la economía de Estados Unidos), los efectos de la invasión guerrerista de Rusia a Ucrania, el confinamiento en China por temas de Covid que se extendió hasta inicios de 2023, las fuertes caídas en las bolsas de valores en el mundo, las mayores tasas de interés de los bancos centrales en los diferentes países; todo ello combinado generando una sensación de pesimismo en los mercados globales. Adicionalmente, en el caso local la elección de Gustavo Petro como nuevo presidente de Colombia, agrega cierta incertidumbre y falta de claridad frente a lo que pueda suceder con el alcance de la política de 'Paz Total', minas y energía y las principales reformas en materia de tierras y agraria, a la salud, laboral y pensional; aspectos de relevancia para el país, donde la gente evidencia grados de nerviosismo interno, que repercuten en los indicadores económicos, no siendo ajeno el fenómeno a la cotización de la tasa de cambio.

Si bien la pandemia del Covid, ya al corte de ene-2023, ha provocado en el país la muerte de más de 142 mil personas a causa de la enfermedad21, también es de reseñar que en el mes de jun-2022 el Gobierno Nacional, ante el actual panorama de normalidad que se vive, dio por terminada la emergencia sanitaria declarada a raíz de la misma.

Ahora bien, desde los indicadores microeconómicos analizados del sector de la construcción se refleja el golpe soportado por el efecto de la pandemia desde 2020 y la forma como viene evolucionando su recuperación especialmente desde 2021, con el efecto del incremento para el 2022 en los costos de la construcción de las obras civiles medidas por el ICOCIV.

Así las cosas, la alta incidencia del sector de la Construcción como participación en el PIB nacional (6.2% en promedio del PIB en la serie histórica trimestral 2010 a 2022pr), lo destaca como uno de los renglones promisorios para la reactivación económica, por lo que la destinación de recursos públicos focalizados en proyectos de inversión en él y, particularmente, en obras públicas de infraestructura, son de importancia crucial y de alto impacto para promover la generación de empleo, el aumento del nivel de ingresos de la población, la mayor dinámica socioeconómica de los habitantes, el impulso del aparato productivo, el desarrollo territorial físico para aumentar la competitividad logística, la expansión del comercio con una mayor oferta de bienes y servicios y, en general, la dinamización de la economía a nivel local, nacional e internacional.

Entonces, no hay duda de la importancia que representa el sector de la construcción en el conjunto de las ramas de la actividad económica nacional, pues la infraestructura de transporte es considerada capital público, y la construcción de infraestructura más que un fin se constituye en un

[21] INS 12-Ene-2023. https://www.ins.gov.co/Noticias/paginas/coronavirus.aspx

medio a través del cual las demás actividades económicas crecen y se desarrollan. En este sentido Fedesarrollo afirma que, por cada peso de valor agregado en obras civiles, se impulsa 1,4 pesos de producción de la economía por la utilización de la infraestructura como insumo[22].

Es decir, la destinación de recursos públicos focalizados en proyectos de inversión que se acometan para la construcción, en este caso de obras públicas de infraestructura de transporte – Intervención/mejoramiento de vías, es de importancia crucial por su alto impacto para promover la generación de empleo, el aumento del nivel de ingresos de la población, la mayor dinámica socioeconómica de los habitantes, el impulso del aparato productivo, el desarrolloterritorial físico y, en general, la revitalización de la economía a nivel local y regional.

5. ANÁLISIS DEL MERCADO

Atendiendo a lo dispuesto por la Agencia Nacional de Contratación Colombia Compra Eficiente y al tratarse de una contratación directa, además de lo señalado en los Estudios Previos en el acápite correspondiente a los *'Fundamentos jurídicos que soportan el convenio interadministrativo'*, no es necesario que la entidad realice un estudio de oferta y demanda. No obstante, se presenta la siguiente información en la materia para darle sustento al estudio, permitiendo orientar el análisis de conveniencia frente al proceso de contratación adelantado.

5.1. Análisis de la Oferta

Por tratarse de la ejecución de un convenio interadministrativo, el oferente indicado para su ejecución es la correspondiente entidad territorial asociada o beneficiaria donde se llevará a cabo las obras, es decir el propio municipio. Lo anterior, toda vez que es éste quien, dentro del ámbito de su jurisdicción, tiene la idoneidad y experticia suficientes, de un lado, para ejecutar directamente el proyecto o bien adelantar el proceso de selección para la escogencia de la persona natural o jurídica ejecutora de las obras públicas; y de otro lado, para asegurar el adecuado manejo de los aspectos particulares que guardan incidencia con el control de los recursos y la materialización del respectivo proyecto.

5.2 Análisis de la Demanda

Se realizó verificación en los archivos de la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia, de convenios suscritos con municipios, para la ejecución de obras públicas de infraestructura de transporte – Intervención/mejoramiento de vías, encontrando para las vigencias 2023-2022-2021 algunos convenios interadministrativos con objetos similares, a saber:

Tabla 23. Convenios interadministrativos para proyectos de intervención/mejoramiento de vías

Vigencia	Numero de Contrato	Objeto	Modalidad de selección	Contratista	Valor total Contrato + Adiciones
2023	4600015619	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE GOMEZ PLATA, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE LA VÍA GOMEZ PLATA - EL SALTO EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	Régimen Especial	MUNICIPIO DE GOMEZ PLATA	$ 2.619.559.808
2023	4600015540	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SOPETRÁN, PARA LA EJECUCIÓN DEL MEJORAMIENTO DE LA VÍA QUE COMUNICA EL MUNICIPIO DE SOPETRÁN CON EL MUNICIPIO DE BELMIRA EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA?.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SOPETRAN	$ 11.582.229.555
2022	4600014915	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SAN RAFAEL, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SAN RAFAEL	$ 1.739.527.341

[22] PMI. Análisis del Sector de Infraestructura en Colombia. Pág. 5. Recuperado de: http://www.pmicolombia.org/wpcontent/uploads/2015/06/PMIBogota-Analisis-sobre-el-sector-de-infraestructura-en-Colombia.pdf

Vigencia	Numero de Contrato	Objeto	Modalidad de selección	Contratista	Valor total Contrato + Adiciones
		DE MEJORAMIENTO DE VÍAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO			
2022	4600014492	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE VEGACHÍ PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	MUNICIPIO DE VEGACHI	$ 138.442.925
2022	4600014534	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE EL PEÑOL PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	Municipio del Peñol	$ 73.499.814
2022	4600014616	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SAN PEDRO DE URABÁ PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SAN PEDRO DE URABA	$ 193.261.691
2022	4600014677	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SAN JUAN DE URABÁ PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SAN JUAN DE URABA	$ 25.782.878
2022	4600014627	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE DABEIBA PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE DABEIBA	$ 111.095.700
2022	4600014437	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE MACEO PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	MUNICIPIO DE MACEO	$ 114.081.629
2022	4600014440	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE TOLEDO PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	MUNICIPIO DE TOLEDO	$ 117.768.073
2022	4600014435	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE TITIRIBI PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE TITIRIBI	$ 92.048.717
2022	4600014438	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE ARBOLETES PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE ARBOLETES	$ 199.136.849
2022	4600014442	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE VEGACHÍ PARA LLEVAR A CABO LAS OBRAS DE CONSTRUCCION DEL PUENTE VEHICULAR EN LA VEREDA EL CINCO EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE VEGACHÍ	$ 1.157.376.367
2022	4600014443	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE CAREPA PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	MUNICIPIO DE CAREPA	$ 87.374.673
2022	4600014446	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE ANGOSTURA PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE ANGOSTURA	$ 91.022.172
2022	4600014448	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SANTO DOMINGO PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SANTO DOMINGO	$ 93.599.225
2022	4600014449	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE VENECIA PARA LA INTERVENCION DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE VENECIA	$ 44.703.425
2022	4600014480	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE HISPANIA PARA LLEVAR A CABO LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE VEHICULAR EN LA VEREDA ZARZAGUETA DEL MUNICIPIO ASOCIADO.?	Régimen Especial	MUNICIPIO DE HISPANIA	$ 1.541.521.527
2022	4600014493	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE ANORI PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE ANORI	$ 35.674.187
2022	4600014489	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE CARACOLÍ PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	MUNICIPIO DE CARACOLI	$ 60.271.458
2022	4600014504	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SAN ROQUE PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SAN ROQUE	$ 127.514.056
2022	4600014505	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE CAMPAMENTO PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE CAMPAMENTO	$ 98.943.016
2022	4600014520	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE ABEJORRAL PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE ABEJORRAL	$ 173.872.826
2022	4600014541	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE GUATAPE PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	MUNICIPIO DE GUATAPE	$ 47.045.068
2022	4600014441	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE ARMENIA PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE ARMENIA	$ 38.897.428
2022	4600014581	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE LA UNIÓN PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE LA UNION	$ 66.663.196
2022	4600014589	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE URRAO PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE URRAO	$ 219.591.534

Vigencia	Numero de Contrato	Objeto	Modalidad de selección	Contratista	Valor total Contrato + Adiciones
2022	4600014120	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE URRAO PARA LLEVAR A CABO LA CONSTRUCCION DE PUENTE Y OBRAS DE URBANISMO ANEXAS EN EL RIO PENDERISCO, SECTOR LA MAGDALENA DEL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE URRAO	$ 5.770.124.008
2022	4600014626	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE OLAYA, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VÍAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE OLAYA	$ 1.720.588.351
2022	4600014494	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE YALÍ PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE YALI	$ 82.278.038
2022	4600014583	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SAN VICENTE PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SAN VICENTE	$ 151.053.557
2022	4600014594	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE TAMESIS PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE TAMESIS	$ 87.946.489
2022	4600014609	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE NARIÑO PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	Municipio de Nariño	$ 154.814.230
2022	4600014662	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE CONCORDIA PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE CONCORDIA	$ 176.769.894
2022	4600014649	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE OLAYA PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE OLAYA	$ 111.371.365
2022	4600014652	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE AMAGÁ PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	MUNICIPIO DE AMAGÁ	$ 82.874.353
2022	4600014658	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE LIBORINA PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	MUNICIPIO DE LIBORINA	$ 158.455.339
2022	4600014641	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE BARBOSA PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE BARBOSA	$ 206.962.710
2022	4600014488	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE PUERTO BERRIO PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	MUNICIPIO DE PUERTO BERRIO	$ 330.416.703
2022	4600014436	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE YOLOMBO PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	MUNICIPIO DE YOLOMBO	$ 201.411.847
2022	4600014674	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE JERICO LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE JERICO	$ 132.458.698
2022	4600014324	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE PUERTO TRIUNFO PARA LA INTERVENCION DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE PUERTO TRIUNFO	$ 70.436.639
2022	4600014322	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE CONCEPCION PARA LA INTERVENCION DE VIAS EN EL MUNICIPIO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE CONCEPCION	$ 182.459.598
2022	4600014330	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE YONDO PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	MUNICIPIO DE YONDO	$ 125.000.000
2022	4600014642	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE BURITICÁ PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE BURITICA	$ 91.318.007
2022	4600014644	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SAN JERÓNIMO PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SAN JERÓNIMO	$ 66.787.468
2022	4600014659	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE GRANADA, PARA LA INTERVENCIÓN DE VÍAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE GRANADA	$ 318.061.307
2022	4600014661	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE ANDES PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE ANDES	$ 76.807.506
2022	4600014664	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE CARAMANTA PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE CARAMANTA	$ 83.449.976
2022	4600014592	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SONSON PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SONSON	$ 197.797.001
2022	4600014675	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE PUEBLORRICO LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE PUEBLORRICO	$ 29.988.367

Vigencia	Numero de Contrato	Objeto	Modalidad de selección	Contratista	Valor total Contrato + Adiciones
2022	4600014676	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE VALPARAISO PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE VALPARAISO	$ 59.905.893
2022	4600014447	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE EBÉJICO PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE EBÉJICO	$ 70.486.763
2022	4600014601	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE CHIGORODÓ PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE CHIGORODO	$ 27.707.529
2022	4600014499	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE CAROLINA DEL PRINCIPE PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE CAROLINA DEL PRINCIPE	$ 39.070.230
2022	4600014648	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE ABRIAQUÍ PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE ABRIAQUI	$ 107.252.091
2022	4600014745	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SANTA ROSA DE OSOS PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SANTA ROSA DE OSOS	$ 162.572.729
2022	4600014704	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE CAÑASGORDAS PARA LA INTERVENCIÓN DE VÍAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE CAÑASGORDAS	$ 168.004.952
2022	4600014706	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE ARGELIA PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE ARGELIA	$ 49.780.449
2022	4600014711	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE ZARAGOZA PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	MUNICIPIO DE ZARAGOZA	$ 141.274.189
2022	4600014712	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SANTA BARBARA PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SANTA BARBARA	$ 176.701.579
2022	4600014703	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE BRICEÑO PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	MUNICIPIO DE BRICEÑO	$ 220.714.677
2022	4600014707	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SOPETRÁN PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SOPETRAN	$ 114.878.245
2022	4600014709	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE COCORNA PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	MUNICIPIO DE COCORNA	$ 83.077.563
2022	4600014710	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE MUTATÁ PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE MUTATA	$ 116.217.573
2022	4600014591	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE JARDÍN PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE JARDIN	$ 122.951.577
2022	4600014593	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SALGAR PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SALGAR	$ 125.620.963
2022	4600014602	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SAN CARLOS PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SAN CARLOS	$ 209.162.726
2022	4600014605	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE NECOCLÍ PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE NECOCLI	$ 132.107.813
2022	4600014608	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE ITUANGO PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE ITUANGO	$ 164.895.872
2022	4600014580	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE ENTRERRIOS PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	MUNICIPIO DE ENTRERRIOS	$ 123.909.073
2022	4600014584	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE MARINILLA PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	MUNICIPIO DE MARINILLA	$ 106.239.984
2022	4600014596	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE HISPANIA PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE HISPANIA	$ 103.584.377
2022	4600014600	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE MONTEBELLO PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE MONTEBELLO	$ 68.898.354
2022	4600014606	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE GUARNE PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE GUARNE	$ 111.307.781
2022	4600014439	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE VIGIA DEL FUERTE PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE VIGIA DEL FUERTE	$ 39.065.699

Vigencia	Numero de Contrato	Objeto	Modalidad de selección	Contratista	Valor total Contrato + Adiciones
2022	4600014597	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE MURINDÓ PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE MURINDO	$ 54.961.862
2022	4600014585	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE VALDIVIA PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE VALDIVIA	$ 77.545.087
2022	4600014607	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE ANGELOPOLIS PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE ANGELÓPOLIS	$ 0
2022	4600014582	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE CISNEROS PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	MUNICIPIO DE CISNEROS	$ 51.920.886
2022	4600014615	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SAN LUIS PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SAN LUIS	$ 80.170.642
2022	4600014660	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE BETANIA PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE BETANIA	$ 149.060.184
2022	4600014663	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE EL RETIRO LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE EL RETIRO	$ 77.860.810
2022	4600014603	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE CAICEDO PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE CAICEDO	$ 74.512.494
2022	4600014651	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE EL CARMEN DE VIBORAL PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DEL CARMEN DE VIBORAL	$ 124.840.779
2022	4600014726	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE YARUMAL PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE YARUMAL	$ 175.421.392
2022	4600014914	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE ANDES, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VÍAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE ANDES	$ 2.510.641.281
2022	4600014916	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE BETANIA, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VÍAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE BETANIA	$ 1.785.575.903
2022	4600014905	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS DE CUERQUIA, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VÍAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SAN ANDRES DE CUERQUIA	$ 1.800.000.000
2022	4600014728	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE DONMATIAS PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE DON MATIAS	$ 83.388.047
2022	4600014732	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE ENVIGADO, PARA LA PAVIMENTACIÓN SOBRE EL EMPEDRADO DE LA VÍA LA MESETA EN EL MUNICIPIO DE ENVIGADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE ENVIGADO	$ 1.999.999.999
2022	4600014721	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SAN JOSÉ DE LA MONTAÑA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	Municipio de San José de la Montaña	$ 93.370.823
2022	4600014731	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE URAMITA PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE URAMITA	$ 38.110.547
2022	4600014729	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE DONMATIAS, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VÍAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO?.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE DON MATIAS	$ 1.592.905.215
2022	4600014747	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE ALEJANDRIA PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE ALEJANDRÍA	$ 38.957.472
2022	4600014604	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SAN FRANCISCO PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SAN FRANCISCO	$ 87.801.968
2022	4600014906	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE CIUDAD BOLIVAR, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VÍAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE CIUDAD BOLÍVAR	$ 1.761.639.420
2022	4600014907	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE COPACABANA, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VÍAS URBANAS Y RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE COPACABANA	$ 9.836.853.335
2022	4600014491	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE PUERTO NARE PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	MUNICIPIO DE PUERTO NARE	$ 257.586.665

Vigencia	Numero de Contrato	Objeto	Modalidad de selección	Contratista	Valor total Contrato + Adiciones
2022	4600014678	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL DISTRITO DE TURBO PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO".	Régimen Especial	MUNICIPIO DE TURBO	$ 360.187.039
2022	4600014599	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SABANALARGA PARA LA INTERVENCIÓN DE VÍAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SABANALARGA	$ 58.529.644
2022	4600014771	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE GÓMEZ PLATA PARA LA INTERVENCIÓN DE VIAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE GOMEZ PLATA	$ 141.147.705
2021	4600013145	CONVENIO INTERADMINISTRATIVO PARA AUNAR ESFUERZOS EN LA COFINANCIACION DE LA REHABILITACION DE LA AVENIDA REGIONAL SUR EN EL MUNICIPIO DE SABANETA	Régimen Especial	INVIAS	$ 11.655.000.000
2021	4600012318	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SAN ROQUE, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS URBANAS UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SAN ROQUE	$ 1.800.000.000
2021	4600012319	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE TITIRBI, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE TITIRIBI	$ 1.839.060.884
2021	4600012407	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE YOLOMBO, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS URBANAS UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE YOLOMBO	$ 1.843.942.523
2021	4600012043	AUNAR ESFUERZOS TECNICOS, ADMINISTRATIVOS Y FINANCIEROS PARA ATENDER REQUERIMIENTOS DE MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE LAS VIAS SECUNDARIAS Y TERCIARIAS DE LA JURISDICCION DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	Régimen Especial	MINISTERIO DE DEFENSA	$ 2.503.924.189
2021	4600013057	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE EL PEÑOL, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS URBANAS UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	Municipio del Peñol	$ 1.800.053.304
2021	4600013091	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SANTA FÉ DE ANTIOQUIA, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VÍAS URBANAS UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SANTAFE DE ANTIOQUIA	$ 1.443.645.138
2021	4600013097	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE TITIRIBI, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO, VIABILIZADAS EN LA CONVOCATORIA 3.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE TITIRIBI	$ 1.489.589.795
2021	4600012375	?AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE PUEBLORRICO, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VÍAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.?	Régimen Especial	MUNICIPIO DE PUEBLORRICO	$ 1.983.410.944
2021	4600013082	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE EBEJICO, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VÍAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO, VIABILIZADAS EN LA CONVOCATORIA 3.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE EBÉJICO	$ 1.932.689.420
2021	4600013089	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE ARMENIA, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS RURALES EN EL MUNICIPIO ASOCIADO, VIABILIZADAS EN LA CONVOCATORIA 3	Régimen Especial	MUNICIPIO DE ARMENIA	$ 1.799.691.260
2021	4600013094	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE YALI, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO, VIABILIZADAS EN LA CONVOCATORIA 3.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE YALI	$ 2.349.378.562
2021	4600013105	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE GRANADA, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE GRANADA	$ 1.975.418.274
2021	4600013122	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE ANGELOPOLIS, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE ANGELOPOLIS	$ 2.129.390.614
2021	4600013113	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SAN ANDRES DE CUERQUIA, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VÍAS URBANAS UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO, VIABILIZADAS EN LA CONVOCATORIA 3.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SAN ANDRES DE CUERQUIA	$ 698.379.619
2021	4600011794	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE URRAO PARA IMPLEMENTAR LA SOLUCION DE TRANSITO SOBRE EL RIO PENDERISCO ZONA RURAL DEL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE URRAO	$ 757.268.039
2021	4600011807	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE CAREPA PARA EL MEJORAMIENTO DE VIAS URBANAS, UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE CAREPA	$ 9.459.716.861
2021	4600012406	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE VALDIVIA, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE	Régimen Especial	MUNICIPIO DE VALDIVIA	$ 1.798.470.098

Vigencia	Numero de Contrato	Objeto	Modalidad de selección	Contratista	Valor total Contrato + Adiciones
		MEJORAMIENTO DE VIAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.			
2021	4600012874	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE TARSO, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS URBANAS UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE TARSO	$ 1.800.000.000
2021	4600012900	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE CONCORDIA, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS URBANAS UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE CONCORDIA	$ 1.883.776.397
2021	4600012919	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE URAMITA, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE URAMITA	$ 1.937.434.623
2021	4600012901	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE LA UNION, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS URBANAS UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE LA UNION	$ 831.361.972
2021	4600012309	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE PUERTO NARE, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VÍAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE PUERTO NARE	$ 1.832.665.570
2021	4600012361	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SAN JOSE DE LA MONTANA, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS URBANAS UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	Municipio de San José de la Montaña	$ 1.798.165.926
2021	4600012381	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE TAMESIS, PARA LA EJECUCIoN DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE ViAS URBANAS UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE TAMESIS	$ 1.318.778.192
2021	4600012400	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SAN RAFAEL, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SAN RAFAEL	$ 1.800.000.000
2021	4600012328	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SABANALARGA, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SABANALARGA	$ 1.883.037.417
2021	4600012326	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE AMAGA, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE AMAGÁ	$ 1.790.975.837
2021	4600012327	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE BETULIA, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VÍAS MUNICIPALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE BETULIA	$ 0
2021	4600012502	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE CHIGORODO, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE CHIGORODO	$ 1.799.953.718
2021	4600012494	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE NECHI, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE NECHI	$ 1.468.382.278
2021	4600012544	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE ARBOLETES, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS URBANAS UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE ARBOLETES	$ 1.800.000.000
2021	4600013116	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE VALDIVIA, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VÍAS URBANAS UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO VIABILIZADAS EN LA CONVOCATORIA 3.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE VALDIVIA	$ 1.296.824.172
2021	4600012920	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SAN JERONIMO, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SAN JERÓNIMO	$ 1.799.999.463
2021	4600013086	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE CAUCASIA, PARA EL MEJORAMIENTO DE VÍAS URBANAS UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE CAUCASIA	$ 1.799.951.785
2021	4600013075	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE MACEO, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VÍAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO, VIABILIZADAS EN LA CONVOCATORIA 3	Régimen Especial	MUNICIPIO DE MACEO	$ 1.800.161.209
2021	4600013084	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE ALEJANDRIA, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS RURALES EN EL MUNICIPIO ASOCIADO, VIABILIZADAS EN LA CONVOCATORIA 3	Régimen Especial	MUNICIPIO DE ALEJANDRÍA	$ 1.797.856.670

Vigencia	Numero de Contrato	Objeto	Modalidad de selección	Contratista	Valor total Contrato + Adiciones
2021	4600013087	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE GIRALDO, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VÍAS RURAL UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO, VIABILIZADAS EN LA CONVOCATORIA 3.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE GIRALDO	$ 1.591.145.284
2021	4600013104	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE VENECIA, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO, VIABILIZADAS EN LA CONVOCATORIA 3.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE VENECIA	$ 1.871.896.924
2021	4600013029	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SANTO DOMINGO, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS URBANAS UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SANTO DOMINGO	$ 1.771.331.574
2021	4600012410	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE YARUMAL, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VÍAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE YARUMAL	$ 1.963.472.276
2021	4600012468	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE LA PINTADA, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS URBANAS UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE LA PINTADA	$ 1.543.164.759
2021	4600013074	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE BARBOSA, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VÍAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE BARBOSA	$ 2.090.330.197
2021	4600013078	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE TOLEDO, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO, VIABILIZADAS EN LA CONVOCATORIA 3	Régimen Especial	MUNICIPIO DE TOLEDO	$ 1.791.900.862
2021	4600013106	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE EBÉJICO, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VÍAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE EBEJICO	$ 1.506.192.509
2021	4600013118	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE PEQUE, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO, VIABILIZADAS EN LA CONVOCATORIA 3	Régimen Especial	MUNICIPIO DE PEQUE	$ 1.981.280.946
2021	4600013099	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE GÓMEZ PLATA, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VÍAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO, VIABILIZADAS EN LA CONVOCATORIA 1.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE GOMEZ PLATA	$ 1.797.008.228
2021	4600012889	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE SANTA BÁRBARA, PARA LA EJECUCION DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VIAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO.	Régimen Especial	MUNICIPIO DE SANTA BARBARA	$ 2.471.323.133
2021	4600012742	AUNAR ESFUERZOS ENTRE EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL MUNICIPIO DE HELICONIA, PARA LA EJECUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE MEJORAMIENTO DE VÍAS RURALES UBICADAS EN EL MUNICIPIO ASOCIADO	Régimen Especial	MUNICIPIO DE HELICONIA	$ 1.600.156.960

6. Análisis de Precios

La Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia considera pertinente, bajo el uso del principio de la buena fe, acoger la propuesta sobre Presupuesto Oficial estimado del proyecto elaborado por la entidad municipal asociada al proceso y que suscribe el convenio correspondientes con la Entidad, puesto que las diferentes condiciones de modo, tiempo y lugar revisten para los proyectos de inversión características de tipo particular conforme las diversas regiones del Departamento de Antioquia y hacen que presenten variaciones en los precios de los ítems incorporados en los presupuestos de los mismos.

No obstante, desde la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia se surtirá un proceso de verificación de las cifras (no universal sino selectivo bajo algunos criterios adoptados) del presupuesto configurado por la entidad municipal respecto del proyecto de inversión presentado al presente proceso, que implica confrontación bajo el uso de referentes de precios incorporados en las bases de datos disponibles y demás información de mercado a la que se pueda acceder por parte del Departamento de Antioquia, con el objeto de establecer la razonabilidad y procedencia de tales presupuestos.

En consecuencia, el 'Presupuesto Oficial' asignado al convenio interadministrativo cuenta con el visto bueno de la Secretaría de Infraestructura Física Antioquia, asegurando que tenga incorporado todos los componentes de costos que se estiman necesarios y suficientes para su adecuada ejecución y cumplimiento.

El Municipio que suscribe el convenio interadministrativo se compromete a aportar los recursos o sumas contractuales y adicionales necesarias y el valor para cubrir los imprevistos en caso de que se presenten, garantizando con ello el adecuado cumplimiento del objeto del convenio.

Por consiguiente, la ficha del proyecto que el respectivo municipio presente a la entidad habrá de contener el Presupuesto Oficial considerando los precios de mercado correspondientes, documentos que cuenten con el aval de sus respectivos responsables municipales en la materia.

Frente a la elaboración del presupuesto oficial, el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección, B, Consejera Ponente Ruth Estella Correa Palacio, Radicación número: 25000232600019970392401 (18.293) del 27 de abril de 2011, sentenció:

> *"La Administración está obligada a establecer el valor estimado del objeto a contratar, con el propósito no sólo de contar con las partidas presupuestales correspondientes que lo respalden, sino de evitar que se presenten defraudaciones, sobreprecios o sobrecostos que perjudiquen el erario, o de pagar menos de lo que realmente valen en detrimento económico de los contratistas; bien ha dicho esta Sección que "…la contratación administrativa no es, ni puede ser una aventura, ni un procedimiento emanado de un poder discrecional, sino que por el contrario es un procedimiento reglado en cuanto a su planeación, proyección, ejecución e interventoría, orientado a impedir el despilfarro de los dineros públicos…*
>
> *En esta actividad, las entidades estatales y los particulares que aspiren a contratar con ellas, además del cumplimiento de los procedimientos y requisitos preestablecidos en las leyes y reglamentos para la adquisición de bienes y servicios "…tendientes a lograr los fines del Estado en forma legal, armónica y eficaz están sujetos a la economía de mercado y a la libre competencia económica y de empresa regulada en la Constitución Política (arts. 333 y 334 C.P.). Así, cuando pretenden contratar "…están vinculadas a todas aquellas reglas y normas que les determinan los precios dentro de esta economía libre y abierta, (…) regida por las leyes de la oferta y la demanda…"*
>
> *Ese estimado de los precios reales de los bienes, servicios, suministros, etc. Con base en el cual se fija el presupuesto oficial, implica, por regla general, un análisis de mercado que permita identificar el valor habitual que tienen o se comercian en el sector de la economía en el cual se encuentren el bien o servicio requerido y en una zona geográfica determinada, teniendo en consideración las variables de dicho sector, porque el valor de los bienes y servicios fluctúa más o menos, debido a circunstancias diversas, y principalmente al funcionamiento de la ley económica de la oferta y la demanda.*
>
> *Sea lo que fuere, es digno de señalar por la Sala que la Administración debe tener presente que al celebrar los contratos está obligada a obtener, sino el menor precio, por lo menos uno razonable y justificado, no exagerado o con sobreprecios ni tampoco artificialmente bajo, lo que le evitará pagar más o menos de lo que realmente cuesta el bien o servicio, como lo señala algún sector de la doctrina, lo que sólo se garantiza con unos estudios previos de costos que consulten el mercado y que estén a disposición de los interesados en participar para que así se garanticen los principios de transparencia, igualdad, libre concurrencia y el*

> *deber de selección objetiva en la contratación de las entidades públicas, estudios que constituyen requisito de regularidad o validez de la actuación administrativa contractual*".

En este orden de ideas, la Contraloría General de la República en el concepto 80112-EEE35460, del 4 de junio de 2012, definió los precios del mercado así:

> "*Por precios de mercado entendemos el valor usual o común asignado a un bien o a un servicio por el comercio del lugar donde se va a ejecutar el contrato, puede ocurrir que en la localidad no se consigue, entonces habría que recurrirse al mercado de la región, entiéndase por ésta la del respectivo departamento, y en este caso sería también precios del mercado*".

Luego del examen de algunas de las alternativas disponibles en el mercado, bajo los parámetros previamente establecidos, a fin de satisfacer las necesidades identificadas, el municipio asociado presenta un Presupuesto Oficial para el convenio interadministrativo por el valor que señalado en el Estudio Previo y, por demás, detallado en el documento de Presupuesto Oficial, que tal como se indica más arriba surtió un proceso de verificación de las cifras por parte de la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia, para establecer la razonabilidad y procedencia de dicho presupuesto.

Por consiguiente, la Entidad elaboró un concepto técnico presupuestal favorable en el que se indicó que: "Las actividades que se relacionan anteriormente [actividades o ítems de obra] fueron revisadas detalladamente y los precios de cada uno de sus APU están de acuerdo a los precios del mercado de la zona y del proyecto, para lo cual el municipio aporta estudios de mercado, además de la validación y ajustes realizados por el Departamento de Antioquia."

7. COMPONENTE TÉCNICO

Se reitera que la ficha del proyecto de inversión que la municipalidad respectiva presente al análisis de la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia exige que el Presupuesto Oficial incorpore los precios de mercado correspondientes, documentos que deben ser avalados por sus responsables en la materia.

Para el cumplimiento del objeto del convenio interadministrativo que se suscriba es necesario que el municipio se comprometa con aportar las sumas o recursos contractuales establecidos y con asumir el valor demandado para cubrir los imprevistos en la ejecución de los proyectos en caso de que se presenten o materialicen.

Es del resorte de la entidad municipal adelantar el proceso contractual requerido, en todas sus etapas, para la selección de los contratistas que lleguen a ejecutar tanto la obra pública de infraestructura como la correspondiente interventoría de la misma (de ser necesaria) y bien para llevar a cabo la respectiva tarea de supervisión de las obras, por lo que los procesos deben ajustarse al marco legal aplicable y cumplir los principios establecidos para la contratación pública.

IMPORTANTE:

No debe entenderse que el presente documento de estudio sectorial sirva para sustituir o reemplazar el 'Análisis del Sector' que como parte de los 'Estudios y documentos previos' del proceso de contratación le competen realizar a la respectiva entidad municipal, para ejecutar sus procesos de selección de proponentes de obra pública e interventoría de obra, a fin de materializar el proyecto que se desprenda del convenio interadministrativo a celebrar.

Los demás aspectos del componente técnico (descripción de la necesidad, forma de satisfacer la necesidad, especificaciones técnicas, inscripción del proceso en el plan de desarrollo, modalidad contractual, requerimientos ambientales y de SST, compromisos de los convenientes, objeto, presupuesto oficial, plazo, forma de desembolso de los recursos, análisis de riesgos y mitigación, exigibilidad de garantías, etc.) del proceso de contratación que se quiere adelantar soportado en con el presente análisis sectorial, se desarrolla, con el nivel de detalle requerido, en los "Estudios y documentos previos" y en la "Matriz de Riesgos".

Ver anexos: "Estudios y documentos previos", "Matriz de riesgos".

8. COMPONENTE JURÍDICO

8.1. Fundamentos jurídicos

El propósito superior establecido en el artículo 2° de la Constitución Política, desarrolla el concepto y los alcances del Estado Social de Derecho, los que se materializan en la contratación administrativa para lograr de forma específica el cumplimiento de los Fines del Estado. Igualmente, los preceptos superiores vertidos en los artículos 113 y 209 del mismo texto rector, permiten el desarrollo del principio de la colaboración armónica entre los diferentes órganos del Estado para la realización de sus fines al servicio de los intereses generales, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

Y en atención de los artículos 287, 288, 289 y 297 de la Constitución Política, el Municipio es una entidad territorial de la división política-administrativa del Estado, cuyas funciones, entre otras, están dirigidas a la promoción del desarrollo económico y social dentro de su territorio y la prestación de los servicios que determinen la Constitución y las Leyes.

También, el Artículo 311 de la Constitución Política, establece que al Municipio le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.

En desarrollo de los preceptos y propósitos constitucionales antes referidos, se expidió la Ley 1551 de 2012, sobre modernización, organización y funcionamiento de los municipios, la cual previó entre otras, como funciones de éstos las siguientes: a) Administrar los asuntos municipales y prestar los servicios públicos. b) Ordenar el desarrollo de su territorio y construir las obras que demande el progreso municipal, c) Solucionar el problema de movilidad y conectividad, directamente y en concurrencia, complementariedad y coordinación, con las demás entidades territoriales y la Nación, en los términos que defina la ley. d) Planificar el desarrollo económico, social y ambiental de su territorio, de conformidad con la ley y en coordinación con otras entidades.

Es entonces, en el marco del desarrollo armónico de la actividad estatal dirigida al mejoramiento de la calidad de vida de la población, que el Departamento de Antioquia mediante la suscripción del convenio interadministrativo, otorga cofinanciación al municipio con recursos económicos para llevar a cabo los fines previstos, buscando intervenir las vías identificadas (por demás afectadas a razón de diversas causas) para mejorar la transitabilidad en las mismas, generar condiciones logísticas apropiadas para el transporte de personas, la comercialización de productos agrícolas, movilización de semovientes, alimentos, víveres, medicamentos e implementos médicos y, en general, garantizar el flujo de todos los bienes necesarios para disponer de una vida digna, beneficios sobre la materia señalados en los proyectos inscritos en el Banco de Proyectos.

Bajo el concepto legal los contratos no son la única forma de interrelación jurídica obligacional. Existe como mecanismo de celeridad en la actuación administrativa, una posibilidad establecida como régimen especial y que encontramos circunscrita desde normas devenientes de la Ley 489 de 1998, la cual en el tenor literal de su artículo 95 establece lo siguiente:

> *Artículo 95: Asociación entre entidades públicas. Las entidades públicas podrán asociarse con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo, mediante la celebración de convenios interadministrativos o la conformación de personas jurídicas sin ánimo de lucro….*

Es entonces la finalidad de los convenios la cofinanciación entre entidades públicas y cooperación en el cumplimiento de funciones administrativas o la prestación conjunta de servicios que se hallen a su cargo, donde los compromisos se dirigen a un fin común en torno al cual, las entidades se asocian.

Estos convenios se deben suscribir y ejecutar con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, establecidos en el artículo 209 de la Constitución Política. Igualmente, deberán respetarse las reglas propias de la planeación y el presupuesto público, entre otros.

Las entidades públicas colombianas tienen un régimen de contratación reglado, es decir que para la celebración y ejecución de los contratos se deben observar los principios, procedimientos y disposiciones legales establecidas en la normatividad, en el caso nuestro están señaladas en la Ley 80 de 1993 “Estatuto General de Contratación de la Administración Pública”, modificada por la Ley 1150 de 2007 y demás decretos reglamentarios.

La Ley 80 de 1993 dispone que *“Son contratos estatales todos los actos jurídicos generadores de obligaciones que celebren las entidades a que se refiere el presente estatuto, previstos en el derecho privado o en disposiciones especiales, o derivados del ejercicio de la autonomía de la voluntad”*. Las entidades podrán celebrar los contratos y acuerdos que permitan la autonomía de la voluntad y requieran el cumplimiento de los fines estatales.

Actualmente el manejo de los convenios en las entidades estatales reviste una gran importancia, ya que a través de estos se consolidan alianzas con particulares u otras entidades públicas que les permiten a aquellas cumplir sus funciones y alcanzar los fines para los cuales fueron constituidas.

Por esta razón, es fundamental que, para la elaboración, ejecución y liquidación de los convenios, se tenga presente el concepto mismo de convenio; su naturaleza jurídica; la tipología de los convenios manejados por la entidad; el marco normativo en el cual se desarrollan y sentar las bases para un procedimiento estandarizado de legalización, de tal forma que las diferentes etapas convencionales se ajusten plenamente a las necesidades de la entidad y a la normatividad aplicable según el caso.

8.2. Competencia de la entidad para adelantar el proceso

Mediante Decreto 2021070000528 del 01 de febrero de 2021, el Gobernador de Antioquia delegó en el Secretario de Infraestructura Física, entre otros funcionarios, la competencia para la ordenación del gasto, la expedición actos administrativos relativos a la actividad contractual, y la celebración de los contratos y convenios, sin consideración a la cuantía, que estén relacionados con la misión, objetivos y funciones corporativas establecidas en el Decreto con fuerza de Ordenanza N° D 2020070002567 del 05 de noviembre de 2020.

Asimismo, este último Decreto 2020070002567, artículo 97 del 05 de noviembre de 2020 modificado por la Ordenanza 023 del 06 de septiembre de 2021 “Por el cual se determina la estructura administrativa de la Administración Departamental, se definen las funciones de sus organismos y dependencias y se dictan otras disposiciones”. Se especifica en su Artículo 96 Propósito de la Secretaría de Infraestructura Física, desarrollar las obras de infraestructura vial, de transporte y hábitat requeridas para la dotación del territorio y el mejoramiento de la calidad de vida de la población Antioqueña, con oportunidad y eficiencia.

Se determinan las funciones de la Secretaría de Infraestructura Física en el Artículo 97°. FUNCIONES DE LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA. Son funciones de la Secretaría de Infraestructura Física, las siguientes:

1. Formular y adoptar políticas, planes, programas y proyectos de infraestructura vial, de transporte y hábitat para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de los distintos sistemas o modos de transporte que se requieran para el desarrollo de las actividades económicas, productivas y sociales del departamento.

2. Propiciar el mejoramiento y expansión de la infraestructura vial, cables aéreos, otros modos de transporte y espacios públicos como medio para apoyar la integración social de los habitantes del departamento de Antioquia.

3. Coordinar con las entidades del orden territorial, nacional y de origen público privado la construcción, mantenimiento y operación de la red vial departamental y la realización o cofinanciación conjunta de obras de infraestructura física.

4. Formular y hacer seguimiento al plan estratégico de la Secretaría de Infraestructura Física”.

De acuerdo con la delegación en materia de contratación, la Secretaría de Infraestructura Física, mediante su titular, el Secretario de Despacho, es competente para suscribir el convenio interadministrativo con el respectivo municipio asociado referenciado como beneficiario de los recursos.

COMITÉ ASESOR Y EVALUADOR – CAE

DAISY LORENA DUQUE SEPULVEDA
Ingeniera civil – Rol Técnico
Dirección de Estructuración de Proyectos

SANTIAGO MORALES QUIJANO
Profesional Universitario - Rol Jurídico
Dirección de Asuntos Legales

JUAN GUILLERMO RIVIERA MANTIEL
Profesional Universitario – Rol Logístico
Dirección de Asuntos Legales

Medellín, 23 de junio de 2023