ANÁLISIS DEL SECTOR

Modalidad de Selección:

► Licitación Pública para la Ejecución de Obras de Infraestructura de Transporte

Proceso de Selección:	Licitación Pública No. 111B-01-2025 [LIC-111B-01-2025]
OBJETO:	"MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS DE LA VÍA LA LORENA - MARATÓN ETAPA 3, DE LA SUBREGIÓN SUROESTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA"

GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA
Secretaría de Infraestructura Física

MARZO DE 2025

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, desde lo económico, el comportamiento y dinámica de las variables tanto macroeconómicas (Producto Interno Bruto – PIB, inflación, ocupación y desempleo, tasa de cambio, niveles de inversión, cuentas externas, situación fiscal, deuda pública, etc.) y microeconómicas (composición y desempeño del sector de la construcción, producción y despacho de cemento gris, concreto premezclado, costos de construcción, inversión en obras civiles, entre otros), así como el estudio de la oferta y la demanda; complementando el análisis con los demás 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.

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

Sector	Descripción
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 subsectores: 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 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 de transporte, al transformar insumos en bienes terminados, puede inscribirse en el sector secundario; y las actividades de interventoría de obras de infraestructura de transporte, de consultoría para estudios y diseños de obras de infraestructura de transporte y de interventoría a estas consultorías, se encuentran enmarcadas en el sector terciario de la economía

Empero, también resulta usual una clasificación de la actividad económica basada enespecialidades 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.)

Ahora bien, las obras públicas de infraestructura de transporte y, en especial, las vías son consideradas pilares fundamentales de crecimiento y desarrollo sostenible de un país. Es por ello que el Estado ejecuta proyectos de infraestructura vial de gran envergadura civil y económica,

esfuerzo que se hace más significativo cuando los estudios confirman que Colombia es uno de los países del mundo más atrasados en infraestructura vial, situación de difícil superación en tanto persista, en algunos sectores de influencia de los proyectos viales, la antipatía y el desinterés hacia el progreso, así como condiciones sociales de violencia que impiden la llegada de la oferta estatal.

Esta infraestructura, especialmente en lo pertinente a la red vial secundaria a cargo de los departamentos y la red vial terciaria a cargo de los municipios, no presenta un amplio desarrollo ni su atención se hace con la periodicidad debida y mucho menos bajo las condiciones técnicas que debe tener, dada su naturaleza, el tipo de usuario de las mismas y el sector poblacional de su área de influencia, además, la inversión histórica para su mantenimiento y mejoramiento es insuficiente.

Esta situación ha conllevado a que, en ciertas épocas específicas del año por condiciones climáticas, la transitabilidad sobre distintos corredores viales se torne muy compleja, y en ocasiones casi imposible, con la ocurrencia de distintas situaciones de emergencias que requieren una actuación inmediata de las respectivas autoridades locales, a fin de recuperar el tránsito en sus vías.

Para ello, el Departamento de Antioquia en su cometido constitucional está llamado a ejecutar acciones y proyectos que promuevan el desarrollo económico y social de su territorio, brindando el apoyo requerido a los municipios de su jurisdicción.

Así las cosas, dado el alcance del presente proceso contractual y conforme criterios de clasificación del CIIU y UNSPSC, se desprende que el sector económico objeto de análisis se encuentra enmarcado de la siguiente forma:

1.2.1. Desde la clasificación CIIU: Se refiere al "Sector de la Construcción", el cual por su amplitudse divide en tres subsectores, a saber: Construcción de edificios, Construcción de obras de ingeniería civil, y en Actividades especializadas para la construcción de edificios y obras de ingeniería civil; que el CIIU recoge en la Sección F. Construcción, Divisiones 41 a 43, con los siguientes Grupos y Clases [Tabla 3]:

Tabla 3.

CIIU Rev. 4 A.C – Sección F. Construcción			
División	**Grupo**	**Clase**	**Descripción**
41			**Construcción de edificios**
	411		Construcción de edificios
		4111	Construcción de edificios residenciales
		4112	Construcción de edificios no residenciales
42			**Obras de ingeniería civil**
	421	4210	Construcción de carreteras y vías de ferrocarril
	422	4220	Construcción de proyectos de servicio público
	429	4290	Construcción de otras obras de ingeniería civil
43			**Actividades especializadas para la construcción de edificios y obras de ingeniería civil**
	431		Demolición y preparación del terreno
		4311	Demolición
		4312	Preparación del terreno
	432		Instalaciones eléctricas, de fontanería y otras instalaciones especializadas
		4321	Instalaciones eléctricas
		4322	Instalaciones de fontanería, calefacción y aire acondicionado
		4329	Otras instalaciones especializadas

433	4330	Terminación y acabado de edificios y obras de ingeniería civil
439	4390	Otras actividades especializadas para la construcción de edificios y obras de ingeniería civil

Por consiguiente, los proyectos que se acometan en la dependencia para construcción, mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de obras de infraestructura de transporte a adelantar, éstos guardan relacionan con mayor especificidad con el sector de la Construcción – subsector de construcción de obras de ingeniería civil, y estarán soportados con el presente estudio sectorial.

1.2.2. Según los códigos UNSPSC: De otro lado, los proyectos de obra a ejecutar pueden también clasificarse por los bienes, obras o servicios según los códigos UNSPSC (United Nations Standard Products and Services Code), mejor conocidos en español como Códigos de Naciones Unidas.

Para el presente caso se circunscriben en el Segmento 72 Servicios de edificación, construcción de instalaciones y mantenimiento; la Familia 14 Servicios de construcción pesada; y las siguientes descripciones de Clase y Producto, por demás plenamente identificados en los "Estudios y documentos previos" [Tabla 4].

Tabla 4.

Clasificación UNSPSC		
Segmento	72	Servicios de edificación, construcción de instalaciones y mantenimiento
Familia	14	Servicios de construcción pesada
Clase	10	Servicios de construcción de autopistas y carreteras
Producto	03	Servicio de mantenimiento de calles y carreteras

Clasificación UNSPSC		
Segmento	72	Servicios de edificación, construcción de instalaciones y mantenimiento
Familia	14	Servicios de construcción pesada
Clase	11	Servicios de construcción y revestimiento y pavimentación de infraestructura
Producto	03	Servicio de pavimentación de calles y carreteras

Fuente: ANCP CCE. https://www.colombiacompra.gov.co/clasificador-de-bienes-y-servicios

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

El presente proceso de contratación tiene basamento en las líneas generales de actuación definidas en el Plan de Desarrollo "POR ANTIOQUIA FIRME 2024 – 2027", que en su componente estratégico 'Infraestructura para la equidad y la competitividad' señala los siguientes programas que engloban la propuesta de inversión pública con alcance de responsabilidad en la Secretaría de Infraestructura Física [Tabla 5]

Tabla 5.

Plan de Desarrollo "Por Antioquia Firme 2024 -2027"
Línea 3 – Inversión desde la confianza
Objetivo: Impulsar la competitividad y la productividad con acciones que van desde la inversión pública estratégica en infraestructura, hasta la innovación en productos y servicios en las diferentes regiones generando territorios con entornos sostenibles, seguros y con un desarrollo social sólido y equitativo.
Componente 3.1. Infraestructura para la equidad y la competitividad
Objetivo: Mejorar la conectividad de la infraestructura de transporte en el departamento, mediante acciones de estructuración e intervención como estudios y diseños, construcción, mantenimiento, operación y rehabilitación de la red de infraestructura de transporte para garantizar que el departamento amplíe su cobertura de acceso a bienes y servicios.

Plan de Desarrollo "Por Antioquia Firme 2024 -2027"		
Línea 3 – Inversión desde la confianza		
Objetivo: Impulsar la competitividad y la productividad con acciones que van desde la inversión pública estratégica en infraestructura, hasta la innovación en productos y servicios en las diferentes regiones generando territorios con entornos sostenibles, seguros y con un desarrollo social sólido y equitativo.		
Programa	**Descripción**	**Responsables**
3.1.1. Urbanismo para el desarrollo	Propende por una planificación y ejecución integral y sostenible que tiene en cuenta no solo aspectos físicos, sino también sociales, económicos y ambientales en los proyectos urbanísticos. Se adopta un enfoque holístico y participativo que lleva los municipios a convertirse en motores de progreso y bienestar para todos sus habitantes. - Accesibilidad y conectividad - Mixtura de usos del suelo - Espacios verdes y medio ambiente - Innovación y tecnología	**Responsable:** Secretaría de Infraestructura Física **Corresponsables:** Secretaría de Productividad y Competitividad; Secretaría de Turismo
3.1.2. Infraestructura estratégica para la conexión e integración territorial	Pretende promover el desarrollo equitativo y sostenible del territorio incluyendo una variedad de proyectos que permitan mejorar la conectividad, movilidad y la accesibilidad entre diferentes áreas geográficas, tanto urbanas como rurales, reduciendo el tiempo de desplazamiento de la población; mejorar y mantener redes de transporte como carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos y cab es que permitan la consolidación de un sistema multimodal de transporte sostenible que conecte los diferentes regiones del departamento de Antioquia, haciendo uso, entre otras posibilidades, de los mecanismos de participación público-privada que permitan la vinculación del capital privado en su financiación y que incluso permita la transferencia de vías nacionales a favor del departamento cuando la Nación no tenga la capacidad financiera para mejorarlas, rehabilitarlas, mantenerlas u operarlas. Así, es posible el movimiento de personas y mercancías, la promoción del comercio, el turismo y la integración económica, la mejora de la eficiencia logística y la reducción de los costos de transporte, concentrando la atención de la inversión en infraestructura con origen en las áreas rurales a través de iniciativas tales como: mejoramiento de caminos, construcción de placa huellas y mantenimiento eficiente de las vías con actuales condiciones deficientes. De esta manera será posible reducir las disparidades territoriales y promover el desarrollo inclusivo.	**Responsable:** Secretaría de Infraestructura Física **Corresponsables:** Promotora Ferrocarril de Antioquia
3.3.4. Productividad y competitividad para el desarrollo económico de Antioquia	Busca disminuir la tasa de informalidad laboral desarrollando estrategias articuladas con actores públicos y privados bajo principios de coordinación, concurrencia y complementariedad. Adicionalmente, implementa estrategias articuladas con las instituciones aliadas para aumentar las capacidades administrativas, financieras, de acceso a mercados y de rentabilidad social, económica. Con este proyecto se impacta positivamente la generación de empleo, el fortalecimiento comercial de las unidades productivas y económicas de las plazas de mercado, el encadenamiento productivo, la participación sectorial en el mercado local y su PIB, y la comercialización de los bienes y servicios locales para propios y foráneos, y desde luego la generación de hitos y atractivos turísticos para los Municipios.	**Responsable:** Secretaría de Productividad y Competitividad. **Corresponsables:** Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural; Secretaría de las Mujeres; Secretaría de Infraestructura Física; Secretaría de Turismo

Fuente: https://antioquia.gov.co/images/PDF2/plan-de-desarrollo/2024/Plan%20de%20Desarrollo%20POR%20ANTIOQUIA%20FIRME%202024-2027.pdf

Para el presente caso, el objeto contractual "MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS DE LA VÍA LA LORENA - MARATÓN ETAPA 3, DE LA SUBREGIÓN SUROESTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA", se circunscribe dentro del Plan de Desarrollo "POR ANTIOQUIA FIRME 2024 – 2027"; Línea Estratégica: 3. Inversión desde la confianza Componente: 3.1. Infraestructura para la equidad y la competitividad; Programa: 3.1.2 Infraestructura estratégica para la conexión e integración territorial, y cuya responsabilidad es de la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia. Proyecto: BPIN/BPID 2023000040002, y elemento PEP 17-0151. Indicador: Vías terciarias mejoradas.

1.4. Importancia del sector de la construcción

La construcción no solo se refiere a ladrillos, cemento y concreto, es un importante sector de la economía que utiliza materias primas, 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; dinamizando más de 30 subsectores

productivos[2], y cuya tracción representa, por los encadenamientos asociadose 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 la ejecución de las obras y 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 establecidosen 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 eficientizar y ahorrar recursos, además de evitar problemas, demoras y sobrecostos.

Por eso no hay duda que la construcción, bien sea de plantas industriales, de soluciones habitacionales y especialmente de grandes obras de infraestructura pública (vías, puentes, túneles, puertos, aeropuertos, represas, equipamientos públicos para la educación, salud y deportes, etc.), ejerce una influencia crucial en el nivel de actividad económicaque se alcance en la sociedad, razón por la cual los gobiernos en sus distintos niveles (municipal, distrital, de áreas metropolitanas, 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, nacional e internacional.

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, de servicios e industrial, la producción y la alta generación de empleo; comportando entonces la inversión para el desarrollo de obras públicas y, en especial, de carreteras y conexiones de redes viales una necesidad primordial y punto álgido de la infraestructura pública de transporte para mejorar la movilidad de personas y mercancías, reducir los costos logísticos y tiempos del transporte y, en general, potenciar los niveles de competitividad, crecimiento y prosperidad.

[2] Ibidem

2. ANÁLISIS ECONÓMICO

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

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"*[3].

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 el Gráfico 1 evidencia un notable crecimiento anual a tasa media del 6,7% para las vigencias 2006-2007, luego unos crecimientos menores del 3,3% y de 1,1% para los años 2008-2009, posteriormente se logra una recuperación 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 2,6% 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.

En el 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 10,8%, al cierre del año.

Para el 2022, respecto al mismo periodo del año anterior, el PIB presenta un crecimiento del 7,3%, denotando el buen ritmo de la economía colombiana y destacando una de las variaciones más altas a nivel mundial.

Al cierre de 2023[p] el PIB presenta un pobre crecimiento del orden del 0,7% en comparación con el año 2022, y las actividades económicas que mayor crecieron fueron: i) Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales, con un crecimiento del 3,9%. ii) Actividades financieras y de seguros, con variación de 7,9%. iii) y 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, con aumento del 7%.

Para la vigencia más reciente, el PIB crece 1,7% en el año 2024[pr] respecto al año 2023[p]. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 8,1% (contribuye 0,8 puntos porcentuales a la variación anual).
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,2% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual)
- Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares

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

individuales como productores de bienes y servicios para uso propio crece 8,1% (contribuye 0,3 puntos porcentuales a la variación anual).

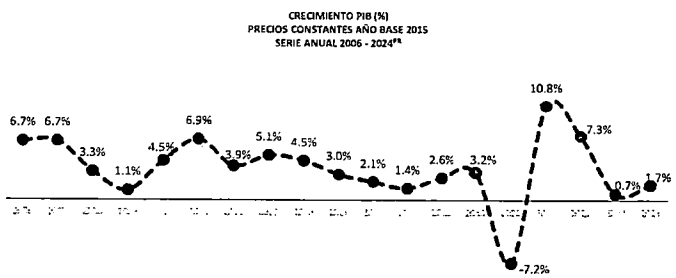
Incluso en el trimestre IV de 2024[pr], el PIB en su serie original, crece 2,3% respecto al mismo período de 2023[p]. Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 4,4% (contribuye 1,0 puntos porcentuales a la variación anual)
- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 4,0% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual)
- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 6,5% (contribuye 0,6 puntos porcentuales a la variación anual)

En el Gráfico 1 se presenta el comportamiento anual del PIB en la serie anual 2006-2024.

Producto Interno Bruto – PIB
Valores a precios constantes – Base 2015. Serie anual 2006- 2024[pr]

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

El Crecimiento del sector Construcción en el 2024[pr4]:

Para el año 2024[pr], el valor agregado de la Construcción crece 1,9%, respecto al año 2023[p]. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos:

- Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales decrece 2,5%.
- Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil crece 11,7%.
- Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores) crece 1,5%.

El año 2024 da cuenta de una variación en cifras positivas para el sector de la Construcción, pero

[4]Fuente: Dane. Boletín Técnico Producto Interno Bruto (PIB_T), del 17 de febrero de 2025, PIB Trimestre-IV de 2024[pr].
Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-IVtrim2024.pdf

el 1,9% si bien no es notable para Colombia si evidencia bisos de recuperación de tal actividad económica, jalonada principalmente por el crecimiento en las 'Obras civiles' (11,7%) y en menor grado por las 'Actividades especializadas para la construcción' (1,5%), ya que la 'Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales' cerró en negativo (-2,5%).

Síntesis de Crecimiento del PIB Total en el 2024:

El PIB de Colombia creció 1,7% al cierre de 2024[pr], versus el cierre de 2023[p]. Los sectores de mayor crecimiento fueron:

- 'Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca' que creció el 8,1%
- 'Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios', que también creció el 8,1%
- 'Administración pública, defensa, educación y salud' que creció un 4,2%

En menor proporción crecieron los siguientes tres sectores, cada uno con el 1,9% de variación, a saber: 'Construcción', 'Actividades inmobiliarias' y 'Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado'.

Por su parte, el 'Comercio al por mayor y al por menor' advierte signos de recuperación, pues tuvo un aumento moderado del 1,4%; las 'Actividades financieras y de seguros' variaron el 0,4%; y las 'Actividades profesionales, científicas y técnicas' crecieron mínimamente al 0,1%.

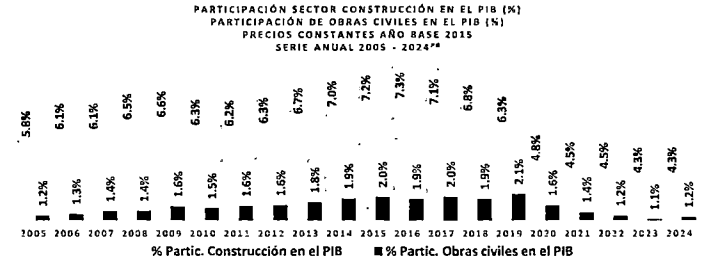
Los sectores que decrecieron listados en orden descendente son: 'Explotación de minas y canteras' con -5,2%, 'Industrias manufactureras' con -2,1% e 'Información y comunicaciones' con -0,8%.

2.1.2. Participación del sector construcción en el PIB total

En el Gráfico 2 puede observarse los porcentajes de participación del 'Sector de la Construcción' y del 'Subsector de las Obras Civiles', en el Producto Interno Bruto (PIB) Nacional, para el período 2005 a 2024[pr].

% Partic. Construcción en el PIB y % Partic. Obras Civiles en el PIB
Cálculos según valores a precios constantes – Base 2015
Serie 2005 – 2024[pr]

Gráfico 2.



Fuente: DANE, Cuentas nacionales. Tomado 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 20 años reportados) el sector de la

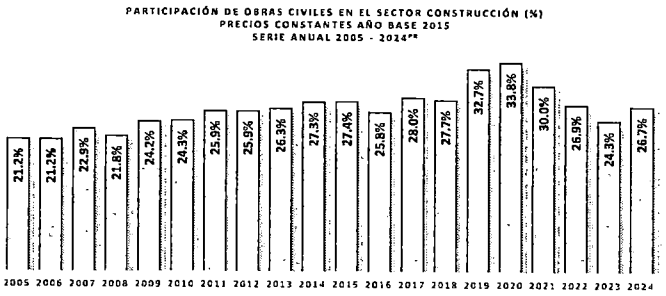
Construcción participa con una tasa anual promedio del 6% en el PIB total a precios constantes; así mismo, el subsector de las Obras civiles participa con una tasa anual promedio del 1,6% en el PIB nacional.

En dicho lapso, se identifican los siguientes momentos: Uno primero de ellos, correspondiente al período 2005-2012, donde la tasa anual promedio de participación del sector de la Construcción en el PIB total es del 6,2%, mientras el promedio anual de participación de las Obras civiles en el PIB es del 1,5%; luego para el período 2013-2019 sendas participaciones promedio anuales fueron superiores, correspondiendo al 6,9% para el sector de la Construcción y al 1,9% para las Obras civiles; ya para el cuatrienio 2020-2023[p] seobserva una disminución gradual, año tras año, con participación anual media de 4,5% del sector Construcción en el PIB y del 1,3% de participación anual media de las Obras civiles en el PIB nacional, período este último caracterizado por el inicio del fenómeno de la pandemia del Covid-19 y su gran impacto social y sobre la actividad económica 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 10,8%, que al cierre de diciembre de 2022 presentó una destacada variación del PIB que llegó al 7,3%, pero que al cierre del 2023pr arroja un pobrísimo crecimiento del orden del 0.7%, y al corte de 2024[pr] registra un moderado crecimiento del 1,7%.

Con todo, las anteriores cifras reflejan la importancia que, sin lugar a dudas, representa el *'Sector de la Construcción'* en el conjunto de las ramas de la actividad económica nacional, donde la *'Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil'* (resumido como subsector de Obras civiles), participa con poco más de una cuarta parte (1/4) del total de la actividad constructiva del país, jugando un papel protagónico como se evidencia en el Gráfico 3.

% Partic. de las Obras Civiles en el Sector de la Construcción
Cálculos según valores a precios constantes – Base 2015
Serie 2005 – 2024[pr]

Gráfico 3.



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

2.1.3. Crecimiento estimado del PIB de Colombia y de las Américas en los años 2024-2025

Según Informe de Perspectivas Económicas Mundiales elaborado por el Banco Mundial se prevé que en el período 2025-2026 el crecimiento global alcanzará el 2,7%, cifra que considera *"insuficiente para fomentar el desarrollo económico sostenido"*. Para América Latina y el Caribe se estima que el crecimiento sea del 2,5% en el 2025 y del 2,6% en el 2026.[5]

Para Colombia el Banco Mundial prevé un crecimiento estimado del 3% al cierre de 2025, gracias a la recuperación del consumo y la inversión privada, en un contexto de control de la inflación, que cerró el 2024 en 5,2% (según el DANE), y pronostica un cierre del año 2026 con un crecimiento del 2.9%; ambos crecimientos con un balance superior a la expansión prevista a nivel mundial y regional.[6]

Pronóstico de Crecimiento del PIB América Latina y El Caribe
Banco Mundial – enero 2025

Tabla 6.

Proyecciones para los países de América Latina y el Caribe[1]
(Crecimiento del PIB real a precios de mercado, en porcentajes, a menos que se indique otro criterio)

	2022	2023	2024e	2025p	2026p
Argentina	5.3	-1.6	-2.0	5	4.7
Bahamas	14.4	4.3	2.3	1.8	1.6
Barbados	13.5	4.4	3.9	2.8	2.3
Belice	6.7	4.7	4.3	1.2	0.6
Bolivia	3.6	3.1	1.4	1.5	1.5
Brasil	3	2.9	3.2	2.2	2.5
Chile	2.1	0.2	2.4	2.2	2.2
Colombia	7.3	0.6	1.7	3	2.9
Costa Rica	4.8	5.1	4	3.5	3.1
Dominica	5.6	4.7	4.6	4.2	3.2
República Dominicana	4.9	2.4	5.1	4.7	5
Ecuador	6.2	2.4	0.7	2	2.2
El Salvador	2.8	3.5	2.9	2.7	2.5
Granada	7.3	4.7	4.2	3.8	3.4
Guatemala	4.2	3.5	3.7	4	4
Guyana	63.3	33.8	43	12.3	15.7
Haití[2]	-1.7	-1.9	-4.2	0.5	1.5
Honduras	4.1	3.6	3.7	3.6	3.6
Jamaica	5.2	2.5	0.8	2.2	1.6
Mexico	3.7	3.3	1.7	1.5	1.6
Nicaragua	3.8	4.6	3.6	3.5	3.6
Panama	10.8	7.5	2.5	3	3.5
Paraguay	0.2	4.7	4	3.6	3.6
Perú	2.8	-0.4	3.1	2.5	2.5
Santa Lucía	20.4	2.2	3.7	2.8	2.3
San Vicente y las Granadinas	7.2	6	5	3.5	2.9
Surinamo	2.4	2.5	2.0	3	3.1
Uruguay	4.7	0.4	3.2	2.6	2.6

Fuente: Banco Mundial.

En la región la mayor proyección de crecimiento en el 2025 es para Argentina con 5%, seguida de Paraguay y Honduras con 3,6% cada uno; luego Costa Rica y Nicaragua con 3,5%, cada uno, Colombia y Panamá con 3%, cada uno, Uruguay con 2,6%, Perú con 2,5%, Brasil con 2,2%, Chile se con 2,2%, Ecuador con 2%, México y Bolivia con 1,5%, cada uno.[7]

Finalmente, el Banco mundial estima que todo El Caribe cerrará el año 2025 con crecimiento del 4,9%, liderado por la expansión del sector petrolero de Guyana (excluyendo Guyana, el crecimiento medio anual proyectado para 2025 será del 3,8%); mientras que para América Central se espera un crecimiento del 3,5% en el año 2025.[8]

[5] Tomado de: Informe de Perspectivas Económicas Mundiales, elaborado por el Banco Mundial, enero de 2025. Portal de la Presidencia de Colombia – Prensa: https://acortar.link/fNmBYz - https://www.bancomundial.org/es/publication/global-economic-prospects
[6] Ibidem
[7] Ibidem
[8] Ibidem

Por último, los pronósticos de crecimiento del Banco de la República de Colombia son de 1,8% al cierre de 2024 y del 2,6% para el 2025, mientras que para el Gobierno Nacional – Ministerio de Hacienda y Crédito Público las expectativas de crecimiento son de 1,7% en el año 2024 y del 2,6% en la vigencia fiscal 2025.

También, en la Tabla 7 se presenta las previsiones de variaciones anuales del PIB para Colombia entregadas por entidades multilaterales como el Banco Mundial, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y la Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL); además, de las proyecciones de analistas, otras entidades privadas y bancarias.

Pronóstico crecimiento PIB Colombia Año 2024-2025

Tabla 7.

Entidad	Pronóstico crecimiento PIB Colombia al año		Enlace de consulta
	2024	2025	
Banco de La República de Colombia	1.8%	2.6%	https://www.banrep.gov.co/es/noticias/junta-directiva-enero-2025#:~:text=El%20crecimiento%20econ%C3%B3mico%20para%202024,2025%20en%202%2C6%25
Gobierno Nacional – Ministerio de Hacienda y Crédito Público	1.7%	2.6%	https://www.elcolombiano.com/negocios/recuado-y-deficit-fiscal-el-mas-alto-en-20-anos-minhacienda-KE26559928
Banco Mundial	1.7%	3.0%	https://elcronista.co/nacion/banco-mundial-preve-que-economia-de-colombia-crecera-3-en-2025
Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE)	1.8%	2.7%	https://fyqauditores.com/boletin-0177-24-perspectivas-economicas-de-colombia-para-2025-un-analisis-general/#:~:text=Seg%C3%BAn%20la%20OCDE%2C%20la%20economm%C3%ADa,buen%20desempe%C3%B1o%20de%20las%20exportaciones.
Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL)	1.8%	2.6%	https://www.larepublica.co/globoeconomia/la-cepal-ve-alza-del-pib-de-colombia-en-2-6-en-2025-4024842#:~:text=Pero%20Colombia%20ocupa%20el%20puesto,%2C%20crecer%C3%ADa%202%2C6%25.
Asociación Bancaria y de Entidades Financieras de Colombia (Asobancaria)	1.8%	3.2%	https://www.gestioncolombia.org/2025/01/07/prevision-economica-de-colombia-para-2025-crecimiento-del-pib-y-sectores-clave/
Encuesta mensual de expectativas económicas del Banco de la República, realizada del 10-14 ene-2025	1.77%	2.58%	https://www.banrep.gov.co/es/estadisticas/encuesta-expectativas-analistas-economicos-eme/resultado-enero-2025
Fitch Ratings	1.8%	2.8%	https://www.infobae.com/colombia/2025/01/23/colombia-recibio-nuevo-respaldo-a-nivel-internacional-para-solicitar-nuevos-creditos-en-dolares-y-pesos/
Corficolombiana	1.8%	2.6%	https://www.valoraanalitik.com/economia-colombia-factores-clave-2025-nuevo-pronostico/
Bancolombia	1.8%	2,6%	https://www.bancolombia.com/acerca-de/sala-prensa/noticias/economia-finanzas/guia-bancolombia-2025-perspectivas-economicas
BBVA Research	2,0%	2,5%	https://www.bbvaresearch.com/publicaciones/colombia-tomando-el-pulso-a-la-economia-ni-tan-rapido-ni-tan-lento/
Baco de Bogotá	-	2.6%	https://www.larepublica.co/economia/inflacion-por-debajo-de-4-y-pib-cercano-a-2-6-las-apuestas-de-los-analistas-en-2025-4031456
Davivienda	-	2.9%	https://www.larepublica.co/economia/inflacion-por-debajo-de-4-y-pib-cercano-a-2-6-las-apuestas-de-los-analistas-en-2025-4031456
Banco Itaú	-	2.4%	https://www.larepublica.co/economia/inflacion-por-debajo-de-4-y-pib-cercano-a-2-6-las-apuestas-de-los-analistas-en-2025-4031456
Citibank	-	2.7%	https://www.larepublica.co/economia/inflacion-por-debajo-de-4-y-pib-cercano-a-2-6-las-apuestas-de-los-analistas-en-2025-4031456

Nota: El DANE publicó el 17-feb-2025 Boletín Técnico donde presenta el crecimiento del PIB de Colombia a razón del 1,7% para el año 2024^{pr}.

2.2. Tasa de ocupación nacional y población ocupada en el sector Construcción

Según La Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) publicada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas – DANE, en el Boletín Técnico del 31-ene-2025, para el mes de dic-2024 la tasa de desempleo (TD) del total nacional fue 9,1%, muy inferior a la registrada en dic-2023 cuando se ubicó en 10%, y por debajo de las obtenidas tanto para dic-2022 que fue de 10,3% y para dic-2021 fue del 11,1%.

Para dic-2024 la tasa global de participación (TGP) se ubicó en 64,4%, proxy al mismo nivel del mes de dic-2023 con 63,8%, pero en ago-2022 cerró en 63,5% y en ago-2021 se ubicó en 61,3%.

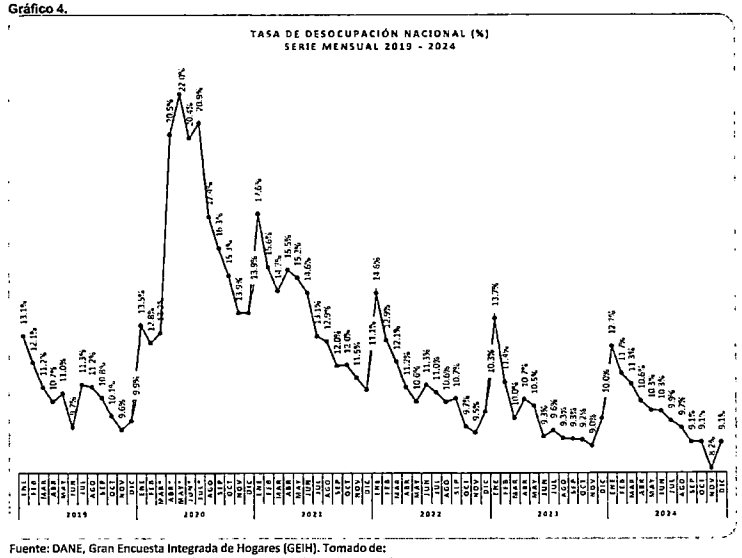
A su turno, la tasa de ocupación (TO) en dic-2024 fue 58,5%, lo que representó un aumento de 1,1 puntos porcentuales respecto al período anterior dic-2023 (57,4%).

Ahora bien, en materia de desempleo, en la serie mensual ene-2019 a dic-2024, se destaca un comportamiento de tasas de desocupación más altas al inicio de cada año, disminuyendo en el transcurso de los meses siguientes y donde el desempleo en el mes de diciembre suele bajar notoriamente debido a factores relacionados con la temporada de fin de año en el que muchas empresas y negocios incrementan su actividad por las festividades y la temporada de compras, lo que genera más vacantes laborales, principalmente en cargos temporales.

En el Gráfico 4 se puede observar que, en el período analizado, la tasa de desocupación más alta asciende al 22% para may-2020 evidentemente correspondiendo al período de la pandemia Covid, y desde allí se dibuja una tendencia de decrecimiento, recuperando los niveles de tasas de desocupación prepandemia, y con la tasa más baja registrada del 8,2% para nov-2024. Ya para el cierre de dic-2024, la tasa de desempleo fue del 9,1%, es decir, con una mejora de 0,9 puntos porcentuales frente al 10% registrado un año atrás en dic-2023.

Tasa de Ocupación Nacional
Serie mensual Ene-2109 a Dic-2024

Gráfico 4.



Fuente: DANE, Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH). Tomado de:
https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo

Según el DANE, en la mencionada GEIH, en dic-2024 hubo 23,62 millones de personas empleadas en el país, mientras que en dic-2023 fueron 22,86 millones.

Los desocupados bajaron a 2,37 millones de personas en dic-2024, mientras un año atrás fueron 2,54 millones de personas.

En dic-2024 las ramas de actividad económica con mayores aumentos significativos de población ocupada fueron 'Alojamiento y servicios de comida' (262.000 personas) y 'Actividades inmobiliarias' (145.000 personas). En contraste, las 'Actividades profesionales, científicas, técnicas y de servicios administrativos' y 'Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos' fueron las ramas de actividad que mostraron disminuciones en el número de ocupados, con 120.000 y 69.000 personas, respectivamente.

En el Gráfico 5 se puede apreciar la población ocupada en el sector de la Construcción para la serie mensual 2019-2024, con un registro mensual promedio de 1.471 miles de personas ocupadas, equivalente al 6.9% del total de ocupados a nivel nacional.

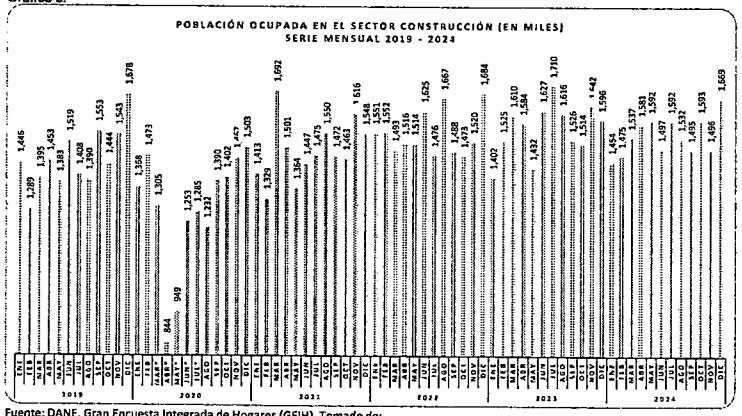
En el período 2015-2019, años previos a la pandemia Covid, el promedio mensual de ocupados en el sector Construcción fue de 1.455 miles de personas, también con participación del 6.9% de todos los ocupados en las distintas ramas de actividad económica nacional.

En el año 2020 de la pandemia, la población ocupada en el sector Construcción bajó a 1.289 miles de personas, representando un 6.7% del total de ocupados en el país.

Y para el cuatrienio 2021-2024 el promedio mensual de ocupados en el sector de la Construcción asciende a 1.536 miles de personas, equivalente a un 7% del total de ocupados en Colombia.

Población Ocupada en el Sector Construcción
Serie mensual Ene-2109 a Dic-2024

Gráfico 5.



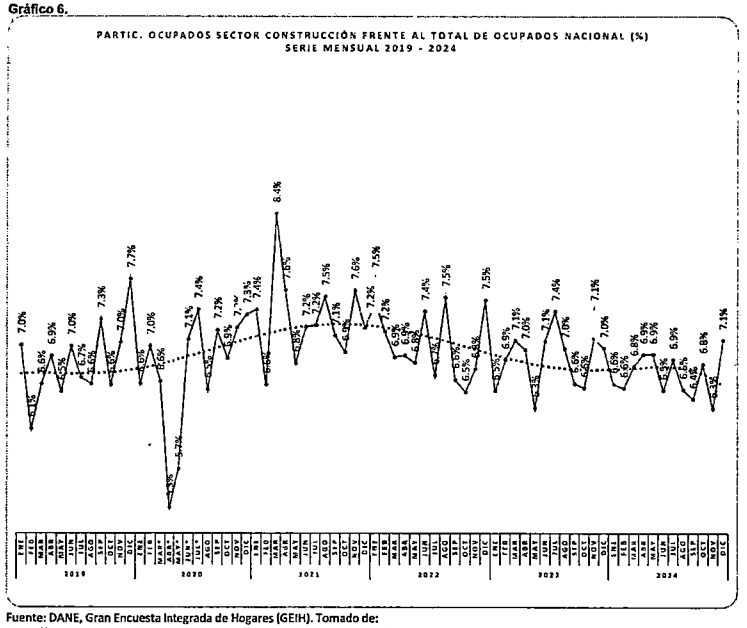
Fuente: DANE, Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH). Tomado de:
https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo

En el período objeto de análisis, serie mensual ene-2019 a dic-2024 (72 meses), se da cuenta que el sector de la Construcción mantiene una cifra mensual promedio de 1.471 miles de personas ocupadas, lo cual representa una participación del 6,9% en el total de ocupados a nivel nacional en las distintas ramas de actividad; empero, para dic-2024 registra 1.669 miles de personas ocupadas equivalente al 7.1% que resulta levemente superior al promedio histórico de dicha serie.

Ahora bien, el Gráfico 6 muestra, para el período 2019-2024, el detalle de participación de ocupados en el sector de la Construcción frente al total de ocupados a nivel nacional, que ya se citó representa una media proxy de del 7%, destacándose como un sector muy relevante para catapultar los niveles de empleabilidad formal de la población y, a la vez, propulsar la dinámica económica del país.

Participación de ocupados en el sector Construcción frente al total de ocupados a nivel nacional
Serie mensual Ene-2109 a Dic-2024

Gráfico 6.



Fuente: DANE, Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH). Tomado de:
https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo

2.3. Índice de precios al consumidor (IPC)[9]

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 de Colombia establece una meta de inflación anual de largo plazo ubicada entre 2% y 4%, con media o valor referente del 3%.

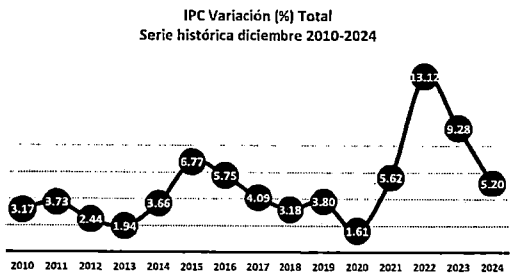
El año 2024 cerró con una variación anual del IPC a razón del 5,2%, muy inferior a la variación del año 2023 que cerró en 9,28%, pero todavía ubicándose por fuera del rango meta de control de la variable en el horizonte de largo plazo (entre 2% y 4%).

Índice de Precios al Consumidor – IPC (Variación anual)
Serie histórica 2010-2023

Tabla 8.

IPC Variación Anual Serie histórica Dic-2010 a 2024	
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
2023	9,28
2024	5,20

Gráfico 7.



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 dic-2024, el IPC registró una variación de 5,2%, es decir, 4,08 puntos porcentuales menor que la reportada en dic-2023 cuando fue de 9,28%, 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 y de tránsito en descenso de la variable.

En el último año, las siguientes 5 divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (5,2%): Educación (10,62%), Restaurantes y hoteles (7,87%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (6,96%), Bebidas alcohólicas y tabaco (5,57%) y por último, Salud (5,54%).

Entre tanto, las siguientes 7 divisiones se ubicaron por debajo del promedio nacional (5,2%): Transporte (5,19%), Bienes y servicios diversos (3,33%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (3,31%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (2,18%), Prendas de vestir y calzado (2,06%), Recreación y cultura (-0,21%) y por último, Información y comunicación (-0,93%).

En dic-2024, la variación mensual del IPC fue del 0,46%, y la variación anual cerró en 5,2%, tal como

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

puede verse en la Tabla 9.1.

Índice de Precios al Consumidor – IPC
(Variación mensual y anual) – Total Nacional diciembre 2024-2023

Tabla 9.1

IPC	Variación anual		Variación mensual	
	2023	2024	2023	2024
IPC total	9,28	5,20	0,45	0,46

Fuente: Dane. Boletín Técnico IPC, de enero 09 de 2025
Tomado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-historico

Según el Boletín Técnico del IPC emitido por el DANE del 07 de febrero de 2025, en el mes de ene-2025, el IPC registró una variación de 0,94% en comparación con dic-2024, cuatro (4) divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (0,94%) [Tabla 9.2.]:

- Restaurantes y hoteles (1,90%)
- Transporte (1,71%)
- Alimentos y bebidas no alcohólicas (1,62%)
- Salud (1,04%)

Por debajo del promedio nacional (0,94%) se ubicaron las siguientes ocho (8) divisiones:

- Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (0,70%)
- Bebidas alcohólicas y tabaco (0,64%)
- Bienes y servicios diversos (0,54%)
- Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (0,39%)
- Educación (0,00%)
- Prendas de vestir y calzado (-0,15%)
- Recreación y cultura (-0,18%)
- Información y comunicación (-0,19%).

Índice de Precios al Consumidor – IPC
(Variación mensual y anual) – Total Nacional febrero 2025-2024

Tabla 9.2

IPC	Variación mensual		Variación Año corrido		Variación Anual	
	2024	2025	2024	2025	2024	2025
IPC total	1,09	1,14	2,01	2,08	7,74	5,28

Fuente: Dane. Boletín Técnico IPC, de marzo 07 de 2025
Tomado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-historico

Igualmente, el DANE reporta que en feb-2025 la variación anual del IPC fue 5,28%, es decir, 2,56 puntos porcentuales menor que la reportada en feb-2024, cuando fue de 7,74% [Tabla 9.2]. Sin embargo, el IPC anual en Colombia se ha estancado o mantenido estable en los últimos cuatro meses, pues en nov-2024 fue de 5.2%, en dic-2024 cerró en 5.2%, en ene-20255 fue de 5.22% y ahora en feb-2025 registra el 5,28%.

En el último año, las divisiones que se ubicaron por encima del promedio nacional (5,28%) fueron:

- Restaurantes y hoteles (7,73%)
- Educación (7,38%)
- Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (6,58%)
- Transporte (5,64%)
- Salud (5,42%)

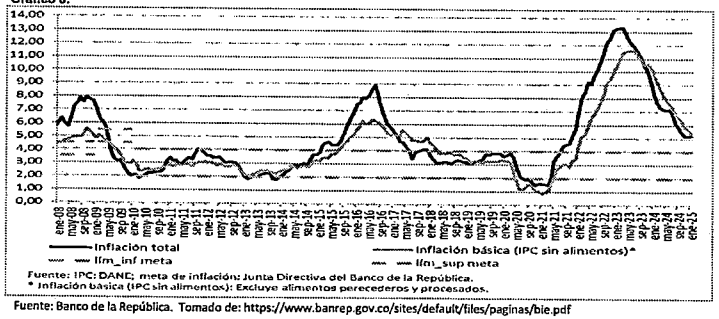
Y las divisiones que se ubicaron por debajo del promedio nacional (5,28%) fueron:

- Bebidas alcohólicas y tabaco (4,92%)
- Alimentos y bebidas no alcohólicas (4,56%)
- Bienes y servicios diversos (3,43%)
- Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (2,46%)
- Prendas de vestir y calzado (1,44%)
- Recreación y cultura (0,81%)
- Información y comunicación (-1,24%)

Ahora bien, La tasa de inflación en Colombia, en el histórico reciente, logró su pico más alto en mar-2023 cuando registró 13,34%; luego experimenta un comportamiento progresivamente decreciente a ritmo lento hasta situarse en 5,2% en dic-2024 (y 5.28% en feb-2025); Empero, la inflación en Colombia sigue siendo alta y comporta un problema de estricta vigilancia e intervención por parte de las autoridades económicas y el Gobierno Nacional, ya que ésta marcha por fuera del intervalo de control o meta de largo plazo, tal como puede apreciarse en el Gráfico 8.

Inflación y meta de inflación –Serie ene-2008 a ene-2025

Gráfico 8.



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

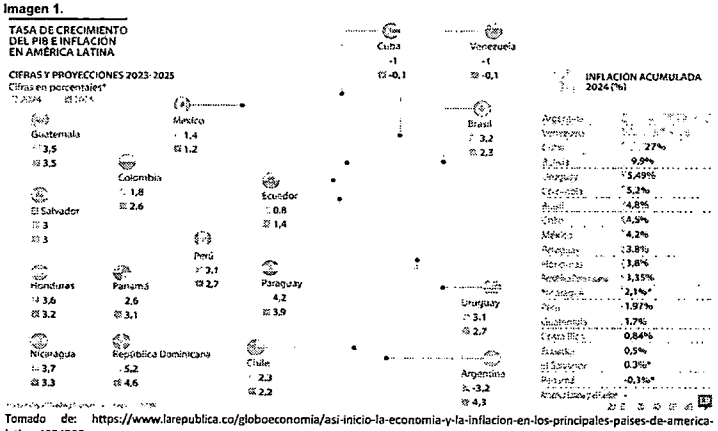
El IPC interanual en Colombia, a razón del 5,2% con corte a dic-2024, se puede calificar de alto, sin embargo, según las estimaciones más recientes de la Encuesta Mensual de Expectativas Económicas del Banco de la República se espera que al cierre de 2025 se concluya con una inflación de 4,21%[10], lo cual sería importante para la continuidad de la política monetaria y la sostenibilidad macroeconómica del país.

[10] Tomado de: https://www.infobae.com/colombia/2025/01/19/banco-de-la-republica-explico-la-razon-por-la-que-muchos-productos-y-servicios-no-bajaran-tanto-de-precio-durante-2025/

En la región, la inflación a dic-2024 cerró en lo más alto en Argentina con el 112% y Venezuela con el 85%, en un lejano tercer lugar se ubicó Cuba con 27%, Bolivia cuarta con 9,9%, Uruguay de quinto con 5,49% y de sexto Colombia con un 5,2%. En el ranking continúa Brasil con 4,8%, Chile 4,5%, México 4,2%, Paraguay y Honduras con 3,8%, cada uno, seguido de República Dominicana con 3,35%, Nicaragua 2,1%, Perú 1,9% y Guatemala 1,7%. Por otro lado, El Salvador, Ecuador y Costa Rica destacaron por tener una baja inflación de 0,3%, 0,5% y 0,84%, respectivamente; mientas Panamá es el país que registró la variación más baja de IPC con el -0,3%. [Imagen 1]

Inflación en América Latina y el Caribe – A cierre de: dic-2024

Imagen 1.



Tomado de: https://www.larepublica.co/globoeconomia/asi-inicio-la-economia-y-la-inflacion-en-los-principales-paises-de-america-latina-4034528

En definitiva, el combate de la alta inflación en Colombia seguirá pasando por el ejercicio del principio de cuidado de las cuentas públicas y la prudencia con que actúe el Banco de la República como autoridad económica en la materia.

Sin embargo, con el comportamiento bajista de la inflación en el período de mar-2023 a dic-2024, el Banco de la República ya ha comenzado a transitar la tendencia también bajista (pero con prudencia) de la tasa de interés de intervención que estuvo en 13,25% desde jun-2023 e introduciendo las siguientes reducciones: en 25pb en dic-2023, en 25pb en ene-2024, en 50pb en mar-2024, en 50pb en abr-2024, en 50pb en jun-2024, en 50pb en jul-2024, en 50pb en sept-2024, en 50pb en oct-2024 y en otros 25pb en dic-2024, en la reunión de mar-2025 se dejó inalterada; ubicándose actualmente la tasa de interés de intervención del Banco de la República en 9,5%, vigente desde el 01-dic-2024.

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

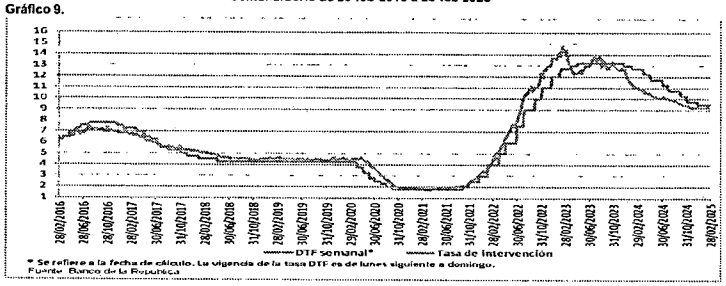
El estudio de tasas de interés se sintetiza con base en el análisis de dos tasas, por un lado, la *'Tasa de intervención de política monetaria'* que es el tipo de interés mínimo que el Banco de la República

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 9 pueden verse las series históricas de 28-feb-2016 a 28-feb-2025, tanto para la tasa de intervención de política monetaria como para la DTF efectiva anual (e.a.)

Tasa de interés de intervención y DTF
semanalSerie de 28-feb-2016 a 28-feb-2025

Gráfico 9.



Fuente: Banco de la República. Tomado de: https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/paginas/ble.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 histórico reciente en la "Tasas de interés de intervención del Banrepública" plantea dos (2) grandes momentos, uno primero de ellos desde cuando se ubicó en el 1.75% para el 28-sept-2020 y con aumentos sostenidos hasta situarse en 13.25% para el 02-may-2023 y que se mantuvo vigente en tal nivel hasta 19-dic-2023; fecha está última en la cual la Junta Directiva del Emisor bajó los tipos de referencia en 25pb, pasando de 13,25% a 13,00%, terminando la temporada oficial de subida constante de tasas del Banco de la República (que había arrancado desde oct-2021).

Luego, en sintonía con el comportamiento bajista de la inflación en el período de mar-2023 a dic-2024, el Banco de la República arrancó una tendencia también bajista (pero con prudencia) de la tasa de interés de intervención que estuvo, partiendo del 13% en decisión tomada el 19-dic-2023 y ubicándose en el 9.5% vigente desde el 01-dic-2024. [Gráfico 10]

Además, en la más reciente reunión llevada a cabo por La Junta Directiva del Banco de la República (31-mar-2025) se decidió mantener inalterada la tasa de interés de política monetaria en 9.5% haciendo una pausa en el proceso de recortes iniciado en dic-2023. La nueva información disponible en los próximos meses permitirá contar con mayores elementos de juicio sobre la magnitud y velocidad en que puede relajarse la política monetaria. Los puntos clave de la decisión fueron los siguientes, según reporte del Banco de la República[11]:

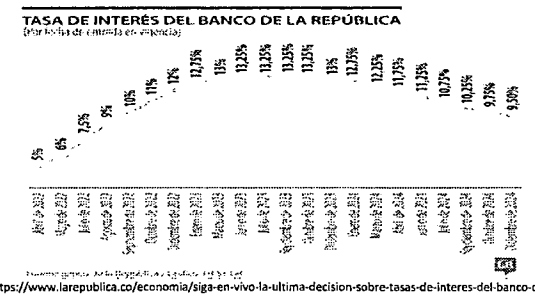
[11] Tomado de: https://www.banrep.gov.co/es/noticias/junta-directiva-marzo-2025

- Luego de tres meses de permanecer estable en 5,2%, la inflación anual en febrero tuvo un ligero incremento a 5,3%. Los aumentos más importantes se presentaron en los precios de los alimentos procesados y de algunos regulados como gas y transporte. La inflación sin alimentos ni regulados continuó reduciéndose y pasó de 5,0% a 4,9%. Las expectativas de inflación a corto plazo provenientes del mercado de deuda disminuyeron, en tanto que aquellas obtenidas de las encuestas aumentaron. Las dos fuentes de información muestran expectativas de inflación por encima de la meta de 3% en horizontes de uno y dos años.
- Los riesgos de presiones inflacionarias persisten asociados con los retos fiscales y la incertidumbre en el frente externo.
- Después de registrarse un crecimiento anual del PIB de 2,4% en el trim.-IV de 2024, el Indicador de Seguimiento a la Economía (ISE) para enero arrojó una variación anual de 2,5%. Datos de alta frecuencia sugieren que la demanda interna habría seguido fortaleciéndose en el primer trimestre favorecida por el buen comportamiento del consumo privado y de la inversión. En esa línea, el equipo técnico aumentó su pronóstico de crecimiento económico para el 2025 del 2,6% al 2,8%.
- El mercado laboral continúa mostrando buenos registros en términos de incrementos de la tasa de ocupación y caídas de la tasa de desempleo.
- Se prevé que las condiciones financieras externas se mantengan restrictivas en un entorno de una lenta normalización de la política monetaria en los Estados Unidos. Lo anterior en un contexto de incertidumbre sobre los efectos de las políticas migratoria y comercial de ese país y sus consecuencias sobre la economía global.

Bajo tal panorama el Banrepública desde oct-2021 hasta dic-2023 había aumentado gradualmente la tasa de intervención, pues la subida de los tipos de interés (encarecen el costo del dinero, pero con efectos negativos en el crecimiento económico) sirve como receta para intentar contener la presión inflacionaria que ha vivido el país desde el año 2020 y que afecta drásticamente la capacidad adquisitiva de la población; pero con los leves descensos sostenidos del IPC registrados a lo largo del período mar-2023 a dic-2024, se dan las condiciones para que, con la prudencia técnica señalada, el nivel de tasas de interés de intervención del Emisor continúe su descenso bajo estricto control y se incentive el crecimiento de la economía. La decisión de mar-2025 tomada por la Junta del Emisor, de conservar el nivel de tasa en 9.5%, mantiene una postura cautelosa de la política monetaria a la espera de allegar nueva información en los próximos meses que permita contar con mayores elementos de juicio para determinar la posibilidad de nuevos recortes en la tasa de interés. Esta decisión mantiene el compromiso de la Junta con la convergencia de la inflación a la meta en un contexto de recuperación del crecimiento económico.

Tasa de interés de intervención Banco de la República de Colombia – De Abr-2022 a Dic-2024

Gráfico 10.



Tomado de: https://www.larepublica.co/economia/siga-en-vivo-la-ultima-decision-sobre-tasas-de-interes-del-banco-de-la-republica-de-2024-4026462

A nivel de economias del continente, la tasa de intervención del Banco de la República de Colombia se encuentra en un 9,5% (dic-2024), mientras que dicha tasa referente se encuentra por encima (a la de Colombia), a razón del 59,12% en Venezuela (01-dic-2024), del 29% en Argentina (31-ene-2025), del 13,25% en Brasil (30-ene-2025), del 10% en México (20-dic-2024), Por su parte, las tasas de política monetaria más bajas a la de Colombia son del 9,33% en Ecuador (01-feb-2025), del 8,75% en Uruguay (24-dic-2024), del 6,00% en Paraguay (22-mar-2024), del 5,75% en República Dominicana (01-ene-2025), del 5% en Chile (18-dic-2024), del 4,75% en Perú (09-ene-2025), del 3,05% en Bolivia (01-dic-2024); entre tanto, en Estados Unidos dicha variable clave para la economía global asciende al rango de 4,25 a 4,5%% (19-dic-2024) y en Canadá es del 3% (29-ene-2025).[12]

Es de resaltar que, a comienzos del año 2022, la FED decidió comenzar a subir las tasas de interés de política monetaria para controlar la inflación que llegó a estar en un máximo de 9,1% (la mayor en casi cuatro décadas), hasta ubicarse en un 2,5%. En la actualidad el IPC general de EEUU se ubica en 2,9%. Con esos niveles de precios la FED decidió, el 19-sept-2024, que ya era hora de recortar en un 0,5% las tasas de interés, y lo mismo hizo el 19-dic-2024 recortando otro 0,5%, quedando actualmente la tasa de intervención en un rango entre 4,25% y 4,5%.

Para Gabriela Siller, directora de Análisis Económico del Banco Base en México, las bajas tasas de la FED impactan en todo el mundo, especialmente, en los países que tienen mucha relación con la economía estadounidense (caso de México y Colombia, entre otras), ya sea por exportaciones o remesas y mejora un poco las expectativas del mercado laboral, sobre un mayor flujo de remesas y sobre los efectos positivos en las exportaciones.[13]

Igualmente, para Benjamin Gedan, director del Programa América Latina del centro de estudios Wilson Center, explica que las tasas de interés más bajas en EEUU son generalmente bien recibidas en Latinoamérica, una región donde la deuda ha aumentado rápidamente en los últimos años, desviando recursos del gasto público que debían ir a la salud, la educación y la infraestructura, además agrega que con el bajón de tasas de la Fed también se espera que aumenten los precios de las materias primas, un hecho positivo para las principales economías sudamericanas.[14]

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 –

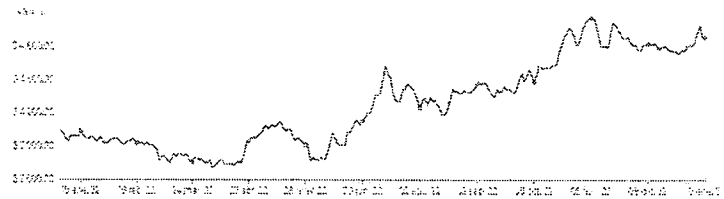
[12] Tomado de: https://datosmacro.expansion.com/paises
13 Tomado de: https://revistasumma.com/como-afecta-a-america-latina-la-primera-bajada-de-las-tasas-de-interes-en-ee-uu-en-4-anos/
14 Ibidem

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."[15]

Ahora bien, como puede verse en el Gráfico 11, el precio del dólar durante el año 2022 presentó un comportamiento de moderado descenso en los meses entre enero y abril, sin embargo, a partir de mayo hasta el cierre de año el dólar estuvo con ascenso sostenido y la cifra es impactante teniendo en cuenta que al cierre de 2021 un (1) dólar estadounidense costaba al cambio $4.070 y para el cierre de año 2022 la TRM bordeaba los $4.800. Incluso durante el último trimestre de 2022 se registró la disparada del precio del dólar con nuevos máximos históricos, cuando la TRM fue de $5.061,21 del 5 al 8 de nov-2022, lo cual estuvo impulsado por lo acontecido 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 y que continúa en mar-2025) 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.

Tasa de cambio representativa del mercado (TRM)
Serie histórica 01-ene-2022 a 10-ene-2023

Gráfico 11.



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

En el mercado doméstico los analistas han coincidido en que en algún grado la repercusión sobre del aumento del dólar estuvo asociado con la elección de Gustavo Petro como Presidente de Colombia (al 07-mar-2024 le falta solo 17 meses de su período de gobierno), dada la incertidumbre y falta de claridad frente a lo que pueda suceder con las principales reformas, que incluso en el 2025 se espera tengan agenda legislativa y se quieren tramitar en el Congreso, en materia tributaria y laboral (el proyecto de reforma a la salud se hundió en los primeros días de abr-2024, pero el Gobierno insistirá en su trámite con una nueva radicación ante el Congreso), y respecto del alcance de la política de minas y energía, reforma agraria y de tierras, de 'Paz Total' y demás aspectos de relevancia para el país donde la gente evidencia grados de nerviosismo interno.

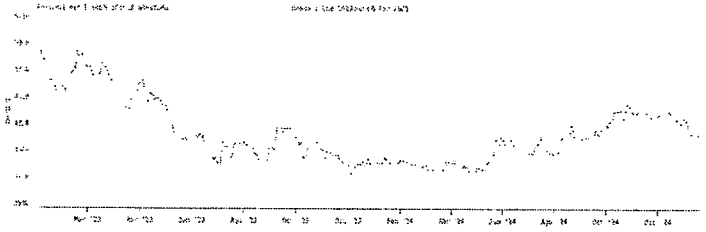
La Gráfica 12 muestra como en el año 2023, del 02-ene-2023 al 30-sept-2023, la TRM registró un descenso pasando de $4.810,20 a $4.053,76 en dicho lapso, disminuyendo en $756, equivalente al 15.7%. Para el 30-dic-2023 y el 01-ene-2024 la TRM se ubicó en $3.822,05, precio que estuvo por debajo de las proyecciones de los analistas del mercado que apuntaban a que terminaría en un rango entre $3.900 y $3.941"[16]. Para el 31-dic-2024 y el 01-ene-2025 la TRM fue de $4.409,15 registrando

[15] Tomado de: http://www.superfinanciera.gov.co/inicio/informes-y-cifras/cifras/establecimientos-de-credito/informacion-periodica/diaria/tasa-de-cambio-representativa-del-mercado-trm-60819
[16] Tomado de: https://www.infobae.com/colombia/2024/04/04/dolar-en-colombia-sigue-en-caida-libre-llego-a-valor-minimo-en-dos-anos/

una disminución de $587, equivalente al 15.4%.

En el dato más reciente correspondiente al corte de 10-mar-2025 la TRM asciende a $4.116,80; experimentado en lo corrido del 2025 una revaluación del peso colombiano (COP) o descenso de la TRM del 7%, equiparando los niveles del precio que registró cerca de 5 meses atrás (para el 30-ago-2024 fue de $4.132).

Gráfico 12. **Tasa de cambio representativa del mercado (TRM)Serie histórica 01-ago-2022 a 31-ago-2024**



Tomado de: https://suameca.banrep.gov.co/graficador-series/#/grafica/1

Este fenómeno de presión alcista en la TRM se atribuye, en buen grado, a que solo el 18-sept-2024 La FED comenzó la baja de las tasas de interés de referencia en Estados Unidos, con medio punto porcentual (0,5%), ubicándola así en un rango del 4,75% al 5% (estaba entre 5,25% y 5,5%, su máximo nivel desde el 2001), el primer recorte tras un ciclo de once (11) subas de tipos de interés que comenzó en mar-2022, cuando la inflación estadounidense estaba desbordada por la pandemia Covid y la guerra de Rusia-Ucrania; además, La FED introdujo una segunda reducción de 0.5% el 19-dic-2024 dejando la tasa en el intervalo 4,25% - 4,5%, y con expectativa de más reducciones hasta llevarla al 3,4% en el 2025 y al 2,9% en el 2026.[17] Pero también el alza en la TRM está influenciada por los altos precios del petróleo y el oro (que entre otras cosas benefician a Colombia), por solo mencionar dos *commodities* claves, así como una menor dinámica en el país que se expresa en menores importaciones que hace demandar menos divisas, y también por efectos asociados al manejo de asuntos presupuestales y tributarios del país, donde el Congreso de la República negó al Gobierno Nacional el proyecto de ley de presupuesto general y financiación para la vigencia 2025, presentado por $523 billones, pero que se advirtió estaba desfasado con la realidad de los probables ingresos en no menos de $12 billones que se asumiría vinculados a una nueva reforma tributaria, evidenciándose el inadecuado manejo de los aspectos fiscales del país. Aspectos combinados que hacen parte del coctel de causas por las que la divisa estadounidense se impacta.

En términos de pronóstico, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en la presentación del "Plan Financiero 2025" plantea una TRM a finales de 2025 de $4.360[18]. Y de acuerdo con la *'Encuesta mensual de expectativas económicas del Banco de la República'*, realizada entre el 10 y el 12 de feb-2025, los analistas económicos de las entidades participantes (15 bancos comerciales, 6 sociedades comisionistas de bolsa y 17 corporaciones, fondos de pensiones y cesantía, universidades y otros; para un total de 38 entidades) esperan que el dólar se ubique a fines de dic-2025 en un mínimo de $3.956, un valor promedio de $4.274,60 y un valor máximo de $4.500. Y para finales de dic-2026, las 34 entidades encuestadas (13 bancos comerciales, 5 sociedades comisionistas de bolsa, 16 corporaciones, fondos de pensiones y cesantía, universidades y otros) estiman que la TRM llegue a

[17] Tomado de: https://efe.com/economia/2024-09-18/fed-baja-tipos-interes-ee-uu/#:~:text=%2D%20La%20Reserva%20Federal%20(Fed),y%20la%20guerra%20de%20Ucrania.

[18] Tomado de: https://www.minhacienda.gov.co/politica-fiscal/documentos-planeacion-financiera/plan-financiero/2025

un valor mínimo de $3.521,73, medio de $4.169,07 y máximo de $4.609. [Tabla 10]

Tabla 10. **Expectativa de TRM a dic-2025 y dic-2026**
Según encuesta mensual de expectativas económicas del Banco de la República
(Realizada entre 10 y 12 de febrero de 2025)

RESULTADOS DE LA ENCUESTA MENSUAL DE EXPECTATIVAS ECONÓMICAS		
Fecha de realización: del 10 de febrero al 12 de febrero de 2025		
	representativa del mercado (TRM), pesos colombianos	
Medidas estadísticas	**el 31 de dic/2025**	**el 31 de dic/2026**
TODAS LAS ENTIDADES PARTICIPANTES		
De tendencia:		
Media	$ 4.274,60	$ 4.169,07
Mínimo	$ 3.956,00	$ 3.521,73
Máximo	$ 4.500,00	$ 4.609,00
Número de participantes	**38**	**34**
BANCOS		
Número de participantes	**15**	**13**
SOCIEDADES COMISIONISTAS DE BOLSA		
Número de participantes	**6**	**5**
CORPORACIONES, FONDOS DE PENSIONES Y CESANTIAS, UNIVERSIDADES Y OTROS		
Número de participantes	**17**	**16**

Tomado de: https://www.banrep.gov.co/es/estadisticas/encuesta-expectativas-analistas-economicos-eme/resultado-febrero-2025

Para los últimos 6 años (2019-2024) el valor de la TRM promedio anual parte de $3.281,09 para el 2019; seguidamente la TRM promedio fue de $3.693,36 para el año 2020, con un notable aumento del 12.57% frente al registro de 2019; luego asciende a $3.743,09 para el 2021, con leve incremento del 1.35% frente al 2020; para el año 2022 se ubicó en $4.255,44, lo cual implicó un fuerte aumento del 13,69% respecto a la vigencia 2021; ya el año 2023 llegó a los $4.325,05, con un leve alza del 1,64% versus el 2022; y para el año 2024 la TRM promedio se ubicó en $4.071,35, presentando una caída del 5,87% versus el registro de la TRM promedio de la vigencia fiscal 2023.

En suma, y según analistas económicos para el contexto actual e histórico reciente del país, una TRM bordeando los $5.000 como sucedió en los primeros días de nov-2022, se considera muy elevada para Colombia; una TRM gravitando los $4.300 como en promedio se comportó tanto para los años 2022 y 2023, puede ser calificada de alta; mientras que cotizaciones proxy a los $3.700 como fue el promedio de la TRM para los años 2020 y 2021 podría ser visto como un valor moderado; e incluso una TRM alrededor de la barrera de los $3.300 como fue su promedio en el 2019 puede calificarse de baja.

Más allá de cuáles sean los choques externos e internos que golpeen el precio del dólar en Colombia, el asunto es que su alto precio afecta el bolsillo de los colombianos, aunque el efecto no sea inmediato, sino que tarda algunos meses en verse reflejado. Siendo la mayor afectación sobre el encarecimiento de la deuda externa (endeudamiento público y privado en moneda extranjera), y los precios de los productos importados como maíz, trigo, torta de soya (Colombia importa más de 12 millones de toneladas de comida) e insumos agrícolas como fertilizantes.

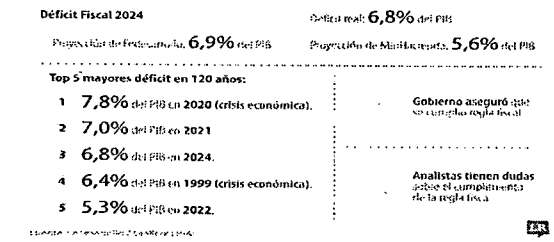
También, el dólar incide en el alza de los precios de la carne de res, pollo y cerdo (por el costo de las materias primas con que se elaboran los alimentos balanceados para animales); el café, frutas y verduras (por el costo de fertilizantes y demás insumos agrícolas); el transporte y turismo; los vehículos 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.

2.6. Situación fiscal: Ingresos, Gastos y Balance del Gobierno Nacional Central (GNC)

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público en el "Plan Financiero 2025", señala que al cierre de la vigencia 2024 Colombia tuvo el déficit fiscal más alto en 20 años (sin contar 2020 y 2021, época de pandemia), a razón del 6,8% del PIB, más del doble de 3,2% del PIB con que cerró 2023, superior en 1,5 puntos porcentuales al 5,3% del PIB para el 2022, muy cerca del 7% del PIB en el 2021, e inferior en 1 punto porcentual al 7,8% del PIB que registró en el 2020[19].

Desde la orilla de analistas económicos, Fedesarrollo reporta que el déficit fiscal del 6,8% del PIB en el 2024 (frente a una meta de 5,6% del PIB, proyectada en jun-2024 por el Ministerio de Hacienda) está dentro del "Top 5" de los déficits fiscales más altos en 120 años de historia del país, partiendo del 7,8% y 7% en el 2020 y 2021, respectivamente, período de la crisis económica por la pandemia Covid; seguido precisamente del 6,8% del PIB en el 2024, luego por el 6,4% del PIB en 1999 (también año de crisis económica) y, finalmente, el 5,3% del PIB en 2022[20]. [Imagen 2]

Imagen 2. **TOP 5 de los Déficits Fiscales más altos de Colombia en 120 años de historia**
FEDESARROLLO



Así las cosas, la Nación en el 2024 registró un ingreso total por $279,22 billones y los gastos ascendieron a $364,65 billones, para un déficit fiscal de $115,42 billones, unos $20,5 billones por encima de lo que se había calculado inicialmente. Y el propio ministro de Hacienda y Crédito Público Diego Guevara, informa que *"...el 2024 fue un año complejo en términos fiscales, cuya caída en el recaudo tributario golpeó las finanzas públicas y obligó a un recorte de $28,4 billones en el Presupuesto General, además, el Estado recibió $18,5 billones menos en ingresos frente a 2023, y $13,9 billones menos de lo que había proyectado en total para el 2024"*[21].

Para el 2025, el Gobierno Nacional estima que el PIB llegue al 2,6%, la inflación se ubique el 3,6%, la TRM sea de $4.360, un barril de petróleo con precio de USD74,3, y un déficit fiscal que llegue al 5,1% del PIB, lo que mantendría la deuda pública en torno al 60% del PIB y generaría altas necesidades de financiamiento, pues *"uno de los principales problemas es el incremento de la deuda pública que después de tres años de disminución, aumenta de forma significativa del 53,8% al 60% del PIB"*[22]; y cuyo escenario contempla un aplazamiento de gasto primario por $12 billones, luego de

[19] Tomado de: https://www.elcolombiano.com/negocios/recuado-y-deficit-fiscal-el-mas-alto-en-20-anos-minhacienda-KE26559928
[20] Tomado de: https://www.larepublica.co/economia/desde-fedesarrollo-creemos-que-el-gobierno-incumplio-la-regla-fiscal-durante-2024-4057906
[21] Tomado de: https://www.elcolombiano.com/negocios/cuales-son-las-consecuencias-si-el-gobierno-petro-no-cumple-la-regla-fiscal-en-colombia-MH26567290
[22] José Manuel Restrepo, exministro de Hacienda. El Colombiano/Negocios. "Gobierno Petro dice que cumplió la Regla Fiscal, pero

que las comisiones económicas terceras y cuartas de Cámara y Senado de la República de Colombia decidieron, el 24-sept-2024, hundir la iniciativa de Presupuesto General de la Nación (PGN) para la vigencia 2025, presentado por $523 billones que se advirtió estaba desfasado con la realidad de los probables ingresos en no menos de $12 billones de recursos contingentes que se pretendía fuesen obtenidos producto de una nueva reforma tributaria o ley de financiamiento supuestamente para potenciar la reactivación económica mediante inversión pública, proyecto de Ley de Financiamiento que también se hundió, el 11-dic-2024, en el Congreso.

Ante la postura del Congreso de la República de negar el trámite tanto del PGN de 2025 como de la Ley de Financiamiento, el Gobierno Nacional, en aplicación del art. 59 del Estatuto Orgánico del Presupuesto, en concordancia con el art. 348 de la Constitución Nacional, expidió el PGN 2025 mediante Decreto N° 1523 del 18-dic-2024, por un total de $511 billones 7.132 millones, descontando los $12 billones de la Ley de Financiamiento. Adicionalmente, el 11-feb-2025 el Ministerio de Hacienda y Crédito Público informó del interés que se tiene de radicar en la legislatura 2025 una nueva reforma tributaria que deje en firme los tributos que se expidieron en el marco de la "Conmoción Interior" decretada a finales de ene-2025 por la grave situación de orden público en el Catatumbo. La reforma, entre otros asuntos, contempla dejar de manera estructural y permanente el IVA del 19% a los juegos de suerte y azar en línea ($519.000 millones), el impuesto del 1% al timbre ($330.000 millones) y el gravamen a las exportaciones de carbón y petróleo ($214.000 millones), con cuyos tributos se estaría recaudando en total cerca de $1,06 billones[23].

También, sobre las finanzas públicas del 2025, Fedesarrollo hizo énfasis en que el Gobierno Nacional debe recortar el PGN en otros $28 billones para dar cumplimiento a la "regla fiscal", que es un instrumento que funciona como "tope o límite de gasto y endeudamiento" y busca que el Estado no gaste más de lo que puede pagar y que la deuda pública no se vuelva insostenible.

El Comité Autónomo de la Regla Fiscal (Carf) advierte que el cumplimiento de la regla fiscal en el año 2025, exige que el Gobierno realice ajustes en ingresos o gastos por al menos $46 billones, equivalentes al 2,6 % del PIB, pues el elevado nivel del déficit y de la deuda pública ponen de presente la frágil situación de las finanzas públicas del Gobierno Nacional, y mantiene la presión sobre las tasas de interés y la inflación.[24]

En definitiva, la situación fiscal del país con un déficit del 6,8% del PIB en 2024, que resultó mayor al 5,6% del PIB esperado, y que luego de llevar 3 años consecutivos bajándolo vuelve a aumentarse, aunado a una deuda pública del 60% del PIB en el 2024; hace que Colombia enfrente un panorama complejo de riesgos fiscales (deuda y financiamiento) y de pérdida de credibilidad en el manejo macroeconómico en la búsqueda de la sostenibilidad financiera del país, aspectos que son de permanente análisis y están en el radar de las entidades de banca multilateral (FMI, Banco Mundial, etc.), las firmas calificadoras de riesgos y, en general, de los inversionistas del mercado.

2.7. Precio y consumo de combustibles (Diésel, gasolina)[25]

El consumo de combustibles líquidos es un indicador clave de la actividad productiva del país, una caída en las ventas suele reflejar un menor dinamismo de la economía, y viceversa. Además, el precio

expertos lo acusan", 11-Feb-2025.
[23] Tomado de: https://www.eltiempo.com/economia/sectores/gobierno-alista-otra-tributaria-con-impuestos-de-conmocion-interior-para-volverlos-permanentes-3426091
[24] Tomado de: https://www.elcolombiano.com/negocios/car-advertencias-a-gobierno-petro-sobre-cumplimiento-regla-fiscal-2025-CA26621131
[25] Tomado y adaptado de: SICOM – Sistema de información de la cadena de distribución de combustibles del Ministerio de Minas y Energía https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiOGIzM2MwYTItMjZkMC00YjI5LWJmYjYtYWI1ZTUyYTU1ODMyIiwidCI6ImM5ODBlNDEwLTBiNWMtNDhiYy1iZDFhLThiOTFjYWJjODRiYyIsImMiOjR9

de los combustibles es otro indicador importante con repercusiones en diversos sectores de la economía, especialmente en la industria, el transporte y la logística, pues un incremento en los precios puede incidir en la contracción del consumo de los mismos, con impacto desfavorable en mayores costos operacionales y de transporte de bienes y servicios, que suelen ser trasladados a los consumidores finales vía precios de los productos y, en definitiva, con efecto inflacionario que termina incidiendo negativamente en el poder adquisitivo de la población.

Ahora bien, de acuerdo con el *Sistema de información de la cadena de distribución de combustibles del Ministerio de Minas y Energía – SICOM*, que integra a los agentes de la cadena a nivel nacional en un solo sistema de información y mediante el cual se organiza, controla y sistematizan las actividades de comercialización, distribución, transporte y almacenamiento de combustibles; los siguientes son los precios promedio mensuales por galón de ACPM (Diésel) y 'Gasolina motor (o corriente)' en el departamento de Antioquia y en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, correspondientes al período comprendido entre ene-2023 y ene-2025.

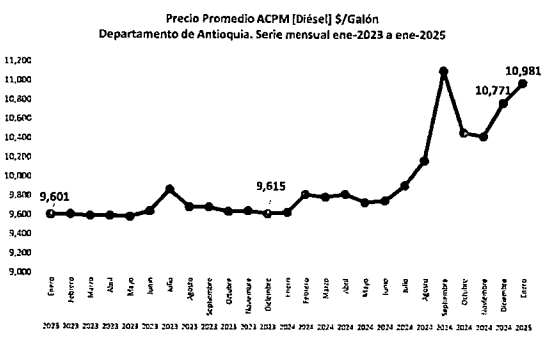
Se puede evidenciar en la Tabla 11.1 y Gráfico 13.1 que el precio promedio de galón de 'Diésel' en Antioquia estuvo en $9.601 en ene-2023, muy cercano al registrado para dic-2023 con $9.615; sin embargo, un año después a dic-2024 dicho precio llegó a $10.771, con incremento del 12,02% frente a dic-2023. El precio promedio de galón de 'Diésel', en ene-2025, para Antioquia fue de $10.981, que equivale a un aumento del 1,9% en el primer mes del año 2025, y del 14,37% frente al precio promedio registrado 2 años atrás, en ene-2023.

Precio promedio ACPM (Diésel) $/Gal. Depto. De Antioquia.
Serie mensual ene-2023 a ene-2025

Tabla 11.1

COMPORTAMIENTO DEL PRECIO PROMEDIO DE VENTA AL DIÉSEL EN ANTIOQUIA REPORTADO MENSUALMENTE		
AÑO	MES	Precio Promedio ($)
2023	Enero	9.601
2023	Febrero	9.606
2023	Marzo	9.588
2023	Abril	9.591
2023	Mayo	9.581
2023	Junio	9.638
2023	Julio	9.866
2023	Agosto	9.684
2023	Septiembre	9.683
2023	Octubre	9.637
2023	Noviembre	9.642
2023	Diciembre	9.615
2024	Enero	9.675
2024	Febrero	9.816
2024	Marzo	9.788
2024	Abril	9.818
2024	Mayo	9.735
2024	Junio	9.750
2024	Julio	9.930
2024	Agosto	10.168
2024	Septiembre	11.106
2024	Octubre	10.463
2024	Noviembre	10.424
2024	Diciembre	10.771
2025	Enero	10.981
Incremento dic-2023 a dic-2024		12,02%
Incremento ene-2023 a ene-2025		14,37%

Gráfico 13.1



Fuente: SICOM – Sistema de información de la cadena de distribución de combustibles del Ministerio de Minas y Energía

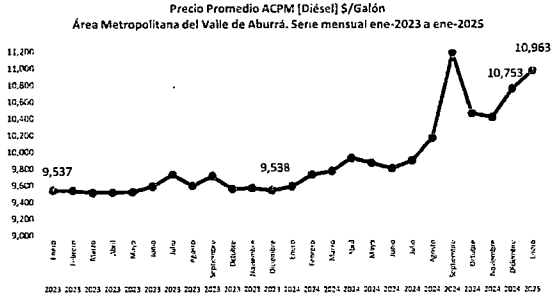
El precio promedio de galón de 'Diésel' en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá estuvo en $9.537 en ene-2023, igual al registrado en dic-2023 con $9.538; no obstante, luego de un año, a dic-2024 tal precio promedio llegó a $10.753, con variación de 12,74% frente al precio promedio de dic-2023. El precio promedio de galón de 'Diésel', en ene-2025, para el Área Metropolitana del Valle de Aburrá fue de $10.963, equivalente a un incremento del 1,9% en el primer mes del año 2025, y una variación total de 15% versus el precio promedio 2 años atrás, en ene-2023. [Tabla 11.2 y el Gráfico 13.2].

Precio promedio ACPM (Diésel) $/Gal. Área Metropolitana del Valle de Aburrá.
Serie mensual ene-2023 a ene-2025

Tabla 11.2

COMPORTAMIENTO DEL PRECIO PROMEDIO DE VENTA AL DIÉSEL EN EL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE		
AÑO	MES	Precio Promedio ($)
2023	Enero	9.537
2023	Febrero	9.535
2023	Marzo	9.511
2023	Abril	9.512
2023	Mayo	9.517
2023	Junio	9.581
2023	Julio	9.728
2023	Agosto	9.541
2023	Septiembre	9.706
2023	Octubre	9.553
2023	Noviembre	9.565
2023	Diciembre	9.538
2024	Enero	9.587
2024	Febrero	9.727
2024	Marzo	9.764
2024	Abril	9.927
2024	Mayo	9.866
2024	Junio	9.799
2024	Julio	9.893
2024	Agosto	10.160
2024	Septiembre	11.180
2024	Octubre	10.458
2024	Noviembre	10.409
2024	Diciembre	10.753
2025	Enero	10.963
Incremento dic 2023 a dic 2024		12,74%
Incremento ene-2023 a ene-2025		14,95%

Gráfico 13.2



Fuente: SICOM – Sistema de información de la cadena de distribución de combustibles del Ministerio de Minas y Energía

A continuación, se muestra el comportamiento histórico reciente del precio promedio mensual por galón de 'Gasolina motor (o corriente)' en el departamento de Antioquia y en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, correspondientes a la serie ene-2023 a ene-2025.

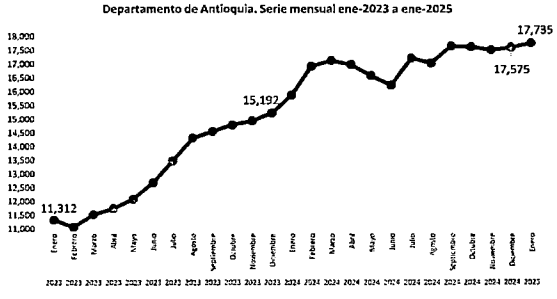
En la Tabla 11.3 y el Gráfico 13.3 puede observarse que el precio promedio de galón de 'Gasolina corriente' en Antioquia fue de $11.312 en ene-2023, para dic-2023 llegó a $15.192, y en dic-2024 se trepó a $17.575, con incremento del 15,7% con relación a dic-2023. El dato más reciente del precio promedio de galón de 'Gasolina corriente' para Antioquia es el de ene-2025, por valor de $17.735, que equivale a un aumento del 0,91% en el primer mes del año 2025, pero que representa un fuerte aumento del 56,78% frente al precio promedio registrado un par de años atrás, o sea, en ene-2023.

Precio promedio Gasolina motor (o corriente) $/Gal. Depto. De Antioquia.
Serie mensual ene-2023 a ene-2025

Tabla 11.3

COMPORTAMIENTO DEL PRECIO PROMEDIO DE VENTA DE GASOLINA CORRIENTE EN ANTIOQUIA REPORTADO		
AÑO	MES	Precio Promedio ($)
2023	Enero	11.312
2023	Febrero	11.650
2023	Marzo	11.502
2023	Abril	11.727
2023	Mayo	12.067
2023	Junio	12.643
2023	Julio	13.450
2023	Agosto	14.280
2023	Septiembre	14.528
2023	Octubre	14.767
2023	Noviembre	14.917
2023	Diciembre	15.192
2024	Enero	15.844
2024	Febrero	16.882
2024	Marzo	17.105
2024	Abril	16.952
2024	Mayo	16.548
2024	Junio	16.700
2024	Julio	17.183
2024	Agosto	17.019
2024	Septiembre	17.638
2024	Octubre	17.609
2024	Noviembre	17.490
2024	Diciembre	17.575
2025	Enero	17.735
Incremento dic 2023 a dic 2024		15,69%
Incremento ene-2023 a ene 2025		56,78%

Gráfico 13.3



Fuente: SICOM – Sistema de información de la cadena de distribución de combustibles del Ministerio de Minas y Energía

También, puede apreciarse en la Tabla 11.4 y el Gráfico 13.4. el precio promedio del galón de 'Gasolina corriente' en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá de ene-2023 a ene-2025.

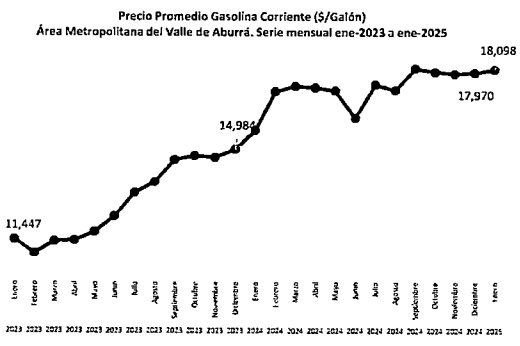
El cual parte de $11.447 para el mes de ene-2023, seguido de $14.984 para dic-2023 y de $17.970 para dic-2024, es decir, con variación proxy del 20% versus el precio promedio registrado en dic-2023. Ahora bien, en el dato más reciente que corresponde al mes de ene-2025, el precio promedio del galón de 'Gasolina corriente' en el para el Área Metropolitana del Valle de Aburrá fue de $18.098, que representa una leve suba del 0,71% en el primer mes del año 2025, pero que equivale a una notable variación total de 58,1% frente al precio promedio 2 años atrás, en ene-2023.

Precio promedio Gasolina motor (o corriente) $/Gal. Área Metropolitana del Valle de Aburrá
Serie mensual ene-2023 a ene-2025

Tabla 11.4

COMPORTAMIENTO DEL PRECIO PROMEDIO DE VENTA DE GASOLINA CORRIENTE EN EL ÁREA METROPOLITANA		
AÑO	MES	Precio Promedio ($)
2023	Enero	11.447
2023	Febrero	10.903
2023	Marzo	11.365
2023	Abril	11.403
2023	Mayo	11.736
2023	Junio	12.355
2023	Julio	12.760
2023	Agosto	13.693
2023	Septiembre	14.575
2023	Octubre	14.735
2023	Noviembre	14.667
2023	Diciembre	14.984
2024	Enero	15.728
2024	Febrero	17.234
2024	Marzo	17.448
2024	Abril	17.381
2024	Mayo	17.270
2024	Junio	16.210
2024	Julio	17.510
2024	Agosto	17.291
2024	Septiembre	18.134
2024	Octubre	17.999
2024	Noviembre	17.936
2024	Diciembre	17.970
2025	Enero	18.098
Incremento dic-2023 a dic 2024		19,93%
Incremento ene-2023 a ene-2025		58,10%

Gráfico 13.4



Fuente: SICOM – Sistema de información de la cadena de distribución de combustibles del Ministerio de Minas y Energía

Respecto del precio de la 'Gasolina' en el país es preciso señalar como antecedente que en el 2023 el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, junto con el Ministerio de Minas y Energía, con el fin de aliviar la presión sobre las finanzas públicas ejercida por el enorme déficit del *Fondo de Estabilización del Precio de los Combustibles – Fepc*, pusieron en marcha una campaña de 13 meses para ajustar su precio, alineándolo con los valores internacionales y, a la vez, eliminando la necesidad del otorgamiento de subsidios por parte del gobierno. Por ello, hubo un incremento paulatino del precio que permitió, al final del proceso, obtener un valor del mercado interno acorde con el mercado global.[26]

Valga resaltar que, a sept-2024 el 'Fepc' (que es un mecanismo creado para atenuar y dar equilibrio a los precios internos de los combustibles a partir de la diferencia entre el ingreso del productor local y el precio de paridad) registraba un déficit abrumador superior a los $30 billones.[27] Ya para el cierre

[26] Tomado de: https://www.infobae.com/colombia/2024/09/21/gobierno-promete-dejar-el-fondo-de-estabilizacion-de-combustibles-en-equilibrio-para-2026/
[27] Tomado de: https://www.larepublica.co/analisis/jorge-enrique-saenz-castro-3720613/fondo-de-estabilizacion-de-precios-tiempo-de-despedirlo-3949778

del año 2024 dicho déficit asciende a $10,7 billones.[28] Empero, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público tiene por meta entregar en el año 2026 el 'Fepc' sin déficit significativo, lo que representa dejarlo en equilibrio como una solución estructural del problema.

Para el caso del 'Diésel' el incremento en su precio ha sido tratado con mayor cautela, no decidiéndose realizar en forma simultánea con el programa de ajuste al precio de la 'Gasolina', ante las dificultas que conlleva especialmente para el sector del transporte y logístico del país, puesto que la mayoría de las mercancías en el mercado doméstico se movilizan en vehículos alimentados por este tipo de combustible, afectando los precios internos y la competitividad de los productos colombianos en el mercado internacional.

No obstante, el programa de ajuste del precio del 'Diésel arrancó en el tercer trimestre del 2024 y se espera siga avanzando gradualmente y de manera concertada entre el gobierno, el gremio transportador y otros actores del sector, hasta cerrar la brecha de precios tal y como aconteció con la 'Gasolina'. Y se conoce que tal incremento impacta negativamente los altos costos de la cadena de suministro y, en general, la economía nacional. Para la Federación Colombiana de Transportadores de Carga *"...un aumento de 10% en los precios del 'Diésel' se traduce en un incremento proxy de 0,3% en el IPC, con un incremento proyectado de $6.000 en el precio del 'Diésel', esto podría resultar en un aumento del IPC de hasta 1,8%, exacerbando la inflación... y donde el aumento en el transporte urbano puede representar hasta 10% del salario mínimo".*[29]

2.8. Índice de Costos de Construcción de Obras Civiles (ICOCIV)[30]

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.

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 yversátiles 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:

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

[28] Tomado de: https://www.rcnradio.com/colombia/habra-nuevos-incrementos-en-el-precio-del-acpm-esto-responde-el-gobierno
[29] Ibidem
[30] 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/indice-de-costos-de-la-construccion-de-obras-civiles-icociv-informacion-historica

atender durante la ejecución de los contratos los incrementos de precios que en su momento se puedan presentar. Tanto la fórmula de cálculo del reajuste de los costos directos de obra como la explicaciónde 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 – Resultados anuales (dic-2024 / dic-2023)

Variación y contribución anual del ICOCIV por agrupaciones de subclases CPC V2.0 A.C.

En dic-2024, la variación del ICOCIV fue 3,78%, en comparación con el mes de dic-2023.

Las siguientes tres (3) de las cinco (5) agrupaciones CPC relacionadas con la construcción de obras civiles presentaron una variación por encima del promedio nacional (3,78%):

- Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas (4,27%)
- Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) (4,18%)
- Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (3,82%)

Las siguiente y restantes dos (2) de las cinco (5) agrupaciones CPC presentaron variaciones por debajo del promedio nacional (3,78%), así:

- Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil (3,22%)
- Construcciones en minas y plantas industriales (2,83%)

ICOCIV. Variación y contribución anual de las cinco agrupaciones de subclases CPC V 2.0 al total Total nacional - Diciembre 2024

Tabla 12.

Código agrupación CPC	Nombre agrupación CPC	Peso %	Variación (%)	Contribución (puntos porcentuales)
			2024	2024
S30201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	55,65	3,82	2,14
S30202	Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	5,76	4,18	0,24
S30203	Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	19,46	4,27	0,82
S30204	Construcciones en minas y plantas industriales	9,49	2,83	0,27
S30205	Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil	9,63	3,22	0,32
	Total	**100**	**3,78**	**3,78**

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

Variación y contribución anual según 17 subclases CPC V2.0A.C.

Por 'Subclases' y al comparar may-2024 con may-2023, las mayores variaciones se evidenciaron en:

- Tuberías de larga distancia (6,72%)
- Represas (7,00%)
- Puentes y carreteras elevadas (6,62%)

A su vez, las menores variaciones de precios se encontraron en:

- Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones (1,78%)
- Cables locales y obras conexas (0,92%)

ICOCIV. Variación y contribución anual según 17 subclases CPC V2.0 A.C. Total nacional – Diciembre 2024

Tabla 13.

Código CPC	CPC	Peso %	Variación (%)	Contribución al total nacional (puntos porcentuales)
			2024	2024
53211	Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles	48,71	3,96	1,94
53212	Ferrocarriles	0,58	3,89	0,02
53213	Pistas de aterrizaje	0,86	3,19	0,03
53221	Puentes y carreteras elevadas	2,40	4,20	0,10
53222	Túneles	3,09	1,39	0,04
53231	Acueductos y otros conductos de suministro de agua, excepto gasoductos	4,41	4,39	0,19
53232	Puertos, vías navegables e instalaciones conexas	0,46	3,73	0,02
53233	Represas	0,03	5,47	0,00
53234	Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones	0,89	3,32	0,03
53241	Tuberías de larga distancia	2,69	5,47	0,14
53242	Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables)	4,94	4,84	0,22
53251_D3	Gasoductos locales, Alcantarillado y plantas de tratamiento de agua	6,27	3,02	0,19
53252	Cables locales y obras conexas	5,56	4,68	0,26
53261	Construcciones en minas	4,91	3,46	0,17
53262	Centrales eléctricas	4,58	2,16	0,10
53270	Construcciones deportivas al aire libre	2,26	3,50	0,08
53290	Otras obras de ingeniería civil	7,36	3,13	0,24
	Total	**100,00**	**3,78**	**3,78**

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

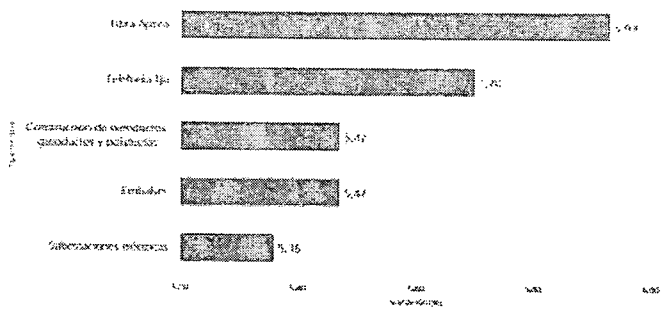
Variación y contribución anual por tipología de obra (46 obras).

Al comparar dic-2024 con el mismo mes del año anterior y según tipología de obra, 'Fibra óptica' presentó la mayor variación anual (5,93%), seguido por 'Telefonía fija' (5,70%) y 'Construcción de oleoductos, gasoductos y poliductos' (5,47%).

Por su parte, las menores variaciones anuales según tipología de obra se observaron en: 'Túneles' (1,39%), 'Semaforización electrónica' (1,61%) y 'Plantas de tratamiento de agua potable' (1,74%).

ICOCIV. Mayores variaciones anuales, según tipología de obra Total nacional Dic-2024

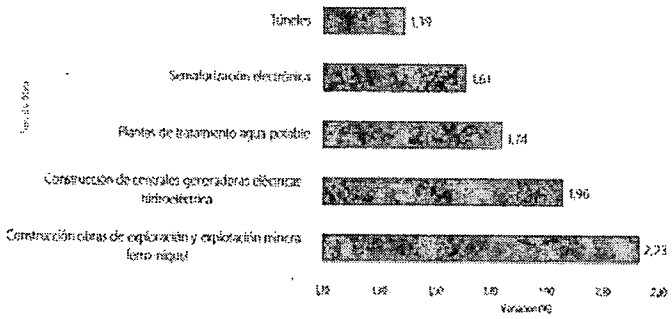
Gráfico 14.1



Fuente: DANE - ICOCIV.

ICOCIV. Menores variaciones anuales, según tipología de obra Total nacional Dic-2024

Gráfico 14.2



Fuente: DANE - ICOCIV.

Variación y contribución anual del ICOCIV según grupos de costos.

Por grupos de costos, en dic-2024, las mayores variaciones de precios con respecto al mismo mes del año anterior (dic-2023), que estuvieron por encima del promedio nacional (3,78%) fueron:

- Mano de obra (8,76%)
- Transporte (4,82%)
- Equipos (4,82%)

Entretanto que, los grupos de costos que en dic-2024 registraron variaciones de precio menor al promedio nacional (3,78%) en relación con el mes de dic-2023, corresponde a:

- Maquinaria (3,62%)
- Materiales (2,42%)
- Herramienta menor (0,25%)
- Equipos especiales para obra (-1,65%)

La mayor contribución a la variación anual del ICOCIV (3,78%), desde los grupos de costos, la aporta Mano de obra con 1,41%, Materiales con 1,30% y Maquinaria con 0,44%; y en menor medida Transporte con 0,40%, Equipos 0,27%, Herramienta menor con 0,00% y, finalmente, Equipos especiales para obra con -0,04%.

ICOCIV Variación y contribución anual según grupos de costos - Total nacional Diciembre 2024

Tabla 14.

Grupo	Peso %	Variación (puntos porcentuales) 2024	Contribución (puntos porcentuales) 2024
Materiales	51,31	2,42	1,30
Herramienta menor	2,14	0,25	0,00
Maquinaria	12,71	3,62	0,44
Equipos	6,18	4,82	0,27
Mano de obra	16,89	8,76	1,41
Transporte	8,89	4,82	0,40
Equipos especiales para obra	1,89	-1,65	-0,04
Total	**100,00**	**3,78**	**3,78**

Fuente: DANE -ICOCIV.

A continuación, se presenta comparativo entre los resultados de la variación del ICOCIV e IPC, en el cual se puede evidenciar que, entre otros aspectos, al cierre de dic-2022 la variación anual del IPC a razón del 13,12% fue 3,39 puntos porcentuales mayor a la variación anual del ICOCIV que cerró en 9,73%; para el cierre de dic-2023 la variación anual del IPC con registro del 9,28% fue muy cercana a la variación anual del ICOCIV con dato del 9,20%, la diferencia es de tan solo 0,08 puntos porcentuales entre ambos índices; mientras que, para el último año al cierre de 2024 la variación del IPC fue de 5,20% y superior en 1,42 puntos porcentuales a la variación anual del ICOCIV que cerró en 3,78%.

También, puede notarse que en la serie mensual de datos analizada 'ene-2022 a dic-2024', el IPC anual ha variado normalmente por encima del ICOCIV anual, excepto para los meses de may-2022 y feb-mar-abr-2023.

ICOCIV e IPC (Variación anual total)
Serie ene-2022 a dic-2024

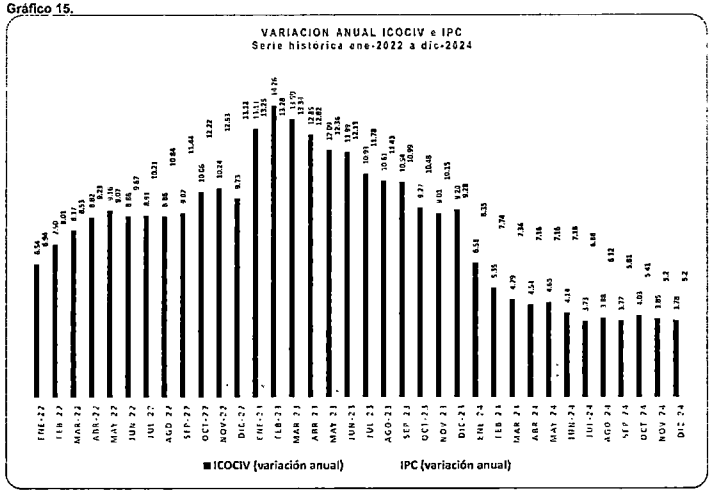
Tabla 15.

ICOCIV						IPC (variación anual)	Diferencia (IPC menos ICOCIV)
Año	Mes	Índice	Variación porcentual (%)				
			Mensual	Año corrido	Anual		
2022	Enero	107,48	1,82	1,82	6,54	6,94	0,40
	Febrero	108,95	1,36	3,21	7,50	8,01	0,51
	Marzo	110,11	1,08	4,32	8,17	8,53	0,36
	Abril	111,37	1,14	5,50	8,82	9,23	0,41
	Mayo	112,37	0,90	6,45	9,16	9,07	-0,09
	Junio	112,63	0,23	6,69	8,86	9,67	0,81
	Julio	113,88	1,12	7,89	8,91	10,21	1,30
	Agosto	114,11	0,20	8,10	8,86	10,84	1,98
	Septiembre	114,26	0,13	8,24	9,02	11,44	2,42
	Octubre	115,49	1,08	9,41	10,06	12,22	2,16
	Noviembre	115,91	0,37	9,81	10,24	12,53	2,29
	Diciembre	115,83	-0,08	9,73	9,73	13,12	3,39
2023	Enero	121,59	4,98	4,98	13,13	13,25	0,12
	Febrero	124,48	2,38	7,47	14,26	13,28	-0,98
	Marzo	125,08	0,48	7,99	13,59	13,34	-0,25
	Abril	125,67	0,48	8,50	12,85	12,82	-0,03
	Mayo	125,95	0,22	8,74	12,09	12,36	0,27
	Junio	126,12	0,14	8,89	11,99	12,13	0,14
	Julio	126,33	0,17	9,07	10,93	11,78	0,85
	Agosto	126,22	-0,09	8,97	10,61	11,43	0,82
	Septiembre	126,30	0,07	9,05	10,54	10,99	0,45
	Octubre	126,20	-0,08	8,95	9,27	10,48	1,21
	Noviembre	126,36	0,13	9,10	9,01	10,15	1,14
	Diciembre	126,48	0,09	9,20	9,20	9,28	0,08
2024	Enero	129,59	2,46	2,46	6,58	8,35	1,77
	Febrero	131,14	1,20	3,69	5,35	7,74	2,39
	Marzo	131,07	-0,06	3,63	4,79	7,36	2,57
	Abril	131,38	0,24	3,88	4,54	7,16	2,62
	Mayo	131,81	0,32	4,21	4,65	7,16	2,51
	Junio	131,35	-0,35	3,85	4,14	7,18	3,04
	Julio	131,05	-0,23	3,61	3,73	6,86	3,13
	Agosto	131,11	0,05	3,66	3,88	6,12	2,24
	Septiembre	131,07	-0,03	3,63	3,77	5,81	2,04
	Octubre	131,28	0,16	3,80	4,03	5,41	1,38
	Noviembre	131,23	-0,04	3,76	3,85	5,20	1,35
	Diciembre	**131,25**	**0,02**	**3,78**	**3,78**	**5,20**	1,42

Fuente: Dane – Banco de la República. 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
https://suameca.banrep.gov.co/buscador-de-series/#/consolidado

ICOCIV e IPC (Variación anual total)
Serie ene-2022 a dic-2024

Gráfico 15.



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

https://www.banrep.gov.co/es/estadisticas/indice-precios-consumidor-ipc

En la siguiente Tabla 16 se presenta la variación y contribución mensual, año corrido y anual del ICOCIV, con corte a dic-2024, por la agrupación de subclase *'Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles'*, conforme el grupo de costos y los insumos.

ICOCIV variación y contribución mensual, año corrido y anual por la agrupación de subclase 'Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles', según grupo de costos e insumos
Diciembre de 2024

Tabla 16.

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 diciembre de 2024											
Código grupos CPC V 2.0 A.C	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.	Grupo de costos	Código de insumo	Insumos	Pond. al grupo CPC V2 A.C. (%)	Variación (%)			Contribución a la variación del grupo CPC (puntos porcentuales)		
						Mes	Año corrido	Anual	Mes	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	101	Arena	0,36	-0,25	5,31	5,31	0,00	0,02	0,02
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	102	Arborización	0,33	0,11	5,93	5,93	0,00	0,02	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 diciembre de 2024

Código grupos CPC V 2.0 A.C	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.	Grupo de costos	Código de insumo	Insumos	Pond. al grupo CPC V2 A.C. (%)	Variación (%)			Contribución a la variación del grupo CPC (puntos porcentuales)		
						Mes	Año corrido	Anual	Mes	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	103	Consumibles	3,97	1,33	-1,93	-1,93	0,05	-0,08	-0,08
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	104	Malla	0,40	0,57	-1,40	-1,40	0,00	-0,01	-0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	105	Alambre	0,12	0,91	-2,38	-2,38	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	106	Acero corrugado	1,69	-0,40	-8,56	-8,56	-0,01	-0,15	-0,15
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	107	Cemento	5,92	-0,55	6,36	6,36	-0,04	0,40	0,40
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	108	Tubería acueducto y alcantarillado	0,45	-0,18	1,95	1,95	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	109	Acero	1,99	2,33	-10,54	-10,54	0,05	-0,26	-0,26
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	110	Cinta	0,03	-0,38	-3,09	-3,09	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	111	Tubería de concreto	0,22	0,73	10,63	10,63	0,00	0,02	0,02
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	112	Accesorios tubería	0,12	0,83	3,25	3,25	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	113	Concreto común	6,06	1,66	6,63	6,63	0,10	0,40	0,40
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	114	Cable	0,08	4,64	7,20	7,20	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	115	Grava	0,75	-0,58	5,36	5,36	0,00	0,04	0,04
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	116	Pintura	1,11	0,08	1,51	1,51	0,00	0,02	0,02
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	117	Accesorios eléctricos	0,59	-1,01	-4,33	-4,33	0,00	-0,02	-0,02
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	118	Agua	0,38	0,12	7,37	7,37	0,00	0,03	0,03
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	119	Elementos prefabricados	1,70	0,10	9,94	9,94	0,00	0,17	0,17
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	120	Asfalto	3,72	-0,77	0,95	0,95	-0,03	0,04	0,04
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	121	Abrazaderas	0,02	0,34	0,78	0,78	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	0,09	3,16	3,16	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	123	Elementos plásticos	0,11	0,40	2,60	2,60	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	124	Mortero	0,49	0,57	2,87	2,87	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	125	Recebo	11,26	-0,58	5,85	5,85	-0,06	0,64	0,64

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 diciembre de 2024

Código grupos CPC V 2.0 A.C	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.	Grupo de costos	Código de insumo	Insumos	Pond. al grupo CPC V2 A.C. (%)	Variación (%)			Contribución a la variación del grupo CPC (puntos porcentuales)		
						Mes	Año corrido	Anual	Mes	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	126	Tubería acero	0,13	-1,33	-14,50	-14,50	0,00	-0,03	-0,03
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	127	Concreto pavimentos	1,81	-6,44	-4,89	-4,89	-0,12	-0,10	-0,10
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	128	Piedra	2,13	0,08	4,75	4,75	0,00	0,10	0,10
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	129	Concreto simple	2,46	-2,01	5,26	5,26	-0,05	0,14	0,14
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	130	Textil sintético	1,20	-0,33	1,21	1,21	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	131	Tubería PVC	0,27	-0,97	-1,29	-1,29	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	132	Arandela metálica	0,01	2,82	-7,38	-7,38	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	0,00	0,04	0,04	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	134	Adoquín	0,10	0,27	6,02	6,02	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	135	Tierra	0,06	-0,09	5,87	5,87	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	2,41	11,43	11,43	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	0,08	4,02	4,02	0,00	0,07	0,07
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	138	Ladrillo	0,01	0,10	7,47	7,47	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	139	Rejilla	0,49	0,46	5,67	5,67	0,00	0,03	0,03
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	140	Lamina	0,12	-0,13	-12,36	-12,36	0,00	-0,01	-0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	141	Explosivos	0,79	0,32	2,94	2,94	0,00	0,03	0,03
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	142	Abono	0,03	0,31	2,26	2,26	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	0,19	9,74	9,74	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	0,19	-3,34	-3,34	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	0,44	0,90	0,90	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	146	Bloque	0,18	0,99	2,37	2,37	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	147	Accesorios hidráulicos	0,08	0,72	4,60	4,60	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	148	Adaptadores tubería	0,00	-0,16	2,19	2,19	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 diciembre de 2024

Código grupos CPC V 2.0 A.C	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.	Grupo de costos	Código de insumo	Insumos	Pond. al grupo CPC V2 A.C. (%)	Variación (%)			Contribución a la variación del grupo CPC (puntos porcentuales)		
						Mes	Año corrido	Anual	Mes	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	149	Adhesivo cerámica	0,01	0,03	3,80	3,80	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	-0,39	1,45	1,45	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	151	Tubería galvanizada	0,02	0,12	-0,73	-0,73	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	-0,02	2,04	2,04	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	153	Yeso	0,07	-0,03	2,65	2,65	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	154	Curva tubería	0,00	-0,70	-1,91	-1,91	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	-0,05	-4,22	-4,22	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	0,10	-7,37	-7,37	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	-1,01	3,03	3,03	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	158	Concreto arquitectónic o	0,00	-4,59	9,08	9,08	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	4,97	4,97	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	-0,58	-4,66	-4,66	0,00	-0,01	-0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	161	Aceite	0,01	-0,99	-9,17	-9,17	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	162	Teja	0,07	0,30	-4,84	-4,84	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	-0,10	3,66	3,66	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	-0,31	0,49	0,49	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	165	Junta de dilatación	0,12	0,14	5,37	5,37	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	166	Neopreno	0,02	0,00	-0,51	-0,51	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	0,56	-0,15	-0,15	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	168	Acido	0,00	1,62	-19,13	-19,13	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	-0,67	-0,58	-0,58	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	170	Niple tubería	0,00	0,05	-3,11	-3,11	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	1,05	0,84	0,84	0,00	0,00	0,00

GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA
Secretaría de Infraestructura Física

Análisis del Sector LIC-111B-01-2025
Lorena-Maratón Etapa 3

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 diciembre de 2024

Código grupos CPC V 2.0 A.C	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.	Grupo de costos	Código de insumo	Insumos	Pond. al grupo CPC V2 A.C. (%)	Variación (%)			Contribución a la variación del grupo CPC (puntos porcentuales)		
						Mes	Año corrido	Anual	Mes	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	172	Concreto tremie	0,20	0,83	7,97	7,97	0,00	0,02	0,02
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	173	Reducción tubería	0,00	-0,02	-1,73	-1,73	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	0,57	-1,99	-1,99	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	0,15	0,25	0,25	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	301	Motoniveladora	1,09	-0,01	4,15	4,15	0,00	0,04	0,04
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	302	Compactador	1,37	-0,01	5,89	5,89	0,00	0,08	0,08
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	303	Telehandler	0,23	0,19	5,47	5,47	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	304	Maquinaria de excavación	4,78	0,01	4,11	4,11	0,00	0,18	0,18
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	305	Bulldozer	1,74	0,07	3,36	3,36	0,00	0,06	0,06
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	306	Perforadora	2,12	0,00	-4,62	-4,62	0,00	-0,09	-0,09
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	307	Cargadora	0,47	0,13	4,95	4,95	0,00	0,02	0,02
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	308	Grúa	0,54	0,00	6,89	6,89	0,00	0,04	0,04
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	309	Fresadora de pavimento	0,09	0,00	7,89	7,89	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	310	Finisher	0,25	0,00	4,78	4,78	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	311	Piloteadora	0,07	0,00	-0,08	-0,08	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	312	Montacargas	0,03	-0,24	4,55	4,55	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	0,45	8,73	8,73	0,00	0,02	0,02
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	402	Compresor	1,47	0,00	4,35	4,35	0,00	0,06	0,06
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	403	Cortadora	0,08	-0,65	-1,62	-1,62	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	404	Demoledor	0,05	-0,13	3,78	3,78	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	-0,01	4,87	4,87	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	406	Equipo de medición	0,14	0,00	4,36	4,36	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	407	Equipo de soldado u oxicorte	0,22	0,00	1,69	1,69	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 diciembre de 2024

Código grupos CPC V 2.0 A.C	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.	Grupo de costos	Código de insumo	Insumos	Pond. al grupo CPC V2 A.C. (%)	Variación (%)			Contribución a la variación del grupo CPC (puntos porcentuales)		
						Mes	Año corrido	Anual	Mes	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	408	Equipos para concreto	0,88	-0,39	5,35	5,35	0,00	0,04	0,04
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	409	Formaleta y accesorios	0,94	0,87	6,66	6,66	0,01	0,06	0,06
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	410	Generador	0,10	0,00	3,35	3,35	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	0,41	-1,07	-1,07	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	-0,31	4,58	4,58	0,00	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	0,00	8,46	8,46	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	502	Ayudante	3,59	0,00	10,63	10,63	0,00	0,39	0,39
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	503	Cuadrilla	7,94	0,00	8,96	8,96	0,00	0,66	0,66
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	504	Profesional	0,69	0,00	6,28	6,28	0,00	0,04	0,04
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	505	Cadenero	0,03	0,00	8,98	8,98	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	0,00	6,94	6,94	0,00	0,08	0,08
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	507	Auxiliar	0,16	0,00	8,50	8,50	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	508	Técnico	0,05	0,00	5,55	5,55	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	509	Comisión topográfica	0,31	0,00	2,48	2,48	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	510	Conductor	0,02	0,00	12,19	12,19	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	511	Maestro	0,03	0,00	7,17	7,17	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	0,00	6,67	6,67	0,00	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	0,00	10,03	10,03	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	0,10	5,99	5,99	0,00	0,04	0,04
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Transporte	677	Volqueta	7,02	0,00	4,38	4,38	0,00	0,29	0,29
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Transporte	678	Mixer	0,01	2,41	-1,12	-1,12	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	0,00	7,26	7,26	0,00	0,09	0,09
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Transporte	680	Transporte de personal	0,09	0,71	8,80	8,80	0,00	0,01	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 diciembre de 2024

Código grupos CPC V 2.0 A.C	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.	Grupo de costos	Código de insumo	Insumos	Pond. al grupo CPC V2 A.C. (%)	Variación (%)			Contribución a la variación del grupo CPC (puntos porcentuales)		
						Mes	Año corrido	Anual	Mes	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Transporte	681	Transporte interno	1,12	0,09	4,85	4,85	0,00	0,05	0,05
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Transporte	682	Transporte fluvial	0,04	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	-0,51	0,37	0,37	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	-0,31	1,55	1,55	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	-0,71	-1,41	-1,41	-0,01	-0,02	-0,02
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	0,00	-5,80	-5,80	0,00	0,00	0,00
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	-0,30	-7,03	-7,03	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	-0,01	0,30	0,30	0,00	0,00	0,00
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	0,59	7,90	7,90	0,00	0,00	0,00

Fuente: DANE-ICOCIV Boletín Técnico del 30 de enero de 2025 (Información actualizada dic-2024)
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/indice-de-costos-de-la-construccion-de-obras-civiles-icociv-informacion-historica

2.9. El hierro y acero en Colombia.

El acero, o el hierro como también es llamado en Colombia, constituye un material esencial para el sector de la construcción y, en general, para la industria.; y el principal material utilizado en las estructuras construidas en Colombia es el 'Concreto reforzado', el cual se fabrica añadiendo elementos de refuerzo tales como barras de acero o malla de acero al concreto fresco antes de que se endurezca, a fin de generar una mayor resistencia y rigidez al concreto y hacerlo más adecuado para soportar cargas más grandes y resistir deformaciones y grietas.

El concreto reforzado comporta un material muy versátil y duradero, y suele utilizarse en la construcción de puentes, edificios, carreteras, muros de contención y otras estructuras que necesitan una gran resistencia y durabilidad; resultando, mayormente el acero corrugado y la malla electrosoldada y, de otro lado, el acero en perfiles formados en frío (carpintería metálica: pasamanos, barandas, rejas, etc.), elementos muy demandados en la construcción de viviendas y otras obras de infraestructura, siendo el acero estructural el que mayor peso suele tener en el costo especialmente de éstas últimas.

Ahora bien, el precio del acero tiene alto impacto en el costo de un proyecto de obra y puede estar influenciado por razones de oferta y demanda (a mayor demanda del bien, mayor será el precio al que los productores estarán dispuestos a venderlo, y a mayor oferta del bien, más bajo será el precio al que los consumidores estarán dispuestos a comprarlo); por aumento en los costos de

producción, especialmente de materias primas incorporadas, que suelen ser trasferidos al precio del producto; por fluctuaciones monetarias que hacen que ante la devaluación de la moneda local se aumente el precio de los productos importados; y por efectos de imposiciones tributarias que inciden en el aumento de los precios, o bien por el otorgamiento de exenciones y subsidios que hacen que los precios disminuyan.

Resulta importante conocer que desde la fabricación el acero se clasifica en dos categorías: 'Acero plano' y 'Acero largo'. El 'Acero plano' es fabricado por siderúrgicas grandes que parten del mineral de hierro y carbono para fundirlo en alto horno, luego pasan por una colada continua para fabricar planchones, que son laminados y enrollados; mientras que el Acero largo' suele fabricarse en siderúrgicas más pequeñas, que parten generalmente de la chatarra reciclada, la cual igualmente va al horno.

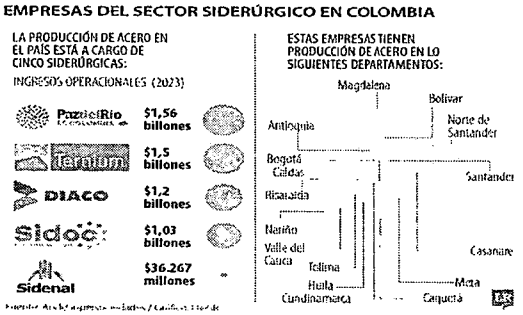
En el mercado doméstico las empresas siderúrgicas locales producen solo productos de acero largos (varillas, perfiles angulares y alambrones), y los productos de acero planos dependen de importaciones de otros países, especialmente Brasil y México.

Así las cosas, el precio del acero en Colombia también está en función de la variación del precio del carbón, el mineral del hierro y de la chatarra; y debido a la dependencia de importaciones de aceros planos el precio se hace volátil y está sujeto a los cambios de precios internacionales y el efecto en la tasa de cambio del dólar estadounidense.

Pese a que Colombia cuenta con importantes reservas de mineral de hierro, que es el principal componente del acero, significando un gran potencial para aumentar la producción nacional de acero, suele darse que la producción local de acero es inferior a las necesidades de consumo del mismo. Siendo ese desbalance un detonante de la variación en los precios, al no ser correspondida la cantidad demandada con un aumento en la oferta del acero disponible en el país.

La industria del acero en Colombia cuenta con 5 empresas clave: Acerías Paz del Río, Diaco, Sidenal, Sidoc y Ternium [Imagen 3], que en conjunto suman ingresos por $5,3 billones, y tienen producción en Antioquia, Bogotá, Bolívar, Caldas, Caquetá, Casanare, Cundinamarca, Huila, Magdalena, Meta, Nariño, Norte de Santander, Risaralda, Santander, Tolima y Valle del Cauca.

Imagen 3. **"Top 5" Empresas colombianas del sector siderúrgico – Año 2024**



Tomado de: https://www.larepublica.co/empresas/las-empresas-siderurgicas-piden-que-se-nivelen-los-precios-de-la-importacion-de-acero-3976073

El mercado de acero en Colombia alcanzó un volumen de 3,4 millones de toneladas en 2024. Se espera que el mercado crezca a una tasa anual de 4,10% durante el período 2025-2034, para alcanzar un volumen de 4,88 millones de toneladas en el año 2034.[31]

A su vez, la Agencia Nacional de Minería, contabilizó la producción nacional de aceros largos en 1,47 millones de toneladas. Sin embargo, se estima que el país tiene una capacidad instalada para producir hasta 2,6 millones de toneladas y generar cerca de 50.000 puestos de trabajo entre directos e indirectos.[32]

En ene-2025, el precio del acero/kg de construcción está entre $3.600 y $4.000 pesos. En presentación de 6 m. de varilla corrugada 3/8" tiene un costo de $13.000. Por otro lado, en presentación de 6 m. de varilla corrugada 1/2" tiene un costo de $22.000 pesos. El precio del hierro/kg en Colombia puede variar según la región y el proveedor que lo venda.[33]

Es de reseñar que el Gobierno Nacional, con el objetivo de reducir la competencia de productos extranjeros y fortalecer la industria siderúrgica colombiana, expidió el Decreto 1227 del 03-oct-2024, que impone una salvaguardia a las importaciones de barras de acero corrugado, estableciendo un cupo libre de arancel de 29.529 ton/año. Las importaciones que superen este umbral estarán sujetas a un arancel de 14,5%; además, el Decreto 1294 del 18-oct-2024 estableció un gravamen de 35% sobre las importaciones de alambrón de hierro y acero provenientes de países sin acuerdos comerciales vigentes, como China y Rusia.[34]

También, a inicios de feb-2025, Donald Trump presidente de EEUU firmó órdenes ejecutivas para imponer aranceles de 25% a las importaciones de acero y aluminio, como medida para proteger la seguridad nacional y fortalecer la base industrial de su país.

Empero, históricamente este tipo de medidas proteccionistas han demostrado ser contraproducentes, al elevar los costos de insumos esenciales, afectando la competitividad de las industrias que dependen de ellos y generando incertidumbre en el comercio internacional; por ello, se prevé que podrá encarecerse los costos de producción para muchas empresas, e incluso subir la inflación. A nivel internacional tal medida impacta indiscriminadamente a todos los países, representando un desafío sin precedentes para la industria siderúrgica global y la colombiana.

La Cámara Colombiana del Acero (CAMACERO), en comunicado de prensa de 11-feb-2025, informa que las exportaciones colombianas de acero a EEUU son relativamente pequeñas, representando solo el 0,3% de la participación total de las importaciones estadounidenses en este sector, pero la implementación de estos aranceles impactará negativamente al país el reducir la competitividad de nuestros productos en el mercado estadounidense y con ello una disminución de las exportaciones, poniendo en riesgo la sostenibilidad de numerosas empresas de la industria metalúrgica y los empleos que estas generan. Hasta nov-2024, las exportaciones del sector siderúrgico colombiano a EEUU alcanzaron un volumen de 7.559 ton., con un valor FOB de USD26,35 millones.[35]

Es de advertir que la imposición de aranceles cierne gran incertidumbre en el comercio internacional por las represalias comerciales que los países suelen desatar en contra respuesta.

Para Colombia, el impacto de estos aranceles se reflejaría en un aumento de los costos para los

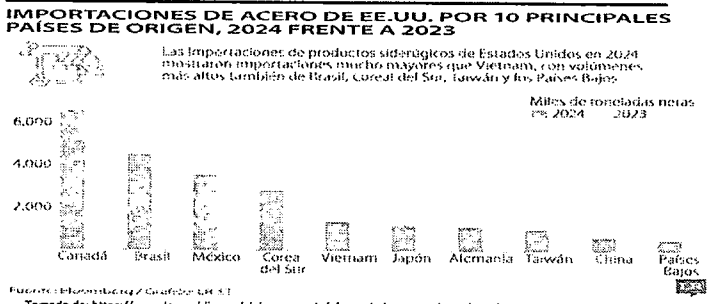
[31] Tomado de: https://www.informesdeexpertos.com/informes/mercado-de-acero-en-colombia
[32] Tomado de: https://www.larepublica.co/empresas/las-empresas-siderurgicas-piden-que-se-nivelen-los-precios-de-la-importacion-de-acero-3976073
[33] Tomado de: https://www.comandoconstrucciones.com/lo-que-no-te-dicen-de-los-precios-del-acero-en-colombia-2025/
[34] Adaptado de: https://acortar.link/r5KwDl
[35] Tomado de: https://camacero.org/camara-colombiana-del-acero-2025-comunicado-de-prensa/

exportadores de acero y aluminio, lo que podría reducir la demanda en el mercado estadounidense.

Es indudable que la imposición arancelaria va a tener un impacto grande sobre el mercado mundial de acero, y particularmente en la región, pues del "Top 5" de países que abastecen el 65% del consumo de acero importado en los EEUU, tres (3) de ellos son países de la región: Canadá, Brasil y México. [Imagen 4]

Top 10 de países de origen de las importaciones de acero de EEUU – 2024-2023

Imagen 4.



Tomado de: https://www.larepublica.co/globoeconomia/efecto-de-los-aranceles-sobre-el-acero-en-el-producto-interno-bruto-de-estados-unidos-4060339

2.10. Producción y despacho de cemento gris[36]

La Estadística de Cemento Gris (ECG) proporciona información sobre la evolución de la producción y despacho nacionales de cemento gris, incluyendo la totalidad de las empresas cementeras del país. La producción total de cemento gris contiene la oferta nacional y la de exportaciones, mientras que los despachos de cemento gris corresponden únicamente a los realizados a nivel nacional, con datos desagregados por tipo de empaque, canales de distribución y por departamento de destino.

En la Tabla 17 y el Gráfico 16 se presenta la estadística de producción y despachos de cemento gris para la serie anual 2019-2024.

El nivel de Producción de cemento gris en prepandemia, o sea, para el año 2019, fue de 13.012.792 toneladas, y los Despachos al mercado nacional fueron por 12.515.317 toneladas; sin embargo, para la vigencia 2020, con ocasión del Covid-19, la Producción cayó un 8,9% y los Despachos se redujeron 10,2%, ambos versus lo registrado en el 2019.

Los años 2021 y 2022 registraron un comportamiento de recuperación, con crecimientos del 16,4% y 5,9%, respectivamente, en lo concerniente a la Producción; y con incrementos del 16,1% y 3,6%, respectivamente, en lo atinente a los Despachos.

Para el año 2023 la Producción presentó un descenso del 2,7%, mientras los Despachos al mercado nacional cayeron un 4,5%; ambos frente a los valores obtenidos en el año 2022.

[36] Tomado y adaptado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/construccion/estadisticas-de-cemento-gris

En el 2024 la Producción de cemento gris alcanzó 13.423.710 toneladas, presentando una disminución de 5,5% versus las 14.210.890 toneladas obtenidas en el 2023, empero lográndose para el 2024 un nivel de producción superior al registrado en el 2019 que fue de 13.012.792 toneladas (prepandemia); mientras que los Despachos al mercado nacional acumularon 12.109.589 toneladas en el 2024, con disminución de 6,1% frente a las 12.893.705 toneladas del 2023, e incluso con Despachos del 2024 inferiores en 3,2% en comparación a la cifra de despachos del año 2019 (prepandemia) que cerró con 12.515.317 toneladas.

Producción y Despachos de Cemento Gris
Serie anual 2019-2024[P]

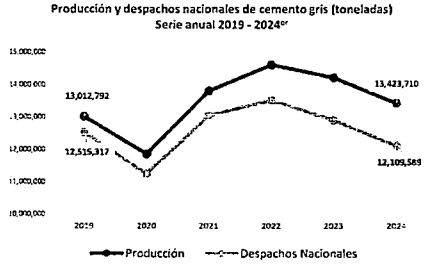
Tabla 17.

Estadística de Cemento Gris - ECG
Evolución de la producción y los despachos nacionales de cemento gris
Total nacional (cifras en toneladas)
Serie anual 2020-2024[p]

Año	Producción	Despachos Nacionales	Variación Producción	Variación Despachos nacionales
2019	13.012.792	12.515.317		
2020	11.868.568	11.233.970	-8,9%	-10,2%
2021	13.797.104	13.041.354	16,4%	16,1%
2022	14.611.414	13.505.398	5,9%	3,6%
2023	14.210.890	12.893.705	-2,7%	-4,5%
2024	13.423.710	12.109.589	-5,5%	-6,1%

Fuente: DANE, actualizada al 20-feb-2025

Gráfico 16.



Tomado y adaptado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/construccion/estadisticas-de-cemento-gris

Según **canal de distribución**, en el 2024 la variación de -6,1% en el total de los Despachos de cemento gris, se explica por los decrecimientos en el canal de Concreteras (-8,5%), el canal de Comercialización (-3,4%), el canal de Constructores y Contratistas (-6,4%), el canal de Otros (-20,1%).

Despachos Nacionales de Cemento Gris por canal de Distribución – Total nacional
Serie anual 2019-2024[P]

Tabla 18.

Estadística de Cemento Gris - ECG
Despachos nacionales de cemento gris por canal de distribución
Total nacional (cifras en toneladas)
Serie anual 2020-2024p

Año	Concreteras	Comercialización	Constructores y contratistas	Otros[1]	Total	Variación Concreteras	Variación Comercialización	Variación Constructores y contratistas	Variación Otros[1]	Variación Total
2019	2.855.193	6.658.350	2.318.920	682.854	12.515.317					
2020	2.178.363	6.315.089	2.070.793	669.725	11.233.970	-23,7%	-5,2%	-10,7%	-1,9%	-10,2%
2021	2.689.134	7.268.485	2.305.208	778.527	13.041.354	23,4%	15,1%	11,3%	16,2%	16,1%
2022	3.171.308	7.304.415	2.207.005	822.671	13.505.399	17,9%	0,5%	-4,3%	5,7%	3,6%
2023	3.163.550	7.065.267	1.892.579	772.309	12.893.705	-0,2%	-3,3%	-14,2%	-6,1%	-4,5%
2024	2.895.135	6.825.795	1.771.463	617.196	12.109.589	-8,5%	-3,4%	-6,4%	-20,1%	-6,1%

[1] El canal de distribución "Otros" 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.

Fuente: DANE, actualizado al 20-feb-2025

Tomado y adaptado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/construccion/estadisticas-de-cemento-gris

En el 2024 frente al 2023, la caída en el total de los Despachos de cemento gris se explica por el departamento de Antioquia (-8,6%), los departamentos que pertenecen al grupo del Resto** (-10,6%), el departamento de Santander (-19,8%) y el departamento de Boyacá (-24,6%), los cuales restaron en conjunto 4,7 puntos porcentuales a la variación total de -8,4%.

El Despacho de cemento gris a granel es explicado por el decrecimiento presentado en el departamento de Atlántico (-21,3%), algunos departamentos que pertenecen al grupo del Resto** (-28,1%) y el departamento de Santander (-33,1%), los cuales restaron en conjunto 5,8 puntos porcentuales a la variación total de cemento gris a granel (-9,2%).

Por otro lado, los Despachos de cemento gris empacado presentaron una variación de -8,0%, explicado principalmente por el decrecimiento registrado en el departamento de Antioquia (-12,1%), Boyacá (-28,1%) y algunos departamentos que pertenecen al grupo del Resto** (-7,1%), los cuales restaron en conjunto 4,4 puntos porcentuales a dicha variación.

Variación y contribución de los despachos de cemento gris por tipo de empaque según departamento de destino Diciembre (2024P / 2023)

Tabla 19.

Departamentos	Granel		Empacado		Total	
	Variación anual (%)	Contribución (p.p.)	Variación anual (%)	Contribución (p.p.)	Variación anual (%)	Contribución (p.p.)
Total Nacional	-9,2	-9,2	-8,0	-8,0	-8,4	-8,4
Antioquia	-0,2	0,0	-12,1	-2,1	-8,6	-1,4
Santander	-33,1	-1,7	-14,1	-0,7	-19,8	-1,0
Boyacá	0,4	0,0	-28,1	-1,2	-24,6	-0,9
Atlántico	-21,3	-2,2	0,2	0,0	-12,1	-0,2
Cundinamarca	-8,2	-0,8	-7,3	-0,5	-7,7	-0,6
Magdalena	-20,6	-0,4	-14,9	-0,3	-16,1	-0,4
Bolívar	1,0	0,0	-11,8	-0,5	-7,9	-0,4
Cauca	-17,6	-0,5	-11,4	-0,3	-13,4	-0,3
Cesar	-22,0	-0,3	-10,0	-0,3	-12,2	-0,3
Tolima	-26,1	-0,6	-4,8	-0,2	-9,6	-0,1
Casanare	-20,3	-0,1	-17,0	-0,3	-17,4	-0,3
Nariño	-15,2	-0,1	-9,2	-0,3	-9,8	-0,2
Meta	-29,0	-0,49	3,9	0,1	-5,9	-0,2
Bogotá*	0,8	0,2	0,0	0,2	1,9	0,2
Sucre	28,8	0,2	-16,2	-0,2	-8,8	-0,1
Huila	-6,3	-0,1	0,0	0,0	-1,1	0,0
Norte de Santander	-20,7	-0,4	0,3	0,2	1,3	0,0
Quindío	-3,2	0,0	8,5	0,1	4,7	0,0
Valle del Cauca	12,5	0,8	0,1	0,0	3,4	0,8
Resto**	-28,1	-1,9	-7,1	-1,1	-10,6	-1,4

Fuente: DANE, ECG
P Cifras provisionales
* 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.
Nota: La diferencia en la suma de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en la investigación.

2.11. Producción de concreto premezclado[37]

El indicador de la Producción de concreto -Estadística de Cemento Premezclado (EC)-, constituye un indicador líder del sector de la Construcción, al ser el concreto uno de los insumos más importantes tanto para la mayoría de las obras civiles que se realizan en el país (carreteras, puentes, represas, etc.), como para la construcción de edificaciones, en sus primeras etapas constructivas.

En la Imagen 5 puede observarse que para el período de los últimos 12 meses comprendidos entre dic-2023 y nov-2024P la Producción de concreto premezclado registró una caída de 6,8%, comportamiento que se explicó principalmente por la variación en los destinos Vivienda (-5,2%) y Otros* (-42,7%), los cuales en conjunto restaron 4,5 puntos porcentuales a la variación total.

[37] Tomado y adaptado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/construccion/estadisticas-de-concreto-premezclado

Igualmente, los destinos Edificaciones tuvo una variación del -8,6% y una contribución de 1,4 puntos porcentuales; mientras que las Obras Civiles presentaron una variación de -3,9% con una contribución de 0,9 puntos porcentuales a la variación total.

La Producción de concreto premezclado para el destino Obras Civiles reportó una variación de -3,9%, explicado principalmente por los decrecimientos en los siguientes grupos de obra:

- 530205 'Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil', con -27,4%, el cual restó 1,1 punto porcentual a la variación total doce meses.
- 530202 'Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)', con -34,0%, el cual restó 0,6 punto porcentual a la variación total.
- 530203 'Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder, tuberías y cables locales, y obras conexas', con -12,3%, el cual restó 0,04 punto porcentual a la variación total.

Entre tanto, los grupos de obra que variaron positivamente fueron:

- 530201 'Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puertos, carreteras elevadas y túneles', con crecimiento del 4,9% y contribución de 0,7 punto porcentual al resultado total del indicador.
- 530204 'Construcciones en minas y plantas industriales' aumento 17,4%, y contribuyó con 0,2 punto porcentual a la variación total del indicador.

A su turno, la disminución de 5,2% en la Producción de concreto premezclado con destino a la construcción de Vivienda, fue resultado del decrecimiento de 9,6% en la vivienda No VIS. Mientras que la vivienda VIS registró un leve aumento de 0,1%.

Producción, variación, contribución y participación doce meses de Concreto Premezclado
Según destino y tipo de vivienda (miles de metros cúbicos, variación porcentual y contribución) Total nacional
dic-2023 y nov-2024P / dic-2022 y nov-2023

Imagen 5.

Destinos	Producción (Miles de metros cúbicos)		Variación doce meses (%)	Contribución doce meses (p.p.)	Participación (%)	
	Dic 2022 - nov 2023	Dic 2023 - nov 2024			Dic 2022 - nov 2023	Dic 2023 - nov 2024
Total	8332,1	7768,8	-6,8	-6,8	100,0	100,0
Vivienda	4821,4	4643,2	-3,7	-2,1	57,9	59,8
Edificaciones	1349,0	1296,7	-3,9	-0,9	16,2	16,7
Obras Civiles	1879,7	1807,1	-8,6	-1,4	22,6	23,3
Otros*	283,2	161,9	-42,7	-1,5	3,4	2,1
Tipo de vivienda						
No VIS	2639,1	2397,8	-9,6	-3,0		
VIS	2198,3	2289,4	0,1	0,0		
Grupo de Obra	**1879,7**	**1807,1**				
530201	1.267,4	1.329,6	4,9	0,7		
530202	185,0	103,3	-34,0	-0,6		
530203	28,7	25,1	-12,3	-0,04		
530204	87,6	102,9	17,4	0,2		
530205	311,0	247,7	-27,4	-1,1		

Fuente: DANE, EC.
P Cifra provisional
*Otros: Se refiere a la producción de concreto premezclado a la que no es posible identificar o clasificar por 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.
Grupo 530201. Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles
Grupo 530202. Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos).
Grupo 530203. Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder, tuberías y cables locales, y obras conexas
Grupo 530204. Construcciones en minas y plantas industriales
Grupo 530205. Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil.
Tomado y adaptado de: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/EC/bol-EC-nov2024.pdf

2.12. Indicador de mezcla asfáltica (IMA)[38]

La Mezcla Asfáltica comporta un insumo clave utilizado en el subsector de las Obras civiles, especialmente en la construcción de vías, su importancia se evidencia en la estructura de costos del ICOCIV, formando parte de los 10 productos con mayor participación de la canasta de materiales utilizados para la construcción de obras civiles. El Indicador de Mezcla Asfáltica (IMA) permite contar con información sobre la producción y los despachos en el país de tal insumo.

En la Tabla 20 se presenta el comportamiento de la Producción de mezcla asfáltica (IMA) para el período de 12 meses comprendido entre dic-2023 y nov-2024^{pr} en comparación con lo acontecido para el período entre dic-2022 y nov-2023. En dicho período la Producción de mezcla asfáltica alcanzó los 2.595.374 metros cúbicos de mezcla asfáltica con una variación de -17,6% en comparación con lo registrado en el período dic-2022 y nov-2023, cuando se produjeron 3.150.332 metros cúbicos.

La disminución de la Producción de mezcla asfáltica se explica según tipo de mezcla, así:

- Las mezclas Densas, se redujeron -25,6%, restando 18,7 puntos porcentuales a la variación total.
- Las mezclas asfálticas de categoría Otras*, registraron también una caída de -51,5% mermando 2,5 puntos porcentuales a la variación total.
- La producción de mezcla asfáltica Semidensa, tuvo un crecimiento del 16,8%, sumando 3,7 puntos porcentuales a la variación doce meses de la producción total (-17,6%).

Variación y contribución 12 meses de la Producción de mezcla asfáltica
Según tipo de mezcla. Total nacional
dic-2023 a nov-2024^{pr} / dic-2022 a nov-2023

Tabla 20.

Tipo de mezcla	Dic 2022 - nov 2023	Dic 2023- nov 2024	Variación doce meses (percent)	Contribución a la variación total
Densa	2.304.073	1.713.422	-25,6	-18,7
Semidensa	690.702	806.446	16,8	3,7
Otras*	155.557	75.506	-51,5	-2,5
TOTAL	3.150.332	2.595.374	-17,6	-17,6

Fuente: DANE, IMA.
pr: cifras preliminares.
Nota: por presentación de las cifras a un decimal, la suma de las contribuciones puede no coincidir con el total para el grupo o el total del indicador, por efectos de redondeo.
*Incluye los tipos de mezcla asfáltica gruesa, abierta modificada, drenante, abierta y discontinua para capa de rodadura.
Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IMA/bol-IMA-nov2024.pdf

La Imagen 6 contine el registro de la variación y la contribución de los Despachos de mezcla asfáltica, según el departamento de destino de los despachos, para el período de 12 meses que va de dic-2023 a nov-2024^{pr}, cuyos Despachos de mezcla asfáltica tuvieron una variación negativa de 17,6% en comparación con lo registrado en el período anterior de dic-2022 a nov-2023. Esta disminución se explica principalmente por:

[38] Tomado y adaptado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/construccion/indicador-de-mezcla-asfaltica

- Las disminuciones de algunos de los departamentos que conforman el grupo de Resto* con una variación de -12,2% y una contribución de -4,1 puntos porcentuales a la variación total.
- El departamento de Tolima con una variación de -58,5% y una contribución de -3,1 puntos porcentuales.
- El departamento de Antioquia con una variación de - 18,1% y una contribución de -3,0% puntos porcentuales.
- Las disminuciones de los Despachos hacia los departamentos de Cundinamarca -21,2%, Santander -53,6%, Boyacá -49,6% y Bogotá -11,2%, restaron en conjunto 8,0 puntos porcentuales a la variación total (-17,6%).
- En contraste, el aumento de los Despachos de mezcla asfáltica hacia el departamento del Valle del Cauca con 11,2% aportó 0,7 puntos porcentuales a la variación total.

Variación y contribución 12 meses de los Despachos de mezcla asfáltica
Según departamento de destino de los despachos. Total nacional
dic-2023 a nov-2024^{pr} / dic-2022 a nov-2023

Imagen 6.

Departamento	Dic 2022 - nov 2023	Dic 2023 - nov 2024	Variación doce meses (percent)	Contribución a la variación total (puntos porcentuales)
Antioquia	522.307	428.259	-18,1	-3,0
Bogotá	523.941	465.264	-11,2	-1,9
Boyacá	67.607	34.107	-49,6	-1,1
Cundinamarca	407.225	320.826	-21,2	-2,7
Risaralda	41.176	38.097	-7,5	0,1
Santander	137.139	63.585	-53,6	-2,3
Tolima	154.663	68.319	-55,8	-3,1
Valle del cauca	209.037	232.562	11,2	0,7
Resto*	1.079.043	948.357	12,2	-4,1
TOTAL	3.150.334	2.595.347	-17,6	-17,6

Fuente: DANE, IMA
pr: cifras preliminares.
Nota: por presentación de las cifras a un decimal, la suma de las contribuciones puede no coincidir con el total para el grupo o el total del indicador, por efectos de redondeo.
Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IMA/bol-IMA-nov2024.pdf

2.13. Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC)[39]

En general, la construcción de obras de ingeniería civil es, sin lugar a dudas, una actividad económica determinante que incide en el crecimiento y desarrollo del país. De aquí que el Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC) resulta de la mayor utilidad para conocer el comportamiento de la producción de las obras de ingeniería civil, mediante el seguimiento de los proyectos en ejecución a nivel nacional, directamente desde los avances del proceso productivo de la obra.

El cálculo del IPOC se efectúa para cada uno de los 'Grupos de obra', según la clasificación central de productos (CPC V2.1 A.C), a saber:

[39] Tomado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/construccion/indicador-de-produccion-de-obras-civiles-ipoc

Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC)
'Grupos de obra', según la clasificación central de productos (CPC V2.1 A.C)

Tabla 21.

Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC)	
Grupo de obra	**Descripción**
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles.
530202	Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)
530203	Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas
530204	Construcciones en minas y plantas industriales
530205	Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil

Fuente: Dane
Tomado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/construccion/indicador-de-produccion-de-obras-civiles-ipoc

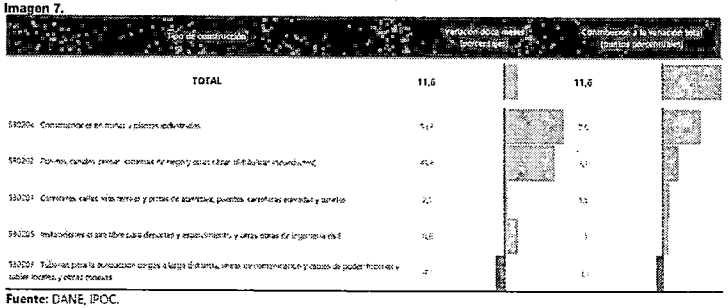
Ahora bien, en el año 2024 la Producción de obras civiles, a precios constantes, aumentó el 11,6%, y se explica por el comportamiento positivo de los siguientes 4 de los 5 'Grupos de obra', a saber:

- 530204 'Construcciones en minas y plantas industriales', presentó una variación de 54,3% y sumó 7,5 puntos porcentuales a la variación total.
- 530202 'Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)', registró un crecimiento de 45,8% y aportó 3,1 puntos porcentuales a la variación total.
- 530201 'Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles', aumentó su producción en 2,1% y sumó 1,1 puntos porcentuales a la variación total.
- 530205 'Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil', incrementó su producción en 11,6% y sumó 1,1 puntos porcentuales a la variación total.

En contraste, el 'Grupo de obra' 530203 'Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas', registró un descenso en su producción del 7,1% y restó 1,1 puntos porcentuales a la variación total.

Variación y contribución 12 meses de la Producción de Obras Civiles (IPOC) a precios constantes
Según tipo de construcción. Total nacional
2024Pr / 2023

Imagen 7.



Fuente: DANE, IPOC.
Pr cifras preliminares
Nota: Por presentación de las cifras a un decimal, la suma de las contribuciones puede no coincidir con el total para el grupo o el total del indicador, por efectos de redondeo.
Tomado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/construccion/indicador-de-produccion-de-obras-civiles-ipoc

3. SÍNTESIS 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 a partir del mes de mayo con la reactivación de otro tanto de actividades suspendidas, también en el segundo semestre se autorizaron el funcionamiento de los sectores de manufactura y la habilitación de servicios como las bibliotecas, museos, salas de belleza, entre otros. En el tercer trimestre de 2020 se permitió una operación de la economía menos restrictiva, aunque sin desconocer 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 afectación de forma temporal de más de 5 millones de puestos 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.

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, sin embargo, progresivamente se fue 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%).

Pero la recuperación económica del país (luego de la pandemia) queda reflejada con un rebote del PIB al 10,8% al cierre de 2021 y del 7,3% al cierre de 2022, con un pobre crecimiento del 0,7% para el año 2023 (con fuertes caídas en los sectores tradicionales de Construcción con -4,2%, Industrias manufactureras con -3,5% y Comercio con -2,8%) y con una moderada variación del PIB del orden del 1,7% al cierre de 2024Pr, período en el cual la 'Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca' y las 'Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios',

crecieron el 8,1%, cada una; la 'Administración pública, defensa, educación y salud' creció el 4,2%; los sectores tradicionales de 'Construcción', 'Comercio' e 'Industrias manufactureras' variaron el 1,9%, el 1,4% y el -2,1%, respectivamente; por su parte las 'Actividades inmobiliarias' y el 'Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado' crecieron ambas al 1,9%; mientras el sector de 'Información y comunicaciones' decreció modernamente el -0,8%; pero la 'Explotación de minas y canteras' fue la que más dramáticamente cayó con el -5,2%.

El crecimiento del sector Construcción al 1,9% en el 2024pr estuvo jalonado por la 'Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil' que creció al 11,7% y en menor grado por las 'Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores)' que creció al 1,5%; mientras que la 'Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales' presentó un decrecimiento de -2,5%, donde las ventas de vivienda crecieron levemente 0,6%, con 144.647 unidades comercializadas, pero las iniciaciones de nuevos proyectos tuvieron una caída del 10%, afectando especialmente el segmento VIS. En todo caso, el subsector de la construcción de vivienda es frágil y dependiente de la disponibilidad de subsidios del gobierno para la vivienda, el acceso al financiamiento y el costo de la deuda.[40]

A su vez, el crecimiento en las 'Obras civiles' (11,7%), tuvo incidencia por el comportamiento en positivo de los grupos de obra 'Construcciones en minas y plantas industriales', con el 54,3%; los 'Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)', con el 45,8%; las 'Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles', con el 2,1% y las 'Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil', con el 11,6%. En contraste el grupo 'Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas', cayó 7,1%.

También, el comportamiento del sector construcción evidencia que la Producción de cemento gris en el 2019 (prepandemia) fue de 13.012.792 toneladas, y los Despachos al mercado nacional fueron por 12.515.317 toneladas; para el 2024 la Producción alcanzó 13.423.710 toneladas, con una disminución de 5,5% versus las 14.210.890 toneladas obtenidas en el 2023, empero lográndose en el 2024 un nivel de Producción superior al registrado en el 2019 (prepandemia); mientras que los Despachos al mercado nacional acumularon 12.109.589 toneladas en el 2024, con disminución de 6,1% frente a las 12.893.705 toneladas del 2023, e incluso con Despachos en el año 2024 inferiores en 3,2% en comparación a la cifra de Despachos del año 2019 que cerró con 12.515.317 toneladas. Esa caída de 6,1% en el año 2024 del total de los Despachos del cemento gris, conforme canal de distribución, se debe a los decrecimientos en las Concreteras (-8,5%), los Comercialización (-3,4%), los Constructores y Contratistas (-6,4%) y el canal de Otros (-20,1%).

Con relación a la Producción de mezcla asfáltica, entre dic-2023 y nov-2024pr, se alcanzó los 2.595.374 m³, con una variación de -17,6%, en comparación con lo registrado entre dic-2022 y nov-2023, cuando se produjeron 3.150.332 m³. Tal disminución obedece a que decrecieron las mezclas Densas en un 25,6% y las mezclas asfálticas de la categoría Otras* en un 51,5%, mientras la mezcla asfáltica Semidensa creció el 16,8%.

Sin embargo, la tasa de desempleo en el histórico reciente, que tuvo su pico más elevado con el 22% en may-2020 (año de pandemia Covid), sigue siendo alta, aunque registra descensos notables recuperando los niveles de tasas de desocupación prepandemia, pasando al 11,1% al cierre de dic-2021, luego al 10,3% en dic-2022, posteriormente al 10% en dic-2023 y llegando al 9,1% al cierre de dic-2024. Donde el total de ocupados en el país en el último lustro, de dic-2020 a dic-2024, muestra un comportamiento creciente del 15,4% pasando de 20.473 a 23.621 millones de personas

[40] Tomado de: https://acortar.link/r5KwDl

ocupadas a nivel nacional; y donde el sector de la Construcción resulta determinante, por un lado, al participar en promedio con 1.471 millones de ocupados, equivalente al 6,9% del total de ocupados a nivel nacional (en la serie mensual 2015-2024) y, de otro lado, al tener una participación promedio del 6,0% del PIB nacional (en la serie anual 2005 - 2024), señalando la importancia e impacto positivo que genera tal sector de la Construcción en los niveles de empleabilidad formal y dinámica económica del país.

A su turno, al cierre de 2019 la inflación fue del 3,8%, pero a finales de 2020 año de la pandemia cae al 1,61%, luego a dic-2021 la inflación llegó al 5,62% e inició su período de desborde del rango meta de control en el horizonte de largo plazo establecido por el Emisor; ya para el cierre de dic-2022 la inflación se ubicó en 13,12%, siendo el dato más alto en los 22 años precedentes, y el ritmo de presión inflacionaria continúo hasta el cierre de mar-2023 cuando ascendió a 13,34%. Oleada inflacionaria doméstica (desde ene-2021 a abr-2023) que no solo recorría la economía colombiana sino el mercado mundial, por causas derivadas inicialmente del Covid-19 que generó desequilibrios entre la oferta y la demanda de bienes y servicios con fuertesrepercusiones en las cadenas de suministros; aunado luego a la invasión de Rusia a Ucrania desde feb-2022 (y que continúa en mar-2025), que a manera de coctel explosivo detonó aún más el encarecimiento de los precios del petróleo (con récords 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. Y además, del inicio, el 07-oct-2023, de otra guerra entre Israel y Palestina (y que continúa en mar-2025 -con cese temporal del fuego- y aristas en los países vecinos Líbano e Irán), donde, hasta ahora el enfrentamiento ha tenido un impacto económico y financiero limitado, pero si el conflicto escala podría producirse una crisis petrolera con fuerte impacto global, debido al riesgo que existe de una escalada del conflicto que incluya un papel de mayor despliegue de Irán, país que respalda a Hamás y supone el 3% de la oferta global de crudo, y la economía mundial no tiene margen para acomodar otra crisis energética, que sería mayor que la derivada de la guerra en Ucrania, porque los shocks de petróleo se transmiten de manera más amplia que los del gas natural debido a su impacto en el transporte y su efecto arrastre en otras materias primas.

Empero, en dic-2023 la inflación del país se ubicó en 9,28% y en dic-2024 presentó un importante descenso al 5,2%; no obstante, en nov-2024 la inflación anual estuvo también en 5,2%, al corte de ene-2025 fue de 5,22% y al cierre de feb-2025 también fue del 5,28%; es decir, en los últimos cuatro meses la inflación anual en Colombia advierte cierta estabilidad o estancamiento en dicho nivel.

A nivel de la región, al corte a dic-2024, la inflación más alta continúo siendo la de Argentina con 112%, seguida de Venezuela con 85%, en un lejano tercer lugar Cuba con 27%, Bolivia cuarta con 9,9%, Uruguay de quinto con 5,49% y de sexto Colombia con un 5,2%. En el ranking continúa Brasil 4,8%, Chile 4,5%, México 4,2%, Paraguay y Honduras con 3,8%, cada uno, luego República Dominicana 3,35%, Nicaragua 2,1%, Perú 1,9% y Guatemala 1,7%. Entre tanto, Costa Rica, Ecuador y El Salvador destacaron por tener una baja inflación de 0,84%, 0,5% y 0,3%, respectivamente; mientas Panamá registró variación negativa con el -0,3%.

En suma, el combate de la inflación seguirá pasando por el ejercicio del principio de cuidado de las cuentas públicas y la credibilidad que exhiba el banco central de cada país.

Fue así que, ante la temporada de alta inflación que vivió el planeta en los dos años posteriores al Covid, las distintas autoridades económicas actuaron 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 hizo lo propio, y la tasa de intervención que en sept-2021 estaba en 1,75%, de forma gradual se fue aumentando y para may-2023 se ubicó en 13,25%, buscando con tal medida frenar la inflación desbordada y proteger la tasa de cambio (TRM) que al 31-dic-2020 fue de US$3.432,50, luego a 31-Dic-2021 fue de US$3.981,16, e incluso en nov-2022 registró varios días

con cifras de $5.000 por dólar, rebotando luego a US$4.810,20 al 31-Dic-2022, posteriormente al 31-Dic-2023 se ubicó en US$3.822,05, al cierre de 31-dic-2024 ascendió a US$4.409,15, y en el dato más reciente correspondiente al 10-mar-2025 la TRM es de $4.116,80; experimentado una disminución *proxy* del 20% en el periodo dic-2022 a dic-2023, o una descolgada del 8% para bienio dic-2022 a dic-2024, y en solo lo corrido del presente año, al corte de 10-mar-2025, se observa un descenso de la TRM del 7% (revaluación del COP) para ubicarse en niveles de 5 meses atrás como el 30-ago-2024 cuando se situó en $4.132,11.

Y es que el dólar, al ser activo refugio, posterior a la pandemia se vino revaluado a nivel mundial, fenómeno que estuvo impulsado por lo que pasó con los precios y disponibilidad de las materias primas y el petróleo, los temores a una recesión económica mundial (especialmente la economía de EEUU), 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, los mayores tipos de interés de referencia de los bancos centrales en los diferentes países, el conflicto entre Israel y palestina que viene desde oct-2023 (y que continúa en mar-2025, con cese temporal del fuego); todo ello combinado generando una sensación de pesimismo en los mercados globales. Adicionalmente, en el caso local la elección de Gustavo Petro como presidente de Colombia (al 07-mar-2025 le falta 17 meses del período de gobierno), ha agregado cierta incertidumbre y falta de claridad frente a lo que pueda suceder con el alcance de la política de 'Paz Total' que parece no tener rumbo, y en cambio el país ve que a finales de ene-2025 se decreta el 'Estado de conmoción interior' por la grave perturbación del orden público en la región del Catatumbo, y como la guerrilla del ELN declara, el 18-feb-2025, el inicio de un 'Paro armado' en el departamento de Chocó; todo ello con miles de desplazados e innumerables pérdidas económicas.

Aunado a lo anterior, se tiene el elevado déficit fiscal a razón del 6,8% del PIB en 2024 y que el Gobierno Nacional espera cierre a dic-2025 en el 5,1% del PIB; junto con el alto endeudamiento público en torno al 60% del PIB en el 2024 y con previsión del mismo nivel para finales de 2025, aspectos que ejercen presión sobre las tasas de interés y la inflación y, además, ponen de manifiesto la frágil situación de las finanzas públicas del Gobierno Nacional por la exposición del país a riesgos fiscales (deuda y financiamiento) y de pérdida de credibilidad en el manejo macroeconómico hacia la sostenibilidad financiera del país. Elementos todos que son de permanente análisis y están en el radar de las entidades de banca multilateral, las firmas calificadoras de riesgos y, en general, de los inversionistas del mercado. Ya el 'Comité autónomo de la regla fiscal (Carf)' advirtió que el cumplimiento de la 'Regla Fiscal' en la vigencia 2025, exige que el Gobierno Nacional realice ajustes en ingresos o gastos por al menos $46 billones, equivalentes al 2,6 % del PIB.[41]

Sin embargo, se subraya que a sept-2024 el 'Fondo de estabilización de precios de los combustibles (Fepc)' tuvo un déficit mayor a $30 billones[42], mientras cerró 2024 con $10,7 billones[43] y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público tiene por meta entregar el 'Fepc' sin déficit significativo al cierre de 2026. Todo ello producto de menores subsidios y el consecuente ajuste en el precio de los combustibles: La 'Gasolina motor' presentó un incremento en el precio de venta promedio en Antioquia del 56,8% y el 'Diésel' del 14,4%, ambos para el período entre ene-2023 y ene-2025. No obstante, el programa de ajuste del precio del 'Diésel arrancó en sept-2024 y se espera siga avanzando gradualmente y de manera concertada entre el gobierno, el gremio transportador y otros actores del sector, hasta cerrar la brecha de precios tal y como aconteció con la 'Gasolina motor'.

También, se debe agregar al complejo panorama doméstico antes reseñado las posturas del Gobierno Nacional en materia de minas y energía, la precaria intervención (combate) de los cultivos

[41] Tomado de: https://www.elcolombiano.com/negocios/car-advertencias-a-gobierno-petro-sobre-cumplimiento-regla-fiscal-2025-CA26621131

[42] Tomado de: https://www.larepublica.co/analisis/jorge-enrique-saenz-castro-3720613/fondo-de-estabilizacion-de-precios-tiempo-de-despedirlo-3949778

[43] Tomado de: https://www.rcnradio.com/colombia/habra-nuevos-incrementos-en-el-precio-del-acpm-esto-responde-el-gobierno

ilícitos de hoja de coca (253.000 hectáreas al 2023, según UNODC[44]) y las principales reformas que busca tramitar en materia tributaria, de salud, laboral, de educación, de tierras y agraria; 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, la cual termina impactándose tarde o temprano, además influenciada en gran parte por externalidades como la expectativa de reducción de tipos de interés de la FED (en la reunión de feb-2025 decidió dejarla inalterada y esperar los efectos de la política arancelaria de Donald Trump sobre la inflación), los precios internacionales del petróleo, los niveles de producción y ocupación en los EEUU y la agresiva política arancelaria del gobierno de Donald Trump que, verbigracia, en feb-2025, impuso aranceles de 25% a las importaciones de acero y aluminio, y cuya implementación impactará negativamente al país al reducir la competitividad de nuestros productos en el mercado estadounidense y con ello una disminución de las exportaciones, poniendo en riesgo la sostenibilidad de numerosas empresas metalúrgicas y los empleos que estas generan.

En los últimos 6 años, el valor de la TRM promedio parte de $3.281,09 para el 2019; luego asciende a $3.693,36 para el 2020, con una importante variación del 12.56% respecto al período anterior; para el 2021 el promedio de la TRM se ubicó en $3.743,09, con leve incremento del 1.35% frente al 2020; ya para la vigencia 2022 llegó a los $4.255,44, lo cual implicó un fuerte aumento del 13,69% respecto a la vigencia 2021; para el 2023 la TRM promedio se ubicó en $4.325,05, con una leve alza del 1,64% versus el 2022; y para el año 2024 la TRM promedio se ubicó en $4.071,35, presentando una caída del 5,87% versus el registro de la TRM promedio de la vigencia fiscal 2023.

En términos de pronóstico, de acuerdo con la *'Encuesta mensual de expectativas económicas del Banco de la República'*, reporte de feb-2025, el conjunto de los analistas económicos de las entidades participantes espera que la TRM se ubique en una media de $4.274,60 a fines de dic-2025 y en $4.169,07 a finales de dic-2026. En las previsiones del Ministerio de Hacienda y Crédito Público la TRM se estima cierre el 2025 por los $4.360.

Desde otra perspectiva, la Junta Directiva del Banco de la República ha venido introduciendo ajustes bajistas moderados y controlados a la tasa de interés de intervención, y en la última decisión de dic-2024 fijó dicha tasa en 9,5% (y decidió conservarla en ese nivel en la reunión del 31-mar-2025), en sintonía con el nivel de inflación anual del país que se ha estancado en 5,2% en los cuatro últimos meses (a cortes de nov-2024, dic-2024, ene-2025 y feb-2025), lo cual conlleva a que el Emisor reaccione con cautela a la necesidad de introducir condiciones de mayor incentivo hacia el crecimiento de la economía vía reducción de tasas de interés.

A nivel de economías del continente la tasa referente de los bancos centrales también se ha ido reduciendo y se encuentra, por encima (a la de Colombia), a razón del 59,12% en Venezuela (01-dic-2024), del 29% en Argentina (31-ene-2025), del 13,25% en Brasil (30-ene-2025), del 10% en México (20-dic-2024). Por su parte, las tasas de política monetaria más bajas a la de Colombia son del 9,33% en Ecuador (01-feb-2025), del 8,75% en Uruguay (24-dic-2024), del 6,00% en Paraguay (22-mar-2024), del 5,75% en República Dominicana (01-ene-2025), del 5% en Chile (18-dic-2024), del 4,75% en Perú (09-ene-2025), del 3,05% en Bolivia (01-dic-2024); entre tanto, en Estados Unidos dicha variable clave para la economía global asciende al rango de 4,25 a 4,5%% (19-dic-2024) y en Canadá es del 3% (29-ene-2025).[45]

Es de resaltar que, en EEUU a inicios del año 2022, la FED decidió comenzar a subir las tasas de interés de política monetaria para controlar la inflación que llegó a estar en un máximo de 9,1% (la mayor en casi cuatro décadas), hasta ubicarse en un 2,5%. En la actualidad el IPC general de EEUU se ubica en 2,9%. Con esos niveles de precios la FED decidió, el 19-sept-2024, que ya era hora de

[44] Tomado de: https://abc7.com/post/colombia-insiste-ante-onu-en-excluir-la-hoja-de-coca-lista-sustancias-estupefacientes/16003316/#:~:text=El%20%C3%A1rea%20sembrada%20de%20hoja,y%20el%20Delito%20(UNODC).

[45] Tomado de: https://datosmacro.expansion.com/paises

recortar en un 0,5% las tasas de interés, y lo mismo hizo el 19-dic-2024 recortando otro 0,5%, quedando actualmente la tasa de intervención en un rango entre 4,25% y 4,5%, tema que ha ratificado en la reunión de feb-2025 dejando estable dicha tasa entre 4,25% y 4,5%.

Desde otra orilla, la de los 'Costos de la construcción de las obras civiles' medidas por el ICOCIV, se destaca que a dic-2024 la variación del ICOCIV fue 3,78%, respecto de dic-2023, donde la agrupación de 'Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles' crece el 3,82%, *proxy* al promedio del índice. Mientras que por 'Grupos de costos' las variaciones de precios son: 8,76% para la 'Mano de obra', 4,82% para el 'Transporte' y los 'Equipos', cada uno, del 3,62% para la 'Maquinaria', 2,42% para los 'Materiales', 0,25% para la 'Herramienta menor' y con caída del -1,65% para los 'Equipos especiales para obra'.

También vale resaltar que en los tres últimos años el ICOCIV anual cerró en 9,73% en dic-2022, 9,20% en dic-2023 y un moderado 3,78% en dic-2024, o sea, con variaciones por debajo de la inflación anual del 13,12% para dic-2022, del 9,28% para dic-2023 y del 5,20% para dic-2024. O sea, el comportamiento del ICOCIV muestra una desaceleración de costos de construcción de las obras civiles en los últimos años, reflejando cambios en las condiciones del mercado y ajustes en los precios de los insumos cuya moderación sugiere cierta estabilidad en la estructura de costos, lo cual representa una señal positiva para el sector, pero con la reciente imposición de aranceles sobre el hierro y el acero se introduce un nuevo factor de presión, aunque su impacto pueda llegar a ser moderado.[46]

Así las cosas, en los distintos escenarios o ciclo económico en el que el país gravite, se refleja la alta incidencia e importancia del sector de la Construcción gracias a su capacidad de dinamizar más de 30 subsectores productivos[47], además, dada su valiosa participación en el PIB nacional, ya que el PIB de la Construcción equivale al 6,0% en promedio del PIB total conforme la serie histórica de los 20 años comprendidos entre 2005-2024[pr] y, de otro lado, por la generación de empleo, puesto que la Construcción participa en promedio con 1.471 millones de personas ocupadas, equivalente al 6,9% del total nacional de ocupados, según la serie histórica de 120 meses comprendidos entre 2015-2024[pr]; erigiéndose entonces el sector Construcción como uno de los renglones promisorios para la reactivación económica del país.

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, y aunado a ello, la infraestructura de transporte es considerada capital público. También, la construcción de infraestructura, su conservación y mantenimiento, más que un fin se constituye en un 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.[48]

Por consiguiente, la destinación de recursos públicos en infraestructura y equipamiento, y los focalizados en proyectos de inversión que se acometan para la construcción, mejoramiento, mantenimiento y/o rehabilitación de obras de infraestructura física de transporte (incluida la atención de puntos críticos y de emergencias en la red vial), son de importancia crucial para resolver los problemas de transitabilidad que ponen en riesgo la integridad personal de los usuarios que por ellas se desplazan, y 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 desarrollo territorial físico para aumentar la competitividad logística y, en general, la revitalización de la economía a nivel local, nacional e internacional.

[46] Tomado de: https://acortar.link/r5KwDI
[47] Ibidem
[48] 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

4. ANÁLISIS DEL MERCADO

Atendiendo a lo dispuesto por la Agencia Nacional de Contratación Colombia Compra Eficiente, se presenta los componentes de: Análisis de la oferta, la definición de índices financieros obligatorios para el presente proceso de selección, el análisis de la demanda y el análisis de precios del proyecto.

4.1. Análisis de la Oferta

Bajo El análisis de la oferta se presenta para el macrosector de la construcción y los subsectores que lo integran.

4.1.1. Número de empresas en el macrosector de la construcción

Consultado el Geoportal del DANE *'Geovisor Directorio de Empresas 2023-I'*, con última actualización al 14-may-2024, bajo CIIU Rev. 4 A.C., en la *Sección F – Construcción*, se encuentran 112.118 empresas activas[49] (no incluye personas naturales), segregadas en las *Divisiones*, *Grupos* y *Clases* como se señala en la Tabla 22.

Empresas activas a nivel nacional, por subsectores del sector Construcción

Tabla 22.

Número de empresas activas en el sector de la construcción (14 de mayo-2024) CIIU Rev. 4 A.C. - Sector F. Construcción					
División	**Grupo**	**Clase**	**Descripción**	**Empresas activas**	**% Part.**
41			**Construcción de edificios**	**28.979**	**25,85%**
	411		Construcción de edificios		
		4111	Construcción de edificios residenciales	24.064	
		4112	Construcción de edificios no residenciales	4.915	
42			**Obras de ingeniería civil**	**48.805**	**43,53%**
	421	4210	Construcción de carreteras y vías de ferrocarril	5.114	
	422	4220	Construcción de proyectos de servicio público	3.915	
	429	4290	Construcción de otras obras de ingeniería civil	39.776	
43			**Actividades especializadas para la construcción de edificios y obras de ingeniería civil**	**34.334**	**30,62%**
	431		Demoliciones y preparación del terreno		
		4311	Demolición	308	
		4312	Preparación del terreno	1.216	
	432		Instalaciones eléctricas, de fontanería y otras instalaciones especializadas		
		4321	Instalaciones eléctricas	8.679	
		4322	Instalaciones de fontanería, calefacción y aire acondicionado	2.976	
		4329	Otras instalaciones especializadas	1.528	
	433	4330	Terminación y acabado de edificios y obras de ingeniería civil	11.538	
	439	4390	Otras actividades especializadas para la construcción de edificios y obras de ingeniería civil	8.089	
	Total empresas activas			**112.118**	**100%**

Fuente: DANE. Tomado de: https://clasificaciones.dane.gov.co/ciiu4-0/seccion_clasificacion

[49] https://geoportal.dane.gov.co/geovisores/economia/directorio-estadistico-de-empresas/

Se destaca que, del total de las 112.118 personas jurídicas activas en el sector de la construcción (no incluye personas naturales), 28.979 empresas, equivalentes al 25.85%, son del sector de la 'Construcción de edificios'; otras 48.805 empresas, o sea el 43.53%, son del sector de 'Obras de ingeniería civil'; y las restantes 34.334 empresas, es decir, el 30.62%, tienen por dedicación 'Actividades especializadas para la construcciónde edificios y obras de ingeniería civil'.

Por su parte, en la Tabla 23 y en los Gráficos 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 y 28 puede verse la distribución del total de empresas activas a nivel nacional (no incluye personas naturales) por departamentos para cada uno de los subsectores del Sector de la Construcción analizados.

Empresas activas por subsectores del sector Construcción y por zonas

Tabla 23.

DEPTO.	CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIOS RESIDENCIALES		CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIOS NO RESIDENCIALES		CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS Y VÍAS DE FERROCARRIL		CONSTRUCCIÓN DE PROYECTOS DE SERVICIO PÚBLICO		CONSTRUCCIÓN DE OTRAS OBRAS DE INGENIERÍA CIVIL		DEMOLICIÓN		PREPARACIÓN DEL TERRENO		INSTALACIONES ELÉCTRICAS		INSTALACIONES DE FONTANERÍA, CELEFACCIÓN Y AIRE ACONDICIONADO		OTRAS INSTALACIONES ESPECIALES		TERMINACIÓN Y ACABADO DE EDIFICIOS Y OBRA DE INGENIERÍA CIVIL		OTRAS ACTIVIDADES ESPECIALIZADAS PARA LA CONSTRUCCION DE EDIFICIOS Y DE INGENIERÍA CIVIL	
	EMPRESAS ACTIVAS	% PART.	EMPRESAS ACTIVAS	% PART.	EMPRESAS ACTIVAS	% PART.	EMPRESAS ACTIVAS	% PART.	EMPRESAS ACTIVAS	% PART.	EMPRESAS ACTIVAS	% PART.	EMPRESAS ACTIVAS	% PART.	EMPRESAS ACTIVAS	% PART.	EMPRESAS ACTIVAS	% PART.	EMPRESAS ACTIVAS	% PART.	EMPRESAS ACTIVAS	% PART.	EMPRESAS ACTIVAS	% PART.
Bogotá, D.C.	7.554	31%	1.567	32%	1.153	23%	554	14%	8.217	21%	164	53%	332	27%	2.857	33%	935	31%	631	41%	4.882	42%	2.484	31%
Antioquia	3.572	15%	584	12%	415	8%	256	7%	3.846	10%	37	12%	261	21%	1016	12%	432	15%	230	15%	1.753	15%	1.131	14%
Resto	12.938	54%	2.764	56%	3.546	69%	3105	79%	27.713	70%	107	35%	623	51%	4.806	55%	1609	54%	667	44%	4.903	42%	4.474	55%
TOTAL EMPRESAS ACTIVAS	24.064	100%	4.915	100%	5.114	100%	3.915	100%	39.776	100%	308	100%	1.216	100%	8.679	100%	2.976	100%	1.528	100%	11.538	100%	8.089	100%

Fuente: DANE. Tomado de: https://geoportal.dane.gov.co/geovisores/economia/directorio-estadistico-de-empresas

Gráfico 17.

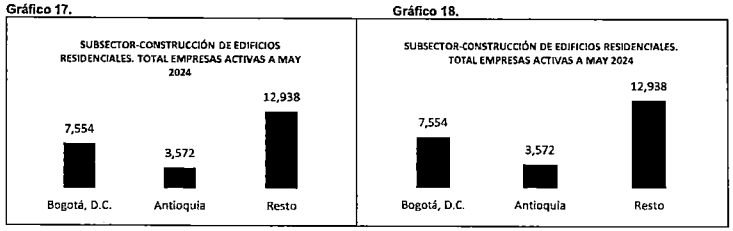


Gráfico 18.

Gráfico 19.

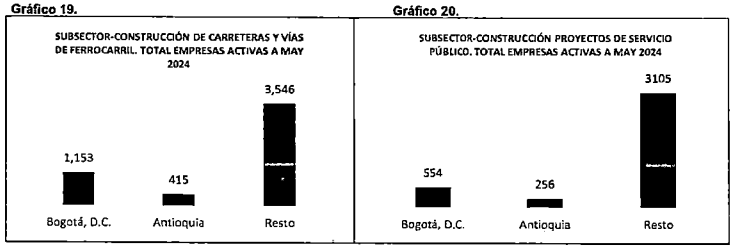


Gráfico 20.

Gráfico 21.

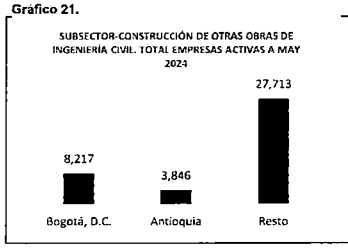


Gráfico 22.

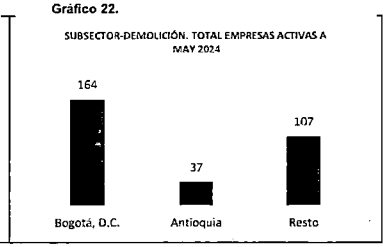


Gráfico 23.

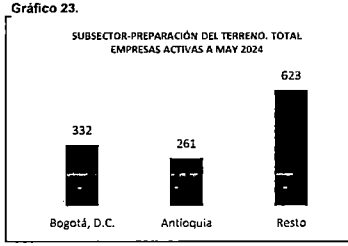


Gráfico 24.

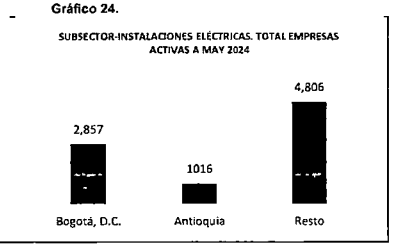


Gráfico 25.

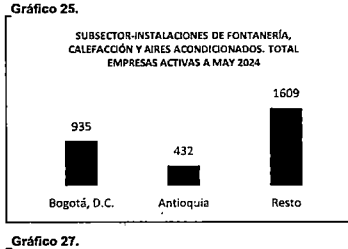


Gráfico 26.

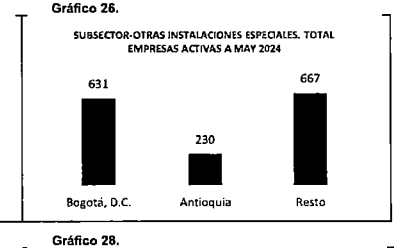


Gráfico 27.

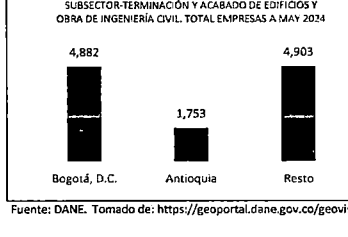
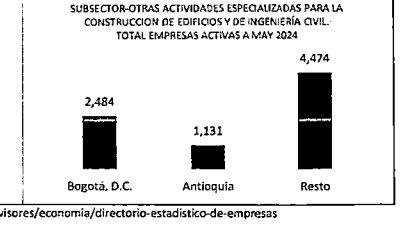


Gráfico 28.



Fuente: DANE. Tomado de: https://geoportal.dane.gov.co/geovisores/economia/directorio-estadistico-de-empresas

Por lo anteriormente expuesto, dado el amplio número de empresas activas en el campo o subsector de las 'Obras de ingeniería civil' (sin contar las personas naturales dedicadas a dicha labor, y las figuras asociativas de consorcios y uniones temporales que se puedan dar), tanto a nivel del departamento de Antioquia como del país, se espera que haya una nutrida participación y pluralidad de ofertas en el presente proceso de contratación, cuyo objeto aparece descrito en la portada de este documento.

4.1.2. Índices financieros de razones sociales (firmas) activas en el subsector de la construcción de obras de ingeniería civil

En la Tabla 24, luego de consulta realizada en el Registro Único Empresarial y Social – RUES (https://www.rues.org.co/Expediente), en el Registro Único de Proponentes – RUP, particularmente de la información financiera con corte al 31 dediciembre de 2023, se puede observar los índices financieros para un total de 50 firmas tomadas al azar (personas naturales y jurídicas) de todos los tamaños empresariales (33 Mipymes -66%- y 17 Grandes empresas -34%-), dedicadas a la construcción de obras de infraestructura, y que potencialmente pudieran dar cumplimiento al objeto del presente proceso de contratación.

Índices financieros de muestra de potenciales proponentes – Datos RUP a corte de 31-Dic-2023

Tabla 24.

Proponente potencial	Domicilio	Tamaño Firma	Capital de Trabajo (CT)	Índice de Liquidez (L)	Índice de Endeudamiento (IE)	Razón Cobertura de Interés (RCI)	Rentabilidad del Patrimonio (ROE)	Rentabilidad del Activo (ROA)
ALCA INGENIERIA S.A.S.	Bogotá	Gran empresa	126.863.315.161	4,82	0,60	3,08	0,16	0,06
CALCULO Y CONSTRUCCIONES S.A.S. EN PROCESO DE REORGANIZACION	Medellín	Gran empresa	12.866.361.484	3,13	0,69	9,26	0,42	0,13
P&P CONSTRUCCIONES S.A.S - EN REORGANIZACION	Bogotá	Microempresa	3.784.334.000	24,41	0,46	Indeterminado	0,00	0,00
EXCARVAR S.A.S.	Envigado Antioquia)	Mediana empresa	10.867.589.000	4,04	0,37	3,41	0,14	0,09
EXPLANAN S.A.S.	Medellín	Gran empresa	64.939.727.835	2,28	0,52	1,05	0,10	0,05
GAMA INGENIEROS ARQUITECTOS S.A.S.	Bogotá	Gran empresa	25.650.586.686	23,65	0,58	6,01	0,28	0,12
GISAICO S.A.S.	Medellín	Gran empresa	46.158.037.000	11,61	0,10	29692,71	0,04	0,04
GRUCON S.A.S.	Medellín	Gran empresa	11.187.517.864	4,41	0,38	28,85	0,34	0,22
HARINSA NAVASFALT CONSTRUCCIONES S.A.S.	Bogotá	Gran empresa	5.098.737.091	3,04	0,33	333,66	0,25	0,17
INGENIERIA TRANSPORTE Y MAQUINARIA S.A.S. (INTRAMAQ S.A.S.)	Envigado Antioquia)	Gran empresa	31.818.262.000	3,91	0,62	2,96	0,63	0,24
INGENIERIA Y VIAS S.A.S. BIC	Bogotá	Gran empresa	97.629.269.579	1,35	0,69	1,25	0,15	0,05
JOSE GUILLERMO GALAN GOMEZ	Bogotá	Mediana empresa	4.127.425.000	5,32	0,26	1,39	0,04	0,03
CONSTRUCTORA P-F LTDA.	Barranquilla	Pequeña empresa	7.146.288.200	155,69	0,01	182,86	0,05	0,05
PROCOPAL S.A.	Girardota (Antioquia)	Gran empresa	82.987.218.037	4,35	0,54	7,55	0,27	0,12

Proponente potencial	Domicilio	Tamaño Firma	Capital de Trabajo (CT)	Índice de Liquidez (L)	Índice de Endeudamiento (IE)	Razón Cobertura de Interés (RCI)	Rentabilidad del Patrimonio (ROE)	Rentabilidad del Activo (ROA)
CONSTRUCCIONES CFC & ASOCIADOS S.A.S. - BIC (CFC & A CONSTRUCCIONES - BIC)	Manizales (Caldas)	Gran Empresa	19.290.445.000	1,09	0,92	1,44	0,33	0,03
GRUPO DELVA S.A.S.	Ibagué (Tolima)	Pequeña empresa	1.005.926.584	52,42	0,06	42,09	0,62	0,59
G Y P INGENIERIA S.A.S.	Bogotá	Pequeña empresa	914.690.791	16,13	0,03	27,50	0,07	0,07
CONSTRUCCIONES EL CAPIRO S.A.S.	La Ceja (Antioquia)	Microempresa	215.663.478	Indeterminado	0,00	Indeterminado	0,02	0,02
TODO EN CONSTRUCCIONES CIVILES S.A.S.	Medellín	Gran empresa	1.395.453.122	1,30	0,62	2,59	0,52	0,20
SEGURIDAD Y SERVICIOS SEÑALIZACION S.A.	Barranquilla	Mediana Empresa	6.054.098.381	2,07	0,68	1,96	0,58	0,19
ASESORIAS Y SERVICIOS EN SEGURIDAD VIAL S.A.S. (SEGURVIAL)	Bello (Antioquia)	Pequeña empresa	509.829.158	1,53	0,58	2,09	0,50	0,21
CONSTRUCCIONES TECNICAS EN OBRAS CIVILES S.A.S.	Medellín	Mediana Empresa	1.614.056.591	7,01	0,17	31,90	0,32	0,27
INTEGRAL FCB SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA (INTEGRAL FCB S.A.S.)	Lórica (Córdoba)	Microempresa	4.067.793.768	28,75	0,44	1,81	0,09	0,05
PACHECO OQUENDO ALFONSO RAFAEL	Lórica (Córdoba)	Mediana Empresa	5.916.571.549	10,49	0,21	136,57	0,29	0,23
CONSTRUCCIONES RAMIREZ BARON S.A.S.	Bogotá	Pequeña empresa	3.974.211.000	60,79	0,54	102,41	0,60	0,27
RECURSOS Y SEÑALIZADORES VIALES S.A.S. (RESEVIAL)	Bogotá	Pequeña empresa	1.304.866.000	103,80	0,39	137,54	0,34	0,20
JUAN CARLOS BRICEÑO CHAVES	Bogotá	Pequeña empresa	1.240.771.383	18,16	0,11	6,67	0,19	0,17
DOMINGUEZ MORENO S.A.S.	Barranquilla	Mediana Empresa	539.282.390	18,99	0,06	127,52	0,40	0,38
TRANSPORTE, PLANEACION Y DISEÑO INGENIERIA S.A.S. (TPD INGENIERÍA S.A.S.)	Bogotá	Mediana Empresa	1.865.419.378	3,52	0,43	38,39	0,24	0,14
GONZALEZ VILLOTA JIMENA	Pasto (Nariño)	Pequeña empresa	1.575.128.578	31,07	0,29	22,22	0,19	0,13
FREESTONE CONSTRUCCIONES S.A.S.	Zipaquirá (Cundinamarca)	Pequeña empresa	2.543.723.049	6,54	0,34	74,56	0,13	0,09
MR GROUP COL S.A.S	Bogotá	Mediana Empresa	14.430.764.390	5,79	0,69	4263,66	0,36	0,11
GLOBAL GROUP COL S.A.S.	Bogotá	Gran empresa	10.963.794.804	4,34	0,40	5116,86	0,19	0,11
SMART PLANNING PROJECTS S.A.S.	Bogotá	Microempresa	953.938.285	5,38	0,49	4,42	0,14	0,07
TODICO S.A.S.	Medellín	Pequeña empresa	1.110.562.000	7,39	0,59	222,37	0,39	0,16
INTACK S.A.S.	Medellín	Gran Empresa	6.762.659.899	5,31	0,49	27,93	0,76	0,38
CUMBRE INGENIERIA S.A.S.	Bogotá	Mediana Empresa	12.201.307.912	9,63	0,58	Indeterminado	0,20	0,08
ALIADOS DE COLOMBIA S.A.S.	Bogotá	Pequeña empresa	1.047.107.838	3,85	0,30	18,78	0,86	0,60
SOCINTER S.A.	Bogotá	Pequeña empresa	2.270.046.000	3,11	0,23	2,06	0,07	0,05

Proponente potencial	Domicilio	Tamaño Firma	Capital de Trabajo (CT)	Índice de Liquidez (L)	Índice de Endeudamiento (IE)	Razón Cobertura de Interés (RCI)	Rentabilidad del Patrimonio (ROE)	Rentabilidad del Activo (ROA)
COMPAÑIA DE RECUBRIMIENTOS Y ADHESIVOS S.A.S.	Bogotá	Pequeña empresa	1.945.910.686	4,04	0,42	8,14	0,41	0,24
SEÑALES LTDA.	Bogotá	Mediana Empresa	7.911.541.869	3,54	0,55	5,62	0,34	0,15
PROTRAFFIC S.A.S.	Bogotá	Microempresa	2.803.660.227	64,30	0,18	4,85	0,09	0,07
PAECIA S.A.S.	Medellín	Gran empresa	33.506.079.000	4,72	0,28	65,07	0,08	0,06
CONSTRUCCIONES E INVERSIONES BETA S.A.S. (CONSINBE S.A.S.)	Solead (Atlántico)	Mediana empresa	20.024.452.058	2,53	0,28	1,10	0,02	0,01
CONSTRUCCIONES A.P. S.A.S. EN REORGANIZACION	Sabaneta (Antioquia)	Gran empresa	14.167.825.240	4,59	0,70	27,36	0,83	0,25
SOCIEDAD CONSTRUCTORA DE OBRAS CIVILES S.A.S. (SOCOCIL S.A.S.)	Medellín	Pequeña Empresa	4.284.370.396	4,16	0,23	-26,46	-0,06	-0,04
CONSTRUCCIONES MACRO S.A.S.	Medellín	Pequeña empresa	3.362.362.054	5,36	0,18	1618,22	0,05	0,04
CONSTRUCTORA C Y P S.A.S.	Itagüí (Antioquia)	Pequeña Empresa	1.393.255.353	2,27	0,49	6,58	0,16	0,08
INGETIERRAS DE COLOMBIA S.A.	Rionegro (Antioquia)	Gran Empresa	16.342.061.686	2,66	0,34	11,96	0,13	0,08
CONSTRUCCIONES CIVILES DEL NORTE S.A.S.	Barranquilla	Mediana empresa	23.653.542.386	17,55	0,07	981,58	0,07	0,07

Fuente: RUES – RUP. Tomado de: https://www.rues.org.co/Expediente

4.1.3. Nivel de Cumplimiento de los índices, según la muestra seleccionada

Las Tablas 25.1, 25.2, 25.3 y 25.4, que se presentan a continuación, resumen el grado o nivel de cumplimiento de las firmas analizadas dedicadas a la construcción de obras de infraestructura, frente a las exigencias establecidas, tanto para "Mipymes" como para "No Mipymes", conforme la *"Matriz 2 – Indicadores financieros y organizacionales"* de los 'Documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte, versión 4':

Para procesos de contratación circunscritos en el Rango 1, según el presupuesto oficial establecido
El Rango 1 corresponde a proyectos con presupuesto oficial < 40.000 SMMLV
MIPYMES

Tabla 25.1.

Capacidad Financiera y Capacidad Organizacional en MIPYMES				
Índice de Liquidez (L)	**Índice de Endeudamiento (IE)**	**Razón Cobertura de Intereses (RCI)**	**Rentabilidad del Patrimonio (ROE)**	**Rentabilidad del Activo (ROA)**
Igual o mayor a 1,2 veces ≥ 1,2	Menor o igual a 0,70 ≤ 0,70	Igual o mayor a 1 vez ≥ 1	Menor o igual a 0,02 ≥ 2%	Menor o igual a 0,01 ≥ 1%
Lo cumple el 100% de las Mipymes analizadas	Lo cumple el 100% de las Mipymes analizadas	Lo cumple el 97% de las Mipymes analizadas	Lo cumple el 94% de las Mipymes analizadas	Lo cumple el 94% de las Mipymes analizadas

Para procesos de contratación circunscritos en el Rango 2, según el presupuesto oficial establecido
El Rango 2 corresponde a proyectos con presupuesto oficial ≥ 40.000 SMMLV
MIPYMES

Tabla 25.2.

Capacidad Financiera y Capacidad Organizacional en MIPYMES				
Índice de Liquidez (L)	**Índice de Endeudamiento (IE)**	**Razón Cobertura de Intereses (RCI)**	**Rentabilidad del Patrimonio (ROE)**	**Rentabilidad del Activo (ROA)**
Igual o mayor a 1,3 veces ≥ 1,3	Menor o igual a 0,75 ≤ 0,75	Igual o mayor a 0,5 veces ≥ 0,5	Menor o igual a 0,03 ≥ 3%	Menor o igual a 0,02 ≥ 2%
Lo cumple el 100% de las Mipymes analizadas	Lo cumple el 100% de las Mipymes analizadas	Lo cumple el 97% de las Mipymes analizadas	Lo cumple el 88% de las Mipymes analizadas	Lo cumple el 91% de las Mipymes analizadas

Para procesos de contratación circunscritos en el Rango 1, según el presupuesto oficial establecido
El Rango 1 corresponde a proyectos con presupuesto oficial < 40.000 SMMLV
NO MIPYMES

Tabla 25.3.

Capacidad Financiera y Capacidad Organizacional en NO MIPYMES				
Índice de Liquidez (L)	**Índice de Endeudamiento (IE)**	**Razón Cobertura de Intereses (RCI)**	**Rentabilidad del Patrimonio (ROE)**	**Rentabilidad del Activo (ROA)**
Igual o mayor a 1,3 veces ≥ 1,3	Menor o igual a 0,70 ≤ 0,70	Igual o mayor a 1 vez ≥ 1	Menor o igual a 0,04 ≥ 4%	Menor o igual a 0,02 ≥ 2%
Lo cumple el 94% de las no Mipymes analizadas	Lo cumple el 94% de las no Mipymes analizadas	Lo cumple el 100% de las no Mipymes analizadas	Lo cumple el 100% de las no Mipymes analizadas	Lo cumple el 100% de las no Mipymes analizadas

Para procesos de contratación circunscritos en el Rango 2, según el presupuesto oficial establecido
El Rango 2 corresponde a proyectos con presupuesto oficial ≥ 40.000 SMMLV
NO MIPYMES

Tabla 25.4.

Capacidad Financiera y Capacidad Organizacional en NO MIPYMES				
Índice de Liquidez (L)	**Índice de Endeudamiento (IE)**	**Razón Cobertura de Intereses (RCI)**	**Rentabilidad del Patrimonio (ROE)**	**Rentabilidad del Activo (ROA)**
Igual o mayor a 1,4 veces ≥ 1,4	Menor o igual a 0,75 ≤ 0,75	Igual o mayor a 1 vez ≥ 1	Menor o igual a 0,05 ≥ 5%	Menor o igual a 0,03 ≥ 3%
Lo cumple el 82% de las no Mipymes analizadas	Lo cumple el 94% de las no Mipymes analizadas	Lo cumple el 100% de las no Mipymes analizadas	Lo cumple el 94% de las no Mipymes analizadas	Lo cumple el 100% de las no Mipymes analizadas

Con la información anteriormente plasmada, resulta previsible que haya un alto nivel de participación y pluralidad de proponentes en torno al presente proceso de selección, dado que las exigencias en materia de Capacidad Financiera y Capacidad Organizacional son cumplibles, de forma individual, por amplia mayoría de los participantes de la muestra, cuyos resultados financieros dan cuenta de la posibilidad de cumplir los índices establecidos, en los procesos de selección con Rango 1 de

presupuesto oficial (< 40.000 SMMLV), en el 94% para el caso de las Mipymes, y también del 94% en el caso de las No Mipymes (grandes empresas).

Mientras que, para los procesos de contratación dentro del Rango 2, conforme el presupuesto oficial establecido (=> 40.000 SMMLV), los indicadores de capacidad financiera y organizacional son cumplibles en el 88% para el caso de Mipymes y en el 82% para el caso de No Mipymes (grandes empresas).

Incluso se advierte la posibilidad de un nivel de cumplimiento del 100% de las exigencias de Capacidad Financiera y Organizacional, por parte de las firmas incorporadas en la muestra analizada, frente al escenario alternativo de eventual presentación de ofertas bajo la figura de proponentes plurales (consorcios y uniones temporales), que se ha vuelto una práctica recurrente.

4.1.4. Índices financieros **obligatorios** en el presente proceso de selección

Para el presente proceso de contratación se definen como **obligatorios** los siguientes indices de CAPACIDAD FINANCIERA - CAPITAL DE TRABAJO - PATRIMONIO - CAPACIDAD ORGANIZACIONAL, determinados en la "MATRIZ 2" de los *'Documentos tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte, versión 4'*, que los proponentes deben acreditar conforme las indicaciones establecidas en el Estudio Previo y en el pliego de condiciones:

Tabla 26.

Requisitos-Habilitantes
Capacidad Financiera, Capital de Trabajo, Patrimonio y Capacidad Organizacional
Para el presente Proceso de Contratación

Índices de Capacidad Financiera, Capital de Trabajo, Patrimonio y Capacidad Organizacional
OBLIGATORIOS

Indicador	Fórmula	Valor Mínimo
Capacidad Financiera:		
Índice de Liquidez (IL)	Activo Corriente / Pasivo Corriente	**Para el Rango 1 de P.O. (< 40.000 SMMLV):** ≥ 1,2 Mipyme ≥ 1,3 No Mipyme **Para el Rango 2 de P.O. (≥ 40.000 SMMLV):** ≥ 1,3 Mipyme ≥ 1,4 No Mipyme Nota: El proponente que no tiene pasivos corrientes está habilitado respecto del índice de liquidez.
Índice de Endeudamiento (IE)	Pasivo Total / Activo Total	**Para el Rango 1 de P.O. (< 40.000 SMMLV):** ≤ 70% Mipyme ≤ 70% No Mipyme **Para el Rango 2 de P.O. (≥ 40.000 SMMLV):** ≤ 75% Mipyme ≤ 75% No Mipyme

Indicador	Fórmula	Valor Mínimo
Razón de Cobertura de Intereses (RCI)	Utilidad Operacional / Gastos Interés	**Para el Rango 1 de P.O. (< 40.000 SMMLV):** ≥ 1,0 Mipyme ≥ 1,0 No Mipyme **Para el Rango 2 de P.O. (≥ 40.000 SMMLV):** ≥ 0,5 Mipyme ≥ 1,0 No Mipyme Nota: El proponente que no tiene gastos de intereses está habilitado respecto de la RCI, siempre y cuando la Utilidad Operacional ≥ 0
Capital de Trabajo:		
Capital de Trabajo (CT)	Activo Corriente - Pasivo Corriente	Definido en el 'Documento base', conforme el plazo estimado de ejecución del proyecto de obra, el presupuesto oficial, el anticipo o el pago anticipado establecidos en el proceso de selección.
Patrimonio:		
Patrimonio	Activo Total - Pasivo Total	Definido en el 'Documento base', conforme el presupuesto oficial y plazo estimado de ejecución del proyecto de obra.
Capacidad Organizacional:		
Rentabilidad del Patrimonio (ROE)	Utilidad Operacional / Patrimonio	**Para el Rango 1 de P.O. (< 40.000 SMMLV):** ≥ 0,02 Mipyme ≥ 0,04 No Mipyme **Para el Rango 2 de P.O. (≥ 40.000 SMMLV):** ≥ 0,03 Mipyme ≥ 0,05 No Mipyme
Rentabilidad del Activo (ROA)	Utilidad Operacional / Activo Total	**Para el Rango 1 de P.O. (< 40.000 SMMLV):** ≥ 0,01 Mipyme ≥ 0,02 No Mipyme **Para el Rango 2 de P.O. (≥ 40.000 SMMLV):** ≥ 0,02 Mipyme ≥ 0,03 No Mipyme

Fuente: Colombia Compra Eficiente – Documentos tipo para licitación de obra pública de infraestructura de transporte (v4)

4.1.5. Capacidad Residual del Proceso de Contratación (CRPC) y Capacidad Residual del Proponente (CRP) **obligatorias** en el presente proceso de selección

En el *'Documento base para la licitación de obra pública de infraestructura del transporte (v4)'*, en el numeral 3.11 CAPACIDAD RESIDUAL se define que el proponente será hábil si la Capacidad Residual del Proponente (CRP) es mayor o igual a la Capacidad Residual del Proceso de Contratación (CRPC), así:

$$CRP \geq CRPC.$$

Las siguientes son las fórmulas:

- **Para la Capacidad Residual del Proceso de Contratación (CRPC):**

  Si el plazo estimado del contrato es menor o igual a 12 meses, el cálculo de la Capacidad Residual del Proceso de Contratación (CRPC) deberá tener en cuenta el siguiente proceso:

$$CRPC = POE - Anticipo\ y/o\ pago\ anticipado$$

  Donde:

  CRPC = Capacidad residual del proceso de contratación
  POE = Presupuesto oficial estimado

  Si el plazo estimado del contrato es mayor a 12 meses, el cálculo de la Capacidad Residual del Proceso de Contratación (CRPC) deberá tener en cuenta el siguiente proceso:

$$\text{CRPC} = \frac{\text{POE} - \text{Anticipo y/o pago anticipado}}{\text{Plazo estimado (meses)}} * 12$$

- **Para la Capacidad Residual del Proponente (CRP):**

  La Capacidad Residual del Proponente (CRP) se calculará de la siguiente manera:

$$CRP = CO * \left[\frac{(E + CT + CF)}{100}\right] - SCE$$

  Donde:

  CRP = Capacidad Residual del Proponente
  CO = Capacidad de Organización
  E = Experiencia
  CT = Capacidad Técnica
  CF = Capacidad Financiera
  SCE = Saldos de Contratos en Ejecución

La CRP del proponente plural es la suma de la capacidad residual de cada uno de sus miembros, sin tener en cuenta el porcentaje de participación de los integrantes de la estructura plural; lo anterior, en cumplimiento de lo dispuesto para tal fin en la *"Guía para Determinar y Verificar la Capacidad Residual del Proponente en los Procesos de Contratación de Obra Pública"*, de la Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente. En caso de ser negativa la capacidad residual de uno de los miembros, este valor se restará de la capacidad residual total del proponente plural.

Nota: Los detalles de cálculo de la CRP se precisa en el *'Documento base para la licitación de obra pública de infraestructura del transporte (v4)'*, y en el pliego de condiciones el presente proceso de selección.

4.2. Análisis de la Demanda

En las Tablas 27, 28, 29, 30 y 31 se ilustran los procesos de selección de obra pública de infraestructura de transporte adelantados, durante las vigencias 2024, 2023, 2022, 2021 y 2020 respectivamente, por la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia, con objeto y alcance

comparativo al presente proceso de selección en estudio.

Siendo una característica común la amplia participación de proponentes interesados en los distintos procesos, en la mayoría de los casos conformando proponentes plurales (consorcios o uniones temporales), con mixtura entre personas naturales y jurídicas que se dedican a la actividad de la construcción, y con capacidad efectiva para participar en procesos de este tipo.

En la vigencia 2024 culminó el proceso licitatorio de obra pública de infraestructura de transporte identificado como LIC-111B-03-2023, con objeto *"Mejoramiento de las Vías del Grupo 3 de Circuitos Estratégicos del Departamento de Antioquia"*, y Contrato N° 2400111B1661 de 2024. Dicho proceso de selección contó con una participación de 31 proponentes, que se presentaron uno como proponente individual persona jurídica y los restantes 30 oferentes bajo la figura de proponente plural (28 consorcios y 2 uniones temporales). En total hubo 72 firmas constructoras participantes, de las cuales una de ellas fue como oferente individual persona jurídica, mientras que 3 correspondieron a personas naturales y 69 fueron sociedades empresariales (personas jurídicas) que formaron parte de los 30 proponentes plurales antes citados.

Durante el año 2023, se presentaron en promedio 18,37 oferentes por cada licitación adelantada en la vigencia. En la licitación que se obtuvo menos participación fue de 3 proponentes y en la que se tuvo una mayor cantidad de proponentes fue de 36.

Para el año 2022, se obtuvo un promedio de 27 oferentes por cada proceso de selección efectuado por la entidad. La licitación con menos participantes presentados fue de 4 proponentes y la licitación con mayor número de proponentes participantes fue de 57.

En el año 2021, el promedio de participación fue de 36 proponentes por licitación, donde el límite inferior del intervalo fue de 18 proponentes y el límite superior del intervalo fue de 75.

Para el año 2020, se contó con un rango de participación de oferentes por licitación con límite inferior de 51 y límite superior de 152, determinando un destacado promedio de 115,56 oferentes por licitación.

Por lo anterior, se puede concluir que, en los procesos de licitación de obra pública llevados a cabo por la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia en el último lustro, existe seguridad razonable de una amplia y efectiva participación desde la oferta de las firmas constructoras existentes en el mercado regional y nacional.

Tabla 27. Procesos de Licitación Pública – SIF Año 2024

Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia Procesos de Licitación Pública Año 2024					
Proceso	**Objeto de la Licitación**	**Presupuesto Oficial ($)**	**Plazo (Meses)**	**Propuestas Recibidas**	**Proponente Adjudicatario**
LIC-111B-03-2023 Contrato 2400111B1661 de 2024	MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS DEL GRUPO 3 DE CIRCUITOS ESTRATÉGICOS DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 16.295.815.413	12	31	CONSORCIO ESTRATÉGICO CT-G3

Tabla 28. Procesos de Licitación Pública – SIF Año 2023

Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia Procesos de Licitación Pública Año 2023					
Proceso	**Objeto de la Licitación**	**Presupuesto Oficial ($)**	**Plazo (Meses)**	**Propuestas Recibidas**	**Proponente Adjudicatario**
LIC-15355	MEJORAMIENTO DE LA VÍA NARIÑO - PUENTE LINDA (CÓDIGO 56AN10-2) TRAMO 1, DE LA SUBREGIÓN ORIENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	$ 3.357.733.238	4,4	25	CONSORCIO TRAMO 1-15355
LIC-15372	MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LAS VÍAS DEL GRUPO 1 DE CIRCUITOS ESTRATÉGICOS DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA. LOTE 1: Suroeste, Occidente y Urabá LOTE 2: Nordeste LOTE 3: Oriente	LOTE 1: $12.317.462.995 LOTE 2: $4.938.609.581 LOTE 3: $5.659.524.152 TOTAL: $22.915.596.728	2	LOTE 1: 6 LOTE 2: 2 LOTE 3: 3 TOTAL: 11	LOTE 1: CONSORCIO CIRCUITOS G1 AP-BT 2023 LOTE 2: CONSORCIO VIAL 023 LOTE 3: CONSORCIO COCORNÁ 15372
LIC-14793	AMPLIACIÓN, RECTIFICACIÓN, PAVIMENTACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS DE LAS VÍAS PUENTE IGLESIAS, LA YE, LÍBANO Y LA LORENA MARATÓN ETAPA 2, DE LA SUBREGIÓN SUROESTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 25.695.156.677	10	24	CONSORCIO LÍBANO GAP
LIC-14667	AMPLIACIÓN, RECTIFICACIÓN, PAVIMENTACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA VÍA CARABANCHEL - LA MARIA ABSCISAS DEL K1+300 AL K2+600, MUNICIPIO DE EL RETIRO SUBREGION ORIENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	$ 12.549.941.948	6	36	CONSORCIO EL RETIRO PG
LIC-14844	INTERVENCIONES PUNTUALES EN SITIOS PRIORIZADOS Y ACTIVIDADES DE CONSERVACIÓN DE LA RED VIAL PAVIMENTADA A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 13.499.995.233	5	15	UNION TEMPORAL RED VIAL 44
LIC-14845	SEÑALIZACIÓN VERTICAL Y HORIZONTAL EN LA RED VIAL A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 4.900.297.978	5	34	CONSORCIO PYG ANTIOQUIA
LIC-1118-02-2023	MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS DEL GRUPO 2 DE CIRCUITOS ESTRATÉGICOS DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	$ 29.085.705.153	10	18	CONSORCIO ANTIOQUIA NORTE
LIC-15362	AMPLIACIÓN, PAVIMENTACIÓN, ATENCIÓN DE SITIOS CRÍTICOS Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS SOBRE EL CORREDOR VIAL VALPARAÍSO - CARAMANTA - PUENTE ARQUÍA (Código 25AN01-3), DE LA SUBREGIÓN SUROESTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	$ 25.450.316.406	14	21	CONSORCIO VIAL SUROESTE
LIC-14849	MANTENIMIENTO, MEJORAMIENTO, REPARACIÓN, REHABILITACIÓN, OBRAS DE PROTECCIÓN Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN PUENTES EN LA RED VIAL DEPARTAMENTAL	$ 4.997.417.385	5	3	CONSORCIO PUENTES 2023
LIC-15027	MEJORAMIENTO DE LA VIA CAMPO ALEGRE (RUTA 25 - CAUCASIA) COLORADO - NECHI, EN LA SUBREGIÓN BAJO CAUCA DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 3.229.944.104	2,5	10	CONSORCIO IC-ING 15027
LIC-14571	CONSTRUCCIÓN PRIMERA ETAPA DEL MIRADOR EL VAHO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS QUE HACE PARTE DEL PROYECTO - CAMINO DE LA LIBERTAD Y LA NO VIOLENCIA - EN LA VÍA LA USA (RÍO CAUCA) CAICEDO (25BAN06) EN LA SUBREGIÓN OCCIDENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	$ 3.148.892.118	5	6	CONSORCIO EL VAHO RG

Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia Procesos de Licitación Pública Año 2023					
Proceso	**Objeto de la Licitación**	**Presupuesto Oficial ($)**	**Plazo (Meses)**	**Propuestas Recibidas**	**Proponente Adjudicatario**
LIC-14689	MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS DEL CORREDOR VIAL GRANADA - SAN CARLOS CÓDIGO (60AN16 - 1) EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 8.600.000.000	5	17	CONSORCIO VIAL GRANADA 23
LIC-711B-01-2023	MEJORAMIENTO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DE LA VÍA LA MISERENGA (CRUCE RUTA 62) EBÉJICO-SEVILLA-HELICONIA-ALTO EL CHUSCAL (CODIGO 62AN17) DE LA SUBREGIÓN OCCIDENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA ENTRE LA MISERENGA (CRUCE RUTA 62) Y EBÉJICO (QUEBRADA LA SUCIA)	$ 15.067.339.621	5	19	CONSORCIO VIAL LA MISERENGA 2023
LIC-13848	MEJORAMIENTO DEL CORREDOR Y ATENCION DE SITIO CRITICO DE LA VIA DE SEGUNDO ORDEN: SAN JOSE DEL NUS - CARACOLI (62AN26), EN LA SUBREGION MAGDALENA MEDIO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	$ 15.488.547.847	10	33	CONSORCIO INFRAVIAL MAGDALENA
LIC-14525	MEJORAMIENTO DE LA VÍA SOBRE EL CORREDOR VIAL URAMITA - PEQUE (62AN09), EN LA SUBREGIÓN OCCIDENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA - ETAPA 4	$ 28.354.108.621	8	19	CONSORCIO SAN LUCAS
LIC-14504	ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN Y RECAUDO DE LA TASA DE PEAJE EN LA ESTACIÓN DE PEAJE PAJARITO, EN LA VÍA PAJARITO - SAN PEDRO DE LOS MILAGROS - LA YE - ENTRERRÍOS - SANTA ROSA DE OSOS, EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 1.649.128.360	8	3	THOMAS INSTRUMENTS S.A

Tabla 29. Procesos de Licitación Pública – SIF Año 2022

Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia Procesos de Licitación Pública Año 2022					
Proceso	**Objeto de la Licitación**	**Presupuesto Oficial ($)**	**Plazo (Meses)**	**Propuestas Recibidas**	**Proponente Adjudicatario**
LIC-111B-01-2022	CONSTRUCCION PUENTE VEHICULAR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS SOBRE EL RIO AURRA	$ 5.050.989.765	10	14	CONSORCIO AURRA PROAP
LIC-13420	MANTENIMIENTO, MEJORAMIENTO, REPARACIÓN, REHABILITACIÓN, OBRAS DE PROTECCIÓN Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN PUENTES EN LA RED VIAL DEPARTAMENTAL.	$ 5.001.276.509	5	4	SERRANO GÓMEZ CONSTRUCCIONES SAS
LIC-13445	ATENCION DE PUNTOS CRITICOS, RECUPERACION DE BANCAS, OBRAS DE CONSERVACION Y MITIGACION EN LA RED VIAL DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 12.960.669.802	5	7	INGENIERIA Y DESARROLLO URBANISTICO S.A.S.
LIC-13454	AMPLIACION, RECTIFICACION, PAVIMENTACION Y CONSTRUCCION DE OBRAS COMPLEMENTARIAS DE LAS VIAS PUENTE IGLESIAS - LA YE - LÍBANO Y LA LORENA - MARATON ETAPA 1, DE LA SUBREGION SUROESTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 13.623.556.314	5,15	31	CONSORCIO PAVIMENTACION ELECK
LIC-13474	REALIZACION DE LOS TRABAJOS DE SEÑALIZACION VERTICAL Y HORIZONTAL EN LA RED VIAL A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	$ 1.237.308.443	4	48	CONSORCIO SEÑALIZACIÓN 358
LIC-13481	MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS SOBRE EL CORREDOR VIAL EL TRES - SAN PEDRO DE	$ 16.326.512.031	10	20	CONSTRUCCIONES AP S.A.S.

Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia Procesos de Licitación Pública Año 2022					
Proceso	**Objeto de la Licitación**	**Presupuesto Oficial ($)**	**Plazo (Meses)**	**Propuestas Recibidas**	**Proponente Adjudicatario**
	URABÁ CÓDIGO (62AN02), SUBREGIÓN URABÁ DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.				
LIC-13496	MEJORAMIENTO, ACTIVIDADES Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DEL BROCHE VIAL SOBRE EL CORREDOR SONSÓN - LA QUIEBRA - NARIÑO (56AN10), EN LA SUBREGIÓN ORIENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	$ 4.856.800.222	6	21	CONSORCIO CORREDOR VIAL CYA
LIC-13510	CONSERVACION, MANTENIMIENTO, REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE VIAS EN LAS SUBREGIONES ORIENTE Y MAGDALENA MEDIO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 18.051.120.425	17	31	CONSORCIO 085 - OMEGA ORIMAG
LIC-13592_2	CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS EN LAS SUBREGIONES SUROESTE OCCIDENTE Y URABÁ EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	$ 26.950.904.324	19	16	CONSORCIO SAN BERNARDO
LIC-13596-2	MEJORAMIENTO DE LA VIA SOFÍA - YOLOMBÓ 62AN23 EN LA SUBREGIÓN NORDESTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 3.321.844.070	3	57	CONSORCIO INVERTEC
LIC-13602_2	MEJORAMIENTO, ACTIVIDADES Y OBRAS COMPLEMENTARIAS SOBRE EL CORREDOR VIAL BUENOS AIRES (CAÑASGORDAS) - ABRIAQUÍ (62AN11), EN LA SUBREGIÓN OCCIDENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	$ 34.815.978.965	14	20	CONSORCIO MULTILAGO ANTIOQUIA02
LIC-13637	CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS EN LAS SUBREGIONES NORDESTE, NORTE, BAJO CAUCA Y VÍAS ESPECIFICAS DEL PEAJE PAJARITO EN EL NORTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 37.690.030.305	19,5	9	CONSORCIO NORANTIOQUIA
LIC-13722	MEJORAMIENTO Y RECTIFICACIÓN DE LA VÍA QUE COMUNICA EL MUNICIPIO DE LIBORINA CON EL MUNICIPIO DE SABANALARGA (CÓDIGO: 62AN14-2) DE LA SUBREGION OCCIDENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA ENTRE LAS ABSCISAS K16+495 Y K17+665.	$ 3.046.906.523	3	48	CONSORCIO QUITO
LIC-13848	MEJORAMIENTO DEL CORREDOR Y ATENCIÓN DE SITIO CRÍTICO DE LA VÍA DE SEGUNDO ORDEN: SAN JOSÉ DEL NUS - CARACOLÍ (62AN26), EN LA SUBREGIÓN MAGDALENA MEDIO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 14.642.329.845	10	33	LATINOAMERICANA DE CONSTRUCCIONES S.A. - LATINCO S.A
LIC-13853	MEJORAMIENTO DE LOS CORREDORES Y ATENCIÓN DE SITIOS CRÍTICOS DE LAS VÍAS DE SEGUNDO ORDEN ALTO DEL CHUSCAL ARMENIA LA HERRADURA TITIRIBÍ (60AN08-1) Y LA MISERENGA (Cruce Ruta 62) EBÉJICO SEVILLA HELICONIA ALTO DEL CHUSCAL (62AN17) EN LA SUBREGION OCCIDENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 17.936.000.411	10	32	PAVIMENTAR S.A.
LIC-111B-02-2022	MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS SOBRE EL CORREDOR VIAL AUTOPISTA PUERTO TRIUNFO CÓDIGO (60AN21) SUBREGIÓN MAGDALENA MEDIO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 6.175.345.384	6	41	EXPLANAN S.A.S

Tabla 30. Procesos de Licitación Pública – SIF Año 2021

Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia Procesos de Licitación Pública Año 2021					
Proceso	**Objeto de la Licitación**	**Presupuesto Oficial ($)**	**Plazo (Meses)**	**Propuestas Recibidas**	**Proponente Adjudicatario**
LIC-11793_3	ESTUDIOS, DISEÑOS Y MEJORAMIENTO DE LA VIA SOBRE EL CORREDOR VIAL URAMITA - PEQUE (62AN09), EN LA SUBREGION OCCIDENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA – ETAPA 1.	$ 41.044.805.256	7	18	CONSORCIO PARAMILLO VIAL
LIC-12121	CONSTRUCCIÓN DE PUENTE SOBRE LA QUEBRADA EL SALADO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA VÍA SAN VICENTE - CONCEPCIÓN, MUNICIPIO DE SAN VICENTE, EN LA SUBREGIÓN ORIENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 921.035.989	5	25	INGEADE S.A.S
LIC-12241	CONSERVACIÓN MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS EN LAS SUBREGIONES SURDESTE OCCIDENTE Y URABÁ EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	11.149.402.277	8	43	CONSORCIO SANTA ANA 12241
LIC-12247	CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS EN LAS SUBREGIONES NORDESTE, NORTE, BAJO CAUCA Y VÍAS ESPECIFICAS DEL PEAJE PAJARITO EN EL NORTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 13.946.279.985	8,5	43	CONYVIAS 247
LIC-12279	CONSERVACION, MANTENIMIENTO, REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LAS VIAS EN LAS SUBREGIONES ORIENTE Y MAGDALENA MEDIO EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	$ 6.211.474.590	6	67	GRUCON S.A.S.
LIC-13102	ATENCION DE PUNTO CRITICO EN LA VIA CONCEPCION ALEJANDRIA CODIGO (62AN19-1) EN LA SUBREGION ORIENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	$ 1.122.766.048	7	27	CONSORCIO GJ8
LIC-13103	MEJORAMIENTO DE LA VIA SOBRE EL CORREDOR AUTOPISTA - EL RAMAL GRANADA CODIGO 60AN16 GRANADA, EL CHOCO, SAN CARLOS CODIGO 60AN16 1 EN LA SUBREGION ORIENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 18.818.210.965	12	29	CONSORCIO VIAS ANTIOQUIA 2022
LIC-13115	MEJORAMIENTO DE LA VÍA SOBRE EL CORREDOR VIAL URAMITA - PEQUE (62AN09), EN LA SUBREGIÓN OCCIDENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA ETAPA 2	$ 27.278.303.670	14	22	CONSORCIO URAMITA CPD
LIC-13123	MEJORAMIENTO DE LA VÍA LA USA (RIO CAUCA) - CAICEDO (25AN-06), EN LA SUBREGIÓN OCCIDENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	$ 20.762.010.287	10	31	CONSORCIO MEGACONSTRUCCIONES OCCIDENTE
LIC-13124	MEJORAMIENTO DE LA VÍA SOBRE EL CORREDOR VIAL URAMITA - PEQUE (62AN09), EN LA SUBREGIÓN OCCIDENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA ETAPA 3	$ 51.019.125.729	19	16	CONSORCIO ANTIOQUIA VIAL - 22
LIC- 12016	REALIZAR LOS TRABAJOS DE SEÑALIZACION VERTICAL Y HORIZONTAL EN LA RED VIAL A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	$ 1.272.668.387	4	75	CONSORCIO VIAL DE ANTIOQUIA

Tabla 31. Procesos de Licitación Pública – SIF Año 2020

Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia Procesos de Licitación Pública Año 2020					
Proceso	**Objeto de la Licitación**	**Presupuesto Oficial ($)**	**Plazo (Meses)**	**Propuestas Recibidas**	**Proponente Adjudicatario**
LIC-10591	MEJORAMIENTO DE LA VÍA PASO NIVEL (RUTA 60) - YE AMAGÁ - LA CLARITA - ANGELÓPOLIS EN LOS MUNICIPIOS DE AMAGÁ YANGELÓPOLIS DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$21.685.128.389	19	65	LUIS ALBERTO GONZALEZ CHAUX
LIC-10592	MEJORAMIENTO DE LA VIA SOFIA – YOLOMBO EN LA SUBREGION NORDESTE DEL DEPARTAMENTODE ANTIOQUIA	$6.566.499.207	9	120	UNION TEMPORAL ICP ANTIOQUIA
LIC-10593	MEJORAMIENTO DE LA VÍA BARBOSACONCEPCIÓN EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$18.362.939.593	19	96	CONSORCIO MEJORAMIENTOBARBOSA
LIC-10678	CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LAS VÍAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA EN LA SUBREGIÓNORIENTE	$7.266.264.407	6	147	CONSORCIO VIAL SCS ORIENTE
LIC-10680	CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LAS VÍAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA EN LA SUBREGIÓN NORDESTE Y MAGDALENA MEDIO	$6.815.212.883	6	152	CONSORCIO P&O INGENIERIA
LIC-10683	CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LAS VÍAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA EN LAS SUBREGIONES NORTE Y BAJO CAUCA. SE EXCLUYEN LAS VÍAS DE INFLUENCIA DEL PEAJE PAJARITO EN LA SUBREGIÓN NORTE	$6.753.860.722	6	138	INGECON S.A.S.
LIC-10686	CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LAS VÍAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA EN LAS SUBREGIÓNES DE OCCIDENTE Y URABÁ	$6.833.705.607	6	132	CONSORCIO OCCIDENTE 2R
LIC-10715	CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LAS VÍAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA EN LA SUBREGIÓN VÍAS INFLUENCIA PEAJE PAJARITO	$7.520.242.062	6	139	CFD INGENIERIA S.A.S.
LIC-20-02-2020	CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LAS VÍAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA EN LA SUBREGIÓNSUROESTE	$15.705.880.041	7	51	EXPLANAN S.A.S.

Fuente: Elaboración propia

4.3. Análisis de Precios

El estudio de la variable o componente precio se aborda a partir de los siguientes apartados:

- El 'Presupuesto Oficial' del proceso de contratación y la 'Oferta técnico-económica' del proponente/contratista:

El 'Presupuesto Oficial' asignado al presente proyecto, elaborado y aprobado desde la Dirección de Estructuración de Proyectos de la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia, tiene incorporado todos los componentes de costos, gastos y utilidad que se estiman necesarios y suficientes para su adecuada ejecución y cumplimiento, de acuerdo con las normas y especificaciones técnicas contractuales, y conforme los precios y rendimientos que se ajustan tanto a la zona como a las condiciones particulares del proyecto. Por consiguiente, es responsabilidad del proponente consideraren su oferta todos los costos en que pudiere incurrir durante la ejecución del

contrato, incluyendo el conjunto de impuestos, tasas, contribuciones y demás tributos señalados en la normatividad vigente, pues la entidad no aceptará reclamación alguna por estos conceptos.

Para el análisis estimado del valor del proyecto, se tiene en cuenta la información disponible referida en el 'Estudio Previo' del proceso, además de la incorporada en la base de datos de la Secretaría de Infraestructura Física del Departamento de Antioquia, que maneja a través de un software especializado de presupuesto, la cual se actualiza periódicamente de acuerdo con las variaciones de los precios del mercado, e incluye las variables y grupos de costos que conforman cada una de las actividades para la adecuada ejecución del proyecto (materiales, maquinaria y equipos, herramientas, mano de obra y transporte)

No obstante, se subraya que el 'Presupuesto Oficial' asignado al presente proceso de contratación, comprende todos los costos que pueda generar la adecuada ejecución del proyecto, empero, estos sirven solo de referencia; siendo menester para el proponente la consideración de su propia estructura de costos, el dimensionamiento de las distintas cargas fiscales asociadas al proceso y la proyección de todas aquellas erogaciones en las que pudiere incurrir durante la ejecución del contrato, sin que se exonere al Contratista, ya que son finalmente los valores de la propuesta del Contratista los que regirán el pago unitario de los diferentes ítems, y no el costo estimado por la Entidad, tal como lo señala el Estudio Previo. Los errores u omisiones en que incurra el Contratista en los costos directos o indirectos considerados en su análisis de precios unitarios para los diferentes ítems de obra, son de su entera y exclusiva responsabilidad y, en consecuencia, no podrá reclamar a la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia reconocimiento alguno adicional al valor de los precios unitarios consignados en el formulario de su propuesta económica, pues el Contratista acepta que los precios unitarios por él ofertados constituyen su propuesta económica autónoma.

El proponente debe tener claro que la oferta económica que presente no debe exceder el 'Presupuesto Oficial' establecido para el proceso de contratación, so pena de incurrir en causal de rechazo.

Partiendo del *'principio de planeación'*, y como parte del tratamiento del riesgo de 'Variación de Precios' identificado en la 'Matriz de Riesgos' del presente proceso de selección, desde la Dirección de Estructuración de Proyectos de la SIF se ha identificado que, de acuerdo con las condiciones macroeconómicas del país y las variables del mercado, se podría llegar a presentar una volatilidad de los precios de los insumos que impacten los flujos de caja de los proyectos. Ante esta realidad, con autorización del Comité Interno de Contratación – CIC de la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia, en los proyectos de obra que así lo justifiquen se establecerá en el presupuesto oficial la correspondiente provisión de recursos para el reajuste de precios por concepto de obra ejecutada y recibida a satisfacción que demande la adecuada ejecución del proyecto, y en el Estudio Previo se definirá la fórmula para el reajuste de los costos directos de obra conforme las *'tipologías de obra'* y los *'capítulos constructivos'* de acuerdo con los *Índices de Costos de la Construcción de Obras Civiles – ICOCIV*, publicados por el DANE; y/o la actualización de los componentes de costo de la Administración.

Nota: El 'Presupuesto Oficial' del proceso de contratación deberá contener una partida o "Provisión para el reajuste de los precios' en los proyectos que cuenten con tal autorización.

Ver el anexo: - "Presupuesto Oficial" del proceso de contratación

- **La forma de pago del contrato:**

El Departamento de Antioquia – Secretaría de Infraestructura Física, cancelará al Contratista el valor del contrato de obra en la forma establecida en los Estudios Previos y documentos anexos.

El Departamento de Antioquia hará las retenciones sobre cada pago, según el Estatuto de Rentas del Departamento de Antioquia (Ordenanza 41 del 16 de diciembre de 2020, Ordenanza 20 del 26 de agosto de 2022 y Ordenanza 33 del 07 de noviembre de 2024), y las demás disposiciones legales vigentes sobre la materia.

Para efectos de la retención en la fuente por renta el Departamento de Antioquia procederá de conformidad con la normatividad tributaria vigente. Se advierte que la retención en la fuente por renta, que corresponde al pago anticipado del impuesto de renta, no se puede tener en cuenta como elemento estructural de los costos del Contratista que pueda incorporar en la oferta.

5. COMPONENTE TÉCNICO

5.1. Datos generales del proceso que se pretende adelantar

El componente técnico (descripción de la necesidad, especificaciones técnicas, codificación de Naciones Unidas, inscripción del proceso en el plan de desarrollo, modalidad contractual, objeto, presupuesto oficial, plazo, forma de pago, análisis de riesgos y mitigación, etc.) del proceso de contratación que se quiere adelantar soportado en el presente análisis sectorial, se desarrolla, con el nivel de detalle requerido, en el documento denominado "Estudios Previos", que en conjunto con la oferta recibida fundamentan la celebración del contrato respectivo.

Ver anexos: "Estudios previos y documentos anexos"
"Matriz de Riesgos"

5.2. Agentes que componen el sector

Compradores: El comprador es el que cubre necesidades adquiriendo bienes, obras o servicios a cambio de un precio cierto, para el caso que nos ocupa dicho papel lo ejercen las Entidades Públicas que requiere de la prestación de un bien, obra o servicio el cual debe ser contratado; entre éstas se encuentran: INVIAS, entes nacionales, entes departamentales, entes distritales y entes municipales.

Proveedores: Empresas o personas, cuya actividad económica busca responder a las necesidades del Comprador, en este caso aplican: Entidades descentralizadas adscritas al Departamento de Antioquia, empresas constructoras, empresas productoras de materiales,empresas de consultoría, ingenieros o arquitectos.

Regulatorios: Son entidades que se encargan de velar por el cumplimiento de la regulación aplicable al sector de la construcción, así como aquellas que garantizan la actualización e innovación del mismo para el desarrollo de la infraestructura nacional, entre ellas se encuentran: Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI), Consejo Profesional Nacional de Ingeniería (COPNIA), Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) y cámaras de comercio territoriales.

5.3. Gremios y asociaciones que participan el en sector

Considerando las necesidades presentadas por el sector de la construcción y teniendo en cuenta la continua actualización de las políticas públicas que lo afectan, se presenta en las Tablas 32, 33, 34, 35, 36 y 37 unos listados de consejos profesionales, asociaciones, gremios de profesionales, grupos que trabajan por la ingeniería, entre otras entidades, que participan del sector e influyen desde diferentes frentes en la dinámica del mercado.

Tabla 32.

Consejos profesionales, asociaciones, gremios y entidades que trabajan por el sector de la construcción en Colombia		
Consejos profesionales		
Nombre	**Normatividad**	**Página Web**
Consejo Profesional Nacional de Ingeniería, COPNIA	Ley 435 de 1998 – Ley 842 de 2003	www.copnia.gov.co
Consejo Profesional de Ingeniería de Petróleos,CPIP	Ley 20 de 1986 -Decreto 1412 de 1986	www.cpip.org.co
Consejo Profesional de Ingeniería Eléctrica, Mecánica y afines	Ley 51 de 1986 – Decreto 1873 de 1995	www.consejoprofesional.org.co
Consejo Profesional de Ingeniería de Transportesy Vías de Colombia, CPTIVC	Ley 33 de 1989	www.consejoprofesionalitvc.org
Consejo Profesional de Ingeniería Química, CPIQ	Ley 18 de 1976 – Decreto 371 de 1982	www.cpiq.org.co
Consejo Profesional Nacional de Topografía, CPNT	Ley 70 de 1979 Decreto Reg. 690 de 1981	www.cpnt.org
Consejo Profesional de Geología, CPG	Ley 9 de 1974	www.cpgcolombia.org
Consejo Profesional de Ingeniería Naval y profesiones afines, CONINPA	Ley 385 de 1997 – Decreto 1502 de 1998	www.acinpa.org.co

Tabla 33.

Cuerpos consultivos del gobierno nacional		
Nombre	**Normatividad**	**Página Web**
Sociedad Colombiana de Ingenieros, SCI	Ley 46 de 1904	www.sci.org.co
Asociación Colombiana de Ingenieros Mecánicos y Eléctricos, ACIEM	Ley 51 de 1986	www.aciem.org.co
Asociación Colombiana de Ingenieros Navales y Profesionales afines, ACINPA	Ley 385 de 1997	www.acinpa.org.co
Asociación Colombiana de Ingenieros de Vías y transporte, ACIT	Ley 33 de 1989	
Asociación Colombiana de Ingenieros de Petróleos, ACIPET	Ley 20 de 1984	www.acipet.com
Consejo Profesional Nacional de Ingeniería, COPNIA	Ley 842 de 2003	www.copnia.gov.co
Asociación Colombiana de Ingeniería Química, ACIQ	Ley 18 de 1976	www.aciq.co

Tabla 34.

Asociaciones de facultades		
Asociación	**Normatividad**	**Página Web**
Asociación Colombiana de Facultades de Ingeniería, ACOFI: Representa el 86% de las instituciones de educación superior colombianas con programas de ingeniería (79 privadas, 41 públicas)	Personería Jurídica	www.acofi.edu.co

Tabla 35.

Asociaciones regionales de ingenieros
Aciem Antioquia
Aciem Atlántico
Aciem Bolívar
Aciem Boyacá
Aciem Caldas
Aciem Cundinamarca
Aciem Huila
Aciem Norte de Santander
Aciem Quindío
Aciem Santander
Aciem Valle
Asociación Caucana de Ingenieros
Asociación de Arquitectos e Ingenieros de San Andrés, Providencia y Santa Catalina Islas
Asociación de Ingenieros de Risaralda
Asociación de Ingenieros del Valle

Asociaciones regionales de ingenieros
Asociación Nariñense de Ingenieros
Sociedad Antioqueña de Ingenieros y Arquitectos
Sociedad Boyacense de Ingenieros y Arquitectos
Sociedad Caldense de Ingenieros y Arquitectos
Sociedad Cordobesa de Ingenieros
Sociedad de Ingenieros de Casanare
Sociedad de Ingenieros del Atlántico
Sociedad de Ingenieros del Cesar
Sociedad de Ingenieros del Chocó
Sociedad de Ingenieros del Magdalena
Sociedad de Ingenieros del Meta
Sociedad de Ingenieros del Quindío
Sociedad de Ingenieros y Arquitectos de Bolívar
Sociedad de Ingenieros y Arquitectos de Caquetá
Sociedad de Ingenieros y Arquitectos de Sucre
Sociedad Guajira de Ingenieros
Sociedad Huilense de Ingenieros
Sociedad Norte santandereana de Ingenieros
Sociedad Putumayense de Ingenieros
Sociedad Santandereana de Ingenieros
Sociedad Tolimense de Ingenieros

Tabla 36.

Gremios y asociaciones por especialidades de la ingeniería	
Nombre	**Página Web**
Cámara Colombiana de la Infraestructura, CCI	www.infraestructura.org.co
Asociación Colombiana de Ingeniería Sanitaria y Ambiental, ACODAL	www.acodal.org.co
Cámara Colombiana de la Construcción, CAMACOL	www.camacol.co
Asociación de Acondicionamiento del Aire y Asociación Colombiana Refrigeración, ACAIRE	www.acaire.org
Cámara de Fedemetal de la ANDI	www.metalmecanica.com
Asociación Colombiana de Ingeniería Estructural, ACIES	www.acies.org.co
Asociación Colombiana de Ingeniería Sísmica, AIS	www.ais.org.co
Asociación Colombiana de Constructores, ACOL	www.acol.com.co
Asociación Colombiana de Ingenieros Especialistas en Voladuras en Obras Civiles y Militares, ACIEV	
Asociación Colombiana de Túneles y Obras Subterráneas, ACTOS	www.actos.org.co
Asociación Colombiana del Agua Subterránea, ACOAGUA	
Sociedad Colombiana de Geotecnia, SCG	www.scg.org.co
Asociación Colombiana de Productores de Concreto, ASOCRETO	www.asocreto.org.co
Corporación para la Investigación y Desarrollo de Asfaltos en el Sector Transporte e Industrial, CORASFALTOS	www.corasfaltos.com
Sociedad Colombiana de la Ciencia del Suelo, SCCS	www.sociedadcolombianadelacienciadelsuelo.org
Sociedad Colombiana de Topógrafos, SCT	www.sct.org.co
Asociación de Ingenieros Forestales, ACIF	www.acif.org.co
Cámara de Fedemetal	www.andi.com.co/cf
Asociación Colombiana de Patólogos de la Construcción, ASCOLPAT	www.prousta.com
Consejo Colombiano de Eficiencia Energética, CCE	www.ccee.org.co
Asociación de Ingenieros Ferroviarios de Colombia, AIFC	
Federación Colombiana de Fabricantes deEstructuras Metálicas, FEDESTRUCTURAS	

Tabla 37.

Capítulos y redes por titulaciones de ingeniería
Capítulo de Ingeniería de Alimentos – ACOFI
Capítulo de Ingeniería de Telecomunicaciones – ACOFI
Capítulo de Ingeniería Mecatrónica y Automatización -ACOFI

Capítulos y redes por titulaciones de ingeniería
Red de directores de Ingeniería de Sistemas – REDIS
Capítulo de Ingeniería de Sistemas – ACOFI
Capítulo de Ingeniería Industrial – ACOFI
Red de directores de Ingeniería Mecánica – REDIMEC
Capítulo de Ingeniería Mecánica – ACOFI
Red de directores de Ingeniería Eléctrica – REDIE
Capítulo de Ingeniería Eléctrica – ACOFI
Red de directores de Ingeniería Electrónica
Capítulo de Ingeniería Electrónica –ACOFI
Red de directores de Ingeniería Civil – REPIC
Capítulo de Ingeniería Civil – ACOFI
Capítulo de Ingeniería Ambiental -ACOFI
Capítulo de Ingeniería Agroindustrial – ACOFI
Capítulos de Ingeniería Agrícola -ACOFI
Capítulo de Ingeniería Biomédica – ACOFI
Asociaciones universitarias y estudiantiles de ingeniería
Asociación Colombiana de Estudiantes de Ingeniería Civil, ANEIC
Asociación Colombiana de Estudiantes de Ingeniería Industrial, Administrativa y de Producción, ANEIAP
Asociación de Egresados de la Escuela Colombiana de Ingeniería, AECI
Asociación de Egresados de la Universidad de los Andes, UNIANDINOS
Asociación de Ingenieros Civiles de la Universidad Nacional, AICUN
Asociación de Ingenieros Tomistas, AIDUSTA
Asociación Nacional de Estudiantes de Ingeniería Civil, ANEIC
Asociación Nacional de Ingenieros Javerianos, AIJ
Asociación de Profesionales Egresados de la Universidad Militar Nueva Granada, UNIGRANADINOS
Asociación de Ingenieros Mecánicos de la Universidad Nacional de Colombia, AIMUN
Grupo de Ingenieros Militares Francisco José de Caldas
Asociación de Ingenieros Civiles de la Universidad Católica de Colombia, AICUC
Asociación de Ingenieros Grancolombianos
Asociación de Ingenieros Lasallistas

Fuente: ACOFI. Organizaciones relacionadas con la ingeniería en Colombia. Adaptado de:
https://www.acofi.edu.co/programas-de-apoyo/comisiondeestudios/organizaciones-relacionadas-con-la-ingenieria-en-colombia/

5.4. Bienes nacionales relevantes

De conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.2.4.2.9. del Decreto 1082 de 2015, adicionado por el artículo 2 del Decreto 680 de 2021, se presenta en documento anexo el resultado de la consulta de los *'Bienes nacionales relevantes'* en el desarrollo de la obra, realizada en el Registro de Productores de Bienes Nacionales.

Ver Anexo 1 del Análisis del Sector - *Apartado 1. Bienes nacionales relevantes.*

5.5. Condiciones Sociodemográficas y Económicas

Dado que en el Estudio Previo se establece dentro de las *Obligaciones Generales del Contratista*, entre otras, la obligación de:

> *[…] Destinar a la ejecución del contrato, en un porcentaje (%) del [allí precisado], la provisión de bienes o servicios por parte de alguno o algunos de los siguientes sujetos de especial protección constitucional: población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación, víctimas de conflicto armado interno, mujeres cabeza de hogar, adultos mayores, personas en condición de discapacidad, así como la población de las comunidades indígena, negra, afrocolombiana, raizal, palanquera, Rrom o gitana, entre otros sujetos identificados por la Ley o la jurisprudencia de esta manera … […]*

Por ello, en el siguiente anexo se establece el(los) enlace(s) o link(s) como fuentes de consulta (no únicas ni limitadas a estas) o repositorios de datos estadísticos e información donde se podrá realizar la verificación de las *'Condiciones Sociodemográficas y Económicas'* de los territorios impactados por el presente proceso de contratación.

Ver Anexo 1 del Análisis del Sector - *Apartado 2. Condiciones Sociodemográficas.*

5.6. Integralidad en la Ejecución del Objeto Contractual

(Acatamiento del Decreto 0142 de febrero 01 de 2023)

El artículo 2° del Decreto 0142 de febrero 01 de 2023, emanado del Departamento Nacional de Planeación, que modifica el artículo 2.2.1.1.1.4.1 de la Subsección 4 de la Sección 1 del Capítulo 1 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015, en el segundo inciso señala:

> ***Artículo 2.2.1.1.1.4.1. Plan Anual de Adquisiciones.***
>
> *[…] las entidades estatales deberán planear su contratación de manera que se promueva la división de Procesos de Contratación en lotes o segmentos en los que se facilite la participación de las Mipymes […]*

Por su parte el artículo 6° del Decreto 0142 de febrero 01 de 2023, adición del artículo 2.2.1.2.4.2.19 a la Subsección 2 de la Sección 4 del Capítulo 2 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015, señala en su primer inciso:

> *[…]* ***Artículo 2.2.1.2.4.2.19. División en lotes o segmentos.*** *Las entidades estatales promoverán la división de procesos de contratación en lotes o segmentos que faciliten la participación de las Mipymes atendiendo a criterios tales como: i) el tipo de entregable, ii) el valor del contrato y iii) el ámbito geográfico de la entrega. Para el efecto, las entidades estatales deberán tener en cuenta el análisis del sector económico y de los oferentes en los términos establecidos en el artículo 2.2.1.1.1.6.1. del presente Decreto […]*

En este orden de ideas, se presenta el análisis desde los criterios referidos:

i) El tipo de entregable: Considerando que el presente proceso recae sobre la infraestructura pública de transporte, toma especial importancia la denominación de obra civil y, en materia contractual, el *'Contrato de obra pública'*, advirtiendo que se trata de un acto jurídico en virtud del cual una persona se obliga para con otra a realizar una obra material determinada, bajo una remuneración y sin mediar subordinación ni representación. (Definición concebida en nuestro ordenamiento civil artículos 2053 a 2060).

Entendiendo entonces dicha obra como 'un todo', 'un conjunto' o 'una unidad funcional', lo que desde la planeación del proceso de selección garantiza que el contratista dispone de los recursos suficientes y todos los elementos necesarios para lograr el resultado integral esperado.

ii) El valor del contrato: Tratándose de procesos de ejecución de obra pública, y considerando que la menor cuantía actualmente aplicable al Departamento de Antioquia equivale a la suma de $1.423.500.000 (1.000 SMMLV), es jurídicamente viable establecer que para los procesos de selección de contratistas que superen tal cuantía, la escogencia será mediante la modalidad

de 'Licitación Pública', conforme lo dispuesto en el título I "DE LA EFICIENCIA Y DE LA TRANSPARENCIA", artículo 2 DE LAS MODALIDADES DE SELECCIÓN, numeral 1 LICITACIÓN PÚBLICA, de la Ley 1150 de 2007; y en la sección 1, modalidades de selección, subsección 1, LICITACIÓN PÚBLICA, del Decreto 1082 de 2015.

Ahora bien, frente al monto del contrato y, en general, respecto del tamaño del proyecto medido por el valor de las inversiones requeridas, y bajo la lógica de comportamiento de los negocios, se presenta una cuestión que produce un efecto en la demanda: Cuando el proyecto/contrato se divide en lotes o segmentos (con montos bajos de ejecución) se presume llamativo para Mipymes, empero con poco atractivo para las grandes empresas. Igualmente, cuando el proyecto/contrato es de una cifra monetaria representativa se vuelve poco accesible y menos atractivo para Mipymes, pero se hace interesante para grandes compañías.

Sin embargo, en este punto hay que traer a colación y poner en contexto la figura del 'proponente plural' (consorcios, uniones temporales, promesas de sociedad futura) viable en la contratación pública y que, en el ejercicio de la libertad de concurrencia, permite a personas naturales y jurídicas, naciones y extranjeras, mediante la decisión voluntaria de su unión, ampliar los niveles de participación en los procesos de selección; siendo una práctica usual el nexo entre Mipymes, o bien entre éstas con personas naturales, y en todo caso sin que tal unidad esté limitada por el tamaño empresarial. Todo en la búsqueda de afianzar la posibilidad de acceso y competencia en los procesos de contratación, o bien por la gestación o reciente creación de nuevas unidades empresariales o para incentivar la maduración de las mismas.

Para el caso del presente proceso, todas las obligaciones inherentes a la ejecución del proyecto quedan integradas en un solo contrato de obra con línea única de dirección y responsabilidad a cargo del contratista (proponente individual o plural), donde se espera que las distintas actividades de obra, por el vínculo operativo existente entre ellas, sean acometidas de forma conjunta bajo su encargo como doliente, el cual en la *praxis*, cuando lo avizore como conveniente, podrá hacer uso de la alternativa de subcontratar aquellos capítulos especializados susceptibles de explotación independiente.

iii) El ámbito geográfico de la entrega. En el Estudio Previo del proceso de selección se identifica con exactitud (abscisas y jurisdicción del Departamento de Antioquia) el ámbito o lugar de ejecución de los trabajos previstos, con las características geográficas particulares de los puntos a intervenir. Siendo relevante para el proyecto la variable de su concepción focalizada y concentración de las obras en el espacio determinado, para su abordaje de forma completa e integral a cargo de un único responsable, con la asunción de los costos, riesgos y beneficios que trae inherentes.

Adicionalmente, el anterior ***Artículo 2.2.1.2.4.2.19. División en lotes o segmentos.***, en el cuarto inciso dispone:

> *[…] La decisión de no adjudicar un contrato en lotes o segmentos podrá obedecer entre otras razones, a que mediante este mecanismo se pueda restringir la competencia o que la segmentación del mercado pueda conducir a que la ejecución del contrato sea imposible desde el punto de vista técnico o económico. […]*

Pues bien, de conformidad con la anterior normativa es preciso aclarar que, por la complejidad y naturaleza misma de los trabajos a realizar, el objeto contractual del presente proceso de selección está concebido y estructurado con el alcance de 'una sola unidad funcional', por cuya materialización completa de las obras públicas de infraestructura de transporte contempladas se logra dar respuesta efectiva a la satisfacción de las necesidades identificadas en la etapa de planificación del proyecto.

Por consiguiente, al dimensionarse la solución propuesta a la problemática planteada bajo la perspectiva de un único contrato de obra pública a ejecutar, que conlleva la integración de la totalidad de las prestaciones demandadas por el proyecto, en manos de un solo contratista idóneo y con experiencia, se permite derivar los siguientes beneficios:

a) Concentrar la gestión de la obra bajo el ***'Liderazgo de un Director del Proyecto'***, adscrito a la firma seleccionada como adjudicataria del contrato, quien normalmente es responsable de la administración de los riesgos, la programación, la ejecución y el control de tiempos, recursos y costos del proyecto, para su adecuado cumplimiento dentro del plazo y presupuesto establecidos. Donde la tarea de dirección unificada del contrato conlleva inherentemente un mayor nivel de ***'Coordinación en la ejecución de las obras'*** a cargo de los diferentes especialistas, técnicos y/o subcontratistas intervinientes, elemento crítico de cohesión de esfuerzos que resulta esencial en la gerencia de proyectos.

b) Mayor ***'Eficiencia en el uso de los distintos recursos utilizados'*** como resultado de la gestión centralizada del proyecto y la aplicación de controles de cumplimiento y monitoreo más efectivos sobre las actividades de obra desarrolladas.

c) El aprovechamiento de los beneficios que trae las ***'Economías de escala'*** con ocasión de la ejecución global del contrato bajo la responsabilidad integral de una sola firma contratista, que aporta valor agregado con sus capacidades de gestión, técnica, financiera, organizacional, etc.

La economía de escala sencillamente comporta una situación donde la empresa logra que los costos operativos desciendan en la medida o escala en que se incrementa el número de bienes y/o servicios producidos. Y ello puede obedecer a diversos factores tales como:

- Fortalecimiento y solidez de la estructura de organización administrativa
- Métodos de producción más avanzados
- Automatización de procesos
- Uso de tecnologías de última generación o más rentables
- Especialización y calificación del talento humano
- Uso de enfoques estratégicos orientados a la contención y reducción de costos
- Modelos organizativos y de gestión administrativa implementados
- Celebración de contratos y alianzas a largo plazo
- Uso de sinergias empresariales
- Crecimiento de la demanda gracias al mercadeo
- Manejo financiero óptimo de la caja y los flujos de efectivo
- Fácil acceso a fuentes de financiamiento económicas
- Gestión de adquisiciones a nivel del proyecto o como política de empresa, que incluye aspectos como: compras con descuentos comerciales y/o financieros por pronto pago o pago al contado, el poder de negociación y capacidad de compra en grandes cantidades de materiales e insumos de inventario con ahorro o a costos comparativamente más bajos que la competencia, etc.
- Entre otros factores.

Es así que, en la medida en que las empresas van adquiriendo un mayor tamaño y dimensionamiento organizacional, se presume van introduciendo economías de escala, manejando costos de operación progresivamente más bajos, gracias a la optimización en el uso de los recursos y, por ende, logrando márgenes de beneficio con destino, en parte, a nuevas inversiones y expansión empresarial, redundando en nuevas escalas de producción que repiten el ciclo y posibilitando la presentación de ofertas y venta de productos a precios cada vez más competitivos en el mercado.

En últimas, el oferente que goza de economías de escala es proclive a presentar en los procesos de selección ofertas con precios más competitivos frente al mercado, con valores agregados y beneficios para las partes contratantes.

d) ***'Menor onerosidad y mayor simplicidad técnico-administrativa'*** promovida en la etapa precontractual y para la supervisión durante la ejecución de las obras.

En la medida en que el contrato se subdivida en lotes o segmentos se introducen nuevas dificultades de tipo administrativo, logístico y técnico, ya que uno de los efectos de lotear o segmentar el contrato es el de potencializar el número de participantes en los procesos de selección, máxime aun cuando se quiera profundizar con lotes de bajo presupuesto oficial. Ya que, independientemente de cómo se contrate la obra, bien como contrato único o en lotes, su ejecución va a necesitar inexorablemente una gestión del proyecto, que en el ámbito del contrato único queda bajo la órbita de la firma adjudicataria, pero en caso de que la Administración (entidad estatal) contrate por lotes necesitará tener en su equipo de trabajo un *'Director de Proyecto'* que coordine los distintos contratos, controle los costos, plazos, alcances, calidad de los entregables, etc. atomizados en las distintas firmas contratistas; situación que podrá atender con personal existente si lo tuviere disponible, o bien acudiendo a profesionales externos con formación profesional y calificados en gerencia de proyectos de construcción, que implican un costo adicional a pagar por sus servicios.

Desde esta perspectiva, lotear el contrato induce a tener que multiplicar los recursos administrativos existentes, por un lado, para efectuar adecuadamente las tareas de planificación precontractual, análisis y evaluación de ofertas, puesto que si lo hace con el personal existente se advierte el riesgo de generación de 'cuellos de botella' ante la restricción de los recursos disponibles, con énfasis de talento humano. Y, de otro lado, al exigirse mayor presencia para la supervisión de las obras en ejecución, ya que cada lote o segmento implica probablemente un contratista y supervisor para atenderlo, avivando la saturación de las tareas de vigilancia de la calidad de los trabajos, cumplimiento de cronogramas y costos incurridos, visitas de campo para validación de actividades, aumento de la verificación documental y presentación de reportes e informes y, en general, ampliándose el número de tareas operativas y administrativas a cargo durante la fase de ejecución de las obras.

Valga resaltar, que la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia hoy día presenta una capacidad instalada, especialmente de talento humano para atender los distintos comités asesores y evaluadores de procesos de contratación adelantados y llevar a cabo la supervisión de las obras adjudicadas, que ya de por sí acusa ciertas limitaciones y sobrecargas para atender óptimamente los actuales flujos de trabajo.

En síntesis, el presente proceso contractual concebido como 'un todo o unidad funcional' no limita la 'libre concurrencia de oferentes' y menos de las Mipymes, pues como se expuso en el apartado sobre análisis de la demanda de este estudio sectorial, la experiencia nos indica que en los procesos de selección adelantados en años recientes por la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia se evidencia que hay suficiente seguridad razonable de una amplia y efectiva participación de proponentes de todos los tamaños empresariales, que asisten mayoritariamente bajo la figura de esquemas plurales, con firmas de personas naturales y jurídicas usualmente Mipymes.

A continuación, en la Tabla 38 se presentan datos e información estadística sobre los procesos de licitación pública de obras de infraestructura de transporte, adelantados por la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia durante las vigencias 2024 - 2023 - 2022:

Empresas Participantes en procesos de Licitación de Obra Pública de Infraestructura de Trasporte Adelantadas por la SIF durante los Año 2024 – 2023 – 2022

Tabla 38.

Empresas participantes en procesos de licitación de obras públicas de infraestructura de trasporte adelantados por la SIF															
Año	Cantidad de Licitaciones Públicas (LP) adelantadas	Proponentes participantes por Licitación Pública (LP)		Firmas participantes como proponente individual e integrante de proponente plural, según tamaño empresarial											
		Proponentes (individuales y plurales)	Promedio de proponentes (individuales y plurales) participantes por LP	Microempresa		Pequeña empresa		Mediana empresa		Mipymes		Gran empresa		Total firmas participantes por LP		Promedio firmas participantes por LP
				Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje	Cantidad	Porcentaje	
2024	1	31	31,0	10	14%	12	17%	25	35%	47	65%	25	35%	72	100%	72,0
2023	16	294	18,4	101	16%	124	20%	217	34%	442	70%	192	30%	634	100%	39,6
2022	16	432	27,0	127	17%	185	24%	270	35%	582	76%	181	24%	763	100%	47,7

Fuente: Datos propios

De la anterior Tabla 38, se puede evidenciar y concluir lo siguiente:

Para el año 2024: Se obtuvo una participación de 31 proponentes, de los cuales hubo 1 proponente individual y 30 proponentes plurales, que integraron un total de 72 firmas participantes de todos los tamaños empresariales, siendo Mipymes en un 65% de los casos, y No Mipymes el 35% restante.

Para el año 2023: Se obtuvo una participación de 294 proponentes, con promedio de 18,4 proponentes por licitación pública, entre individuales y plurales, de todos los tamaños empresariales, en cada uno de los 16 procesos de licitación pública de obras de infraestructura de transporte adelantados; ascendiendo al total de 634 firmas concurrentes entre proponentes individuales e integrantes de oferentes plurales, para un promedio de 39,6 firmas participantes de todos los tamaños empresariales por licitación pública efectuada.

Para la vigencia fiscal 2022: La participación fue de 432 proponentes, con promedio de 27 proponentes por licitación pública, entre individuales y plurales, en también 16 procesos de licitación pública adelantados; donde los concurrentes, tanto en calidad de proponentes individuales como de integrantes de oferentes plurales, fueron en total 763 firmas participantes de todos los tamaños empresariales, con un promedio de 47,7 firmas participantes por licitación pública realizada.

En cuanto a la participación desde la oferta, con firmas individuales e integrantes de esquemas plurales (consorcio o unión temporal), según el tamaño empresarial se registra:

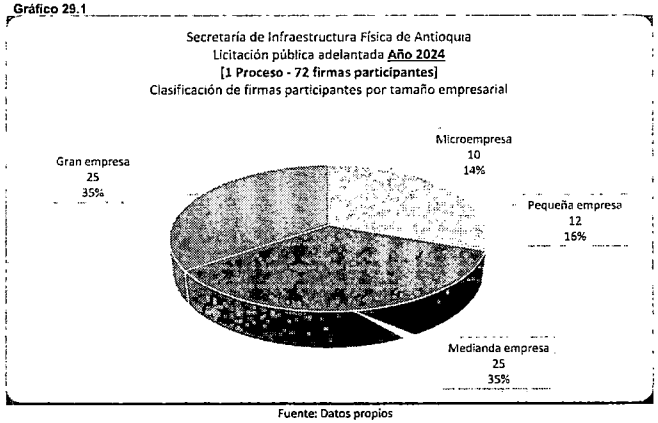
• Para el año 2024: Hubo 10 Microempresas participantes, equivalentes al 14% del total; 12 Pequeñas empresas, o sea, el 16% del total; 25 Medianas empresas, para un 35% del total; y también 25 Grandes empresas participantes, con peso del 35% del total de las 72 firmas concurrentes a los procesos. [Gráfico 29.1]

• Para el año 2023: Hubo 101 Microempresas participantes, equivalentes al 16% del total; 124 Pequeñas empresas, o sea, el 20% del total; 217 Medianas empresas para un 34% del total; y 192 Grandes empresas participantes, con peso del 30% del total de las 634 firmas concurrentes a los procesos. [Gráfico 29.2]

• Para el año 2022: Hubo 127 Microempresa participantes para un 17% del total; 185 Pequeñas empresas, equivalentes al 24% del total; 270 Medianas empresas para un 35% del total; y 181 Grandes empresas participantes con peso del 24% del total de los 763 concurrentes a los procesos de licitación pública. [Gráfico 29.3]

Secretaria de Infraestructura Física de Antioquia
Licitaciones Públicas adelantadas en los Años 2024 – 2023 – 2022
Firmas participantes clasificadas por tamaño: Microempresa, Pequeña, Mediana y Grande

Gráfico 29.1



Fuente: Datos propios

Gráfico 29.2

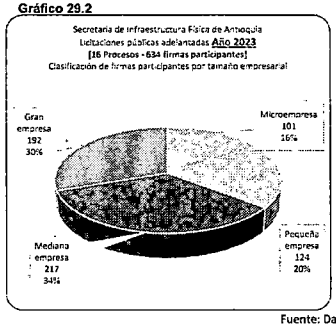
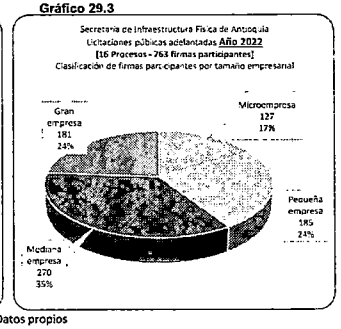


Gráfico 29.3



Fuente: Datos propios

Así las cosas, se puede evidenciar que:

- **En el año 2024**: En el único proceso de licitación de obra pública realizado el 65% de las firmas participantes correspondió a Mipymes registradas en diferentes ciudades del país, y el 35% fueron Grandes empresas [Gráfico 30.1].

- **En el año 2023**: El 70% de las firmas participantes correspondió a Mipymes registradas en diferentes ciudades del país, y el 30% fueron Grandes empresas [Gráfico 30.2].

- **En el año 2022**: Las ¾ partes de las firmas participantes (el 76%) correspondió a Mipymes, y la ¼ parte restante (24%) fueron grandes compañías [Gráfico 30.3].

Licitaciones Públicas adelantadas por la SIF en los años 2024 – 2023 – 2022
Firmas participantes clasificadas por tamaño: Mipyme y Gran empresa

Gráfico 30.1

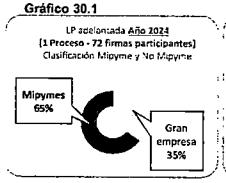


Gráfico 30.2

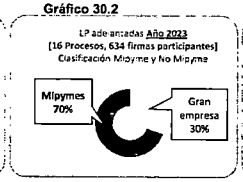
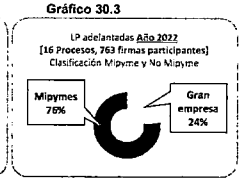


Gráfico 30.3



Fuente: Datos propios

Ahora bien, desde la adjudicación de los procesos de contratación adelantados se puede evidenciar (Tablas 39.1 y 39.2; y Gráficos 31.1, 31.2 y 31.3) que:

- **Para el año 2024**: la única licitación pública adelantada se adjudicó a un proponente plural integrado por dos medianas empresas (Mipymes).

Licitaciones de Obras Públicas de Infraestructura de Trasporte ADJUDICADOS por la SIF en el año 2024, según tamaño empresarial del Adjudicatario

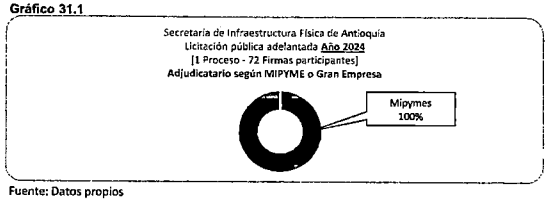
Tabla 39.1

N° Proceso	Objeto	Presupuesto oficial	Plazo (meses)	Propuestas recibidas	Proponente adjudicatario	Integrantes	% Partic.	Tamaño empresa
LIC-1118-03-2023	MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS DEL GRUPO 3 DE CIRCUITOS ESTRATÉGICOS DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 16.295.815.413	12	31	CONSORCIO ESTRATÉGICO CT-G3	CONSTRUCCIONES DISEÑOS Y OBRAS CIVILES S.A.S.	70%	Mediana empresa
						TURPIAL INGENIERÍA S.A.S.	30%	Mediana empresa

Fuente: Datos propios

Licitaciones Públicas adelantadas por la SIF en los Años 2024 – 2023 – 2022
Firmas ADJUDICATARIAS clasificadas por tamaño: Mipyme y Gran empresa

Gráfico 31.1



Fuente: Datos propios

- **Para el año 2023**: el 50% de las licitaciones públicas se adjudicó a proponentes plurales conformados con integrantes solo Mipymes, mientras el otro 50% se adjudicó a proponentes plurales conformados de forma combinada con integrantes Mipymes y Gran empresa (No hubo licitaciones adjudicadas a proponentes solo Grandes empresas), en el 2023 el 100% de las licitaciones públicas adjudicadas involucraron Mipymes como adjudicatarias

Procesos de Licitación de Obra Pública de Infraestructura de Trasporte
ADJUDICADOS por la SIF en el año 2023,
Según tamaño empresarial del Adjudicatario

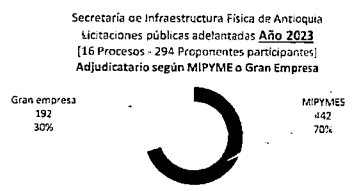
Tabla 39.2

Procesos de Licitación Pública de Obras de Infraestructura de Transporte ADJUDICADOS por la SIF en el año 2023, Según tamaño empresarial del Adjudicatario								
Nº Proceso	Objeto de la Licitación	Presupuesto Oficial ($)	Plazo (Meses)	Propuestas Recibidas	Proponente Adjudicatario	Integrantes	% Partic.	Tamaño empresa
LIC-1372	MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LAS VIAS DEL GRUPO 1 DE CIRCUITOS ESTRATEGICOS DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA. TOTAL: $ 22.915.596.728	LOTE 1 $ 2.197.462.853		6	LOTE 1 CONSORCIO CIRCUITOS G1 AP-3 2023	CONSTRUCCIONES AP S.A.S EN REORGANIZACIÓN	90%	Gran empresa
	LOTE 1 Suroeste, Occidente (Vial)		2			BAJO TERRA CONSTRUCCION Y MINERIA S.A.	10%	Mediana empresa
	LOTE 2 Nordeste	LOTE 2: $ 4.938.809.581		2	LOTE 2: CONSORCIO	S&L INGENIERIA S.A.S.	20%	Micro empresa
						PEZ VELA INGENIERIA S.A.S.	80%	Mediana empresa
	LOTE 3 Oriente	LOTE 3: $ 5.659.524.152		3	LOTE 3: CONSORCIO	INGETERRAS DE COLOMBIA SA.	90%	Gran empresa
						IDC PAVIMENTOS S.A.S.	10%	Mediana empresa
LIC-1793	AMPLIACIÓN, RECTIFICACIÓN, PAVIMENTACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS DE LAS VÍAS PUENTE LLESAS LA YE LEBRIJO Y LA LORENA	$ 25.695.566.677	10	24	CONSORCIO LEBRIJO AP	ANDCOL S.A.S.	25%	Micro empresa
						CMC INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES S.A.S.	25%	Mediana empresa
						PROTECNICA INGENIEROS ARQUITECTOS S.A.S.	50%	Gran empresa
LIC-1644	INTERVENCIONES PUNTUALES EN SITIOS PRIORIZADOS Y ACTIVIDADES DE CONSERVACIÓN DE LA RED VIAL PAVIMENTADA A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 13.498.995.233	5	15	UNION TEMPORAL RED VIAL 44	CONSTRUCCIONES RAMIREZ BARON S.A.S.	40%	Mediana empresa
						RAMIREZ OSPINA JEAN CARLOS	20%	Mediana empresa
						RECURSOS Y SEÑALIZADO RES VIALES S.A.S. (RESEVIAL)	20%	Pequeña empresa
						RAUSAR INGENIERIA S.A.S.	20%	Pequeña empresa
LIC-1649	MANTENIMIENTO, MEJORAMIENTO, REPARACIÓN, REHABILITACIÓN, OBRAS DE PROTECCIÓN Y OBRAS	$ 4.897.472.035	5	3	CONSORCIO PUENTES 2023	CSSA S.A.S.	90%	Micro empresa
						CAVLABS CONSTRUCCIONES S.A.S.	10%	Micro empresa
LIC-1627	MEJORAMIENTO DE LA VIA CAMPO ALEGRE (RUTA 25 - CAUCASIA) COLORADO - NECHI EN LA SUBREGIÓN BAJO CAUCA DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 3.229.944.104	2.5	10	CONSORCIO DE-ING 5027	INGENIERIA Y CONSTRUCCION PALACIO BAENA SA. (ICPB SA)	90%	Pequeña empresa
						INCAP S.A.S EN PROCESO DE NEGOCIACION DE EMERGENCIA	10%	Mediana empresa
LIC-1535	MEJORAMIENTO DE LA VÍA NARIÑO - PUENTE UNCIA (CÓDIGO 56AN02) TRAMO 1 DE LA SUBREGIÓN ORIENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 3.257.733.238	4.4	25	CONSORCIO TRAMO 1 1535	INGENIERIA Y CONSTRUCCION PALACIO BAENA SA. (ICPB SA)	90%	Pequeña empresa
						INGAP SAS	10%	Mediana empresa
LIC-1571	CONSTRUCCIÓN PRIMERA ETAPA DEL MIRADOR EL VIAHO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS QUE HACE PARTE DEL PROYECTO - CAMINO DE LA LIBERTAD Y LA NOVILLERA -	$ 3.163.852.418	5	6	CONSORCIO EL VIAJORG	GUERRA INGENIEROS CONTRATISTAS S.A.S. (GUNCOSA S.)	10%	Gran empresa
						REYDISTER SAS	90%	Mediana empresa
LIC-1629	MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS DEL CORREDOR VIAL GRANADA -	$ 8.600.000.000	5	17	CONSORCIO VIAL GRANADA	INGENIERIA Y MAS S.A.S. BIC (INGENIMAS S.A.S. BIC)	90%	Gran empresa
						RP INFRAESTRUCTURA SAS	10%	Micro empresa
LIC-1525	MEJORAMIENTO DE LA VÍA SOBRE EL CORREDOR VIAL URAMITA - PEQUE (BARIÓN) EN LA SUBREGIÓN OCCIDENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA - ETAPA 4	$ 29.354.036.621	8	19	CONSORCIO SAN LUCAS	INGENIERIA TRANSPORTE Y MAQUINARIA S.A.S. (INTRAVIAS S.A.S.)	90%	Gran empresa
						HARINSA NAVAS SALT INFRAESTRUCTURA S.A.S	10%	Mediana empresa
LIC-1594	ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN Y RECAUDO DE LA TASA DE PEAJE EN LA ESTACIÓN DE PEAJE PAJARITO, EN LA VÍA PAJARITO - SAN PEDRO DE LOS MILAGROS - LA YE - ENTRERRÍOS - SANTA ROSA DE OSOS, EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 18.419.128.340	8	3	THOMAS INSTRUMENTS SA	THOMAS INSTRUMENTS SA.	100%	Mediana empresa
LIC-1598	MEJORAMIENTO DEL CORREDOR Y ATENCIÓN DE SITIO CRÍTICO DE LA VÍA DESEADO (PUERTO NARE) - SAN JUDE DEL NUS - CARACOLÍ (BANDS), EN LA SUBREGIÓN MAGDALENA MEDIO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	$ 15.468.547.847	10	33	CONSORCIO INFRAVIAL MAGDALENA	JUANAN ARCES CONSOLIDADO EGEO	5%	Mediana empresa
						SOCIEDAD COLOMBIANA DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION S.A.S (SCI VICON)	75%	Pequeña empresa
						OC CONSTRUCT ON CORP. COLOMBIA S.A.S.	20%	Mediana empresa
LIC-716-012023	MEJORAMIENTO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DE LA VÍA LA VEREDA (CRUCE RUTA 62) ESE / CO-SEVILLA -	$ 6.097.339.621	5	8	CONSORCIO VIA LLA	EXPLANACIONES DEL SUR SA	50%	Gran empresa
						ASFALTADORA COLOMBIA S.A.S	50%	Mediana empresa
LIC-1567	AMPLIACIÓN, RECTIFICACIÓN, PAVIMENTACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS COMPLEVENTARIA SENLA VÍA	$ 12.543.941.948	6	36	CONSORCIO EL RETIRO PG	PROINCLE S.A.S	70%	Mediana empresa
						PROMOTORA PUCA LTDA	30%	Mediana empresa
LIC-1645	SEÑALIZACIÓN VERTICAL Y HORIZONTAL EN LA RED VIAL A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 4.900.297.878	5	34	CONSORCIO PYG ANTIOQUIA	P Y G INGENIERIA SAS	90%	Mediana empresa
						GESTION INTEGRAL DE AGUA S.A.S	10%	Mediana empresa
LIC-1562	AMPLIACIÓN, PAVIMENTACIÓN, ATENCIÓN DE SITIOS CRÍTICOS Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS	$ 25.450.318.406	11	21	CONSORCIO VIAL SUROESTE	EXPLANAN S.A.S	80%	Gran empresa
						TRANCOSA S	20%	Mediana empresa
LIC-118-02-2023	MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS DEL GRUPO 2 DE CIRCUITOS ESTRATÉGICOS DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 29.065.765.153	10	11	CONSORCIO ANTIOQUIA	EXPLANAN S.A.S.	80%	Gran empresa
						TRANCOSA S EN PROCESO DE REORGANIZACIÓN	20%	Mediana empresa

Fuente: Datos propios

Licitaciones Públicas adelantadas por la SIF en el año 2023
Firmas ADJUDICATARIAS clasificadas por tamaño: Mipyme y Gran empresa

Gráfico 31.2

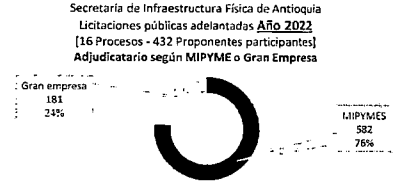


Fuente: Datos propios

- **Para el año 2022:** El 44% de las licitaciones se adjudicaron a solo proponentes Mipymes, el 31% se adjudicó a proponentes plurales conformados tanto con integrantes Mipymes y Gran empresa, y el restante 25% de las licitaciones se adjudicó a proponentes Grandes empresas. Es decir, en el 2022 las ¾ partes (76%) de las licitaciones adjudicadas involucraron Mipymes.

Licitaciones Públicas adelantadas por la SIF en el año 2022
Firmas ADJUDICATARIAS clasificadas por tamaño: Mipyme y Gran empresa

Gráfico 31.3



Fuente: Datos propios

Lo anterior subraya claramente que, las firmas del sector han encontrado en las condiciones establecidas en los *'Documentos tipo de obras públicas de infraestructura de transporte'*, adoptados por la Secretaría de Infraestructura Física del Departamento de Antioquia, parámetros objetivos, claros, justos, accesibles y ceñidos a la normatividad vigente, determinados en función de la naturaleza, características y valor de los contratos.

Además, se puede evidenciar de forma objetiva y razonable que no existen restricciones de participación y menos que el tamaño o dimensionamiento empresarial pueda constituir una limitante para no ser objeto de adjudicación de los procesos de selección, pues en su gran mayoría los concurrentes a los procesos son Mipymes, resultando la Mipymes adjudicatarias en el 100% para el caso de la vigencia 2024, y alrededor de las ¾ partes, más exactamente el 70% para la vigencia 2023 y del 76% para el año 2022.

Así las cosas, *y contrario sensu*, "lotear" el proceso/contrato puede incluso conllevar a inferir una posible menor participación de las *'Grandes empresas'* ante el desincentivo de competir por un proyecto con un menor presupuesto oficial asociado, argumento señalado en el anterior *Artículo 2.2.1.2.4.2.19. División en lotes o segmentos*, cuando precisa que *[…] La decisión de no adjudicar un contrato en lotes o segmentos podrá obedecer entre otras razones, a que mediante este mecanismo se pueda restringir la competencia […]*

Incluso los *Pliegos tipo de obra pública de infraestructura de trasporte* al contemplar dentro de los requisitos habilitantes elementos diferenciales para las Mipymes frente a las exigencias de las 'Grandes empresas', y además, también introducir en la calificación de ofertas la asignación de puntajes por concepto o condición de ser Mipyme; se otorga un incentivo para que, cada vez más, en los procesos de selección de contratistas los proponentes acudan al esquema del oferente plural conformando consorcios y uniones temporales integrados por empresas donde al menos una de ellas cumpla la condición de Mipyme.

No obstante, "lotear" el contrato implicaría necesariamente multiplicar los recursos existentes para atender el nuevo caudal de trabajo, con repercusión en el aumento de los costos administrativos y operativos que conllevarían la remuneración de nuevo personal y el pago de recursos complementarios, o bien continuar con el *statu quo* de recursos de la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia profundizando en las sobrecargas laborales y riesgos de 'cuellos de botella' ya citados.

Por lo anteriormente expuesto, prever que la obra pueda dar lugar a la adjudicación de contratos por lotes o segmentos separados, para dar la oportunidad a empresas o firmas de profesionales que por su volumen de negocio no podrían atender la ejecución del contrato unificado, objetivamente divide e incrementa el riesgo, en especial si se analiza desde la integralidad de la obra pública, involucrando riesgos como los siguientes, entre otros:

- Posibilidad de menor nivel de *'coordinación en la ejecución de las obras'* a cargo de los diferentes contratistas resultantes del tratamiento segmentado del contrato.

- Posibilidad de no *'optimizar el uso de los distintos recursos utilizados'* por la dispersión de la gestión del proyecto y la aplicación de controles y monitoreo descentralizados sobre las actividades de obra desarrolladas por una pluralidad de contratistas diferentes.

- *'Desaprovechamiento de los beneficios de las economías de escala'* por la ejecución desagregada del contrato en lotes o segmentos, bajo la responsabilidad separada de varias firmas contratistas que actuarían de forma independiente.

- Posibilidad de incurrir en *'mayores costos administrativos y operativos'* al multiplicarse los procedimientos requeridos en la etapa precontractual, especialmente para el análisis y evaluación jurídica, técnica y económica de un mayor número de ofertas o expedientes que se deben gestionar; así como para la labor de supervisión durante la ejecución de las obras.

- Riesgos de desviaciones en precio y plazo de ejecución. La probable deficiencia de gestión unificada y coordinación de los diferentes trabajos, podría conducir a que ciertas responsabilidades queden diluidas entre los diferentes contratistas intervinientes en la obra.

6. COMPONENTE JURÍDICO

6.1. Fundamentos jurídicos

En general el proceso contractual, en todas sus etapas (de planeación, precontractual, contractual yposcontractual) debe ajustarse al marco legal aplicable y cumplir los principios establecidos para lacontratación pública. Igualmente, el marco normativo debe reunir los requisitos mínimos que los posibles proponentes deben cumplir para hacer parte de la selección objetiva del proponente adjudicatario y futuro contratista.

La participación en el presente proceso de contratación podrá ser cómo oferente individual o cómo oferente plural, cuyo objeto social esté relacionado con el objeto del contrato a celebrarse, que no se encuentren en causales de inhabilidad, incompatibilidad o conflictos de interés para celebrar o ejecutar el contrato y que además cumplan los requisitos establecidos en los estudios y documentosprevios y en los pliegos de condiciones.

Ahora bien, tratándose de procesos de ejecución de obra pública, y considerando que la menor cuantía actualmente aplicable al Departamento de Antioquia equivale a la suma de $1.423.500.000 (1.000 SMMLV), es jurídicamente viable establecer que para los procesos de selección de contratistas que superen tal cuantía, la escogencia será mediante la modalidad de LICITACIÓN PÚBLICA, conforme lo dispuesto en el título I "DE LA EFICIENCIA Y DE LA TRANSPARENCIA", artículo 2 DE LAS MODALIDADES DE SELECCIÓN, numeral 1 Licitación Pública, de la Ley 1150 de 2007; y en la sección 1, modalidades de selección, subsección 1, LICITACIÓN PÚBLICA, del Decreto 1082 de 2015.

Por consiguiente, los procesos de selección que se adelanten, así como los contratos que de estosse deriven, se regirán por las leyes colombianas vigentes en las materias que tengan relación con su desarrollo y ejecución, pero sin limitarse a ellas, por ejemplo, las laborales, tributarias, de comercio, cambiarias, de transporte, ambientales y, en especial, sujetándose a la Constitución Política, al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública (Ley 80 de 1993 y Ley 1150 de 2007), la Ley 1474 de 2011 y el Decreto 1082 de 2015, y las demás normas que las modifiquen, adicionen y/o sustituyan, así como a las reglas establecidas en el pliego de condicionesy sus adendas, y las resoluciones y documentos que se expidan con ocasión del proceso.

Las normas actualmente vigentes que resulten pertinentes de acuerdo con la ley colombiana, se presumen conocidas por todos los proponentes.

6.2. Competencia de la entidad para adelantar el proceso

El artículo 1 del Decreto Departamental No. 2025070000089 del 3 de enero de 2025, delega la competencia, entre otros, en el Secretario de Infraestructura Física, para la ordenación del gasto, la expedición de los 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 Ordenanzal N° 2024070003913 del 05 de septiembre de 2024, así:

ARTÍCULO 231. 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 para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de los diferentes modos de

transporte, equipamientos y espacios públicos, contribuyendo al desarrollo de las actividades económicas, productivas y sociales del departamento.
2. Propiciar el mejoramiento y expansión de la infraestructura vial de los diferentes modos de transporte, equipamientos y espacios públicos como medio para apoyar la integración social de los habitantes del Departamento de Antioquia.
3. Articular con las entidades del orden territorial, nacional y de origen público-privado la construcción, mantenimiento y operación de la red vial a cargo del departamento y la realización o cofinanciación conjunta de obras, planes, programas y proyectos de infraestructura física.
4. Liderar la ejecución y el seguimiento al plan departamental de desarrollo en el componente de infraestructura vial, plan vial, de transporte multimodal, plan estratégico, plan de inversiones, plan de acción anual entre otros, de conformidad con los lineamientos establecidos en la materia.
5. Contribuir y participar en la elaboración de propuestas en materia de normas y regulaciones relacionadas con las obras de infraestructura física, según la normatividad vigente establecida en la materia.

ARTÍCULO 239. FUNCIONES DE LA DIRECCIÓN DE ESTRUCTURACIÓN DE PROYECTOS. Son funciones de la Dirección de Estructuración de Proyectos, las siguientes:

1. Definir conjuntamente con las demás dependencias de la secretaría, las necesidades y prioridades del componente de infraestructura física del plan de desarrollo, incluyendo los proyectos a desarrollar a nivel departamental y de apoyo a la infraestructura municipal.
2. Coordinar la formulación y seguimiento de los planes asignados a la Secretaría, en articulación con las demás dependencias, de acuerdo con los lineamientos establecidos.
3. Dirigir la elaboración de los estudios, diseños y la estructuración de los proyectos de infraestructura física, así como su asignación a las diversas fuentes de financiación, acorde con el enfoque territorial y poblacional y las definiciones técnicas de factibilidad y viabilidad.
4. Orientar acciones para la elaboración de proyecciones y estimaciones técnicas, físicas y financieras que permitan establecer los requerimientos de recursos para la ejecución de los planes, programas y proyectos de infraestructura física.
5. Coordinar la estructuración, elaboración, evaluación y actualización de los diferentes programas y proyectos de la secretaría y registrarlos en los sistemas de información dispuestos para tal fin en la entidad.
6. Establecer las acciones requeridas para la actualización del inventario vial a cargo del departamento, de acuerdo con los lineamientos y la normatividad vigente que regula la materia.
7. Formular el plan vial y de transporte multimodal departamental, de acuerdo con lineamientos y políticas establecidas.
8. Coordinar las acciones necesarias para la formulación, seguimiento, control y cierre de los proyectos asignados por recursos del Sistema General de Regalías, siguiendo los lineamientos establecidos y la normativa vigente.

ARTÍCULO 233. FUNCIONES DE LA DIRECCIÓN DE DESARROLLO FÍSICO. Son funciones de la Dirección de Desarrollo Físico, las siguientes:

1. Planificar los recursos para los proyectos viales a intervenir, con el fin de asegurar la ejecución del plan de desarrollo y la eficacia en la gestión del mantenimiento de la red vial.
2. Identificar las necesidades de construcción, mantenimiento y rehabilitación de la red vial del departamento, para su oportuna ejecución e intervención.
3. Definir con las dependencias pertinentes, los requerimientos técnicos para la contratación de construcción, mantenimiento, rehabilitación y pavimentación de las vías a cargo del departamento, establecidas en el plan de desarrollo.
4. Coordinar la supervisión de los procesos de contratación durante la ejecución, terminación, liquidación y etapa postcontractual de los proyectos y obras de infraestructura vial y de transporte, así como de los planes y acciones necesarias para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de la red vial del departamento.

5. Definir y supervisar el desarrollo de planes de contingencia, acciones preventivas y correctivas para mantener en óptimo funcionamiento la red vial a cargo del departamento. Coordinar la gestión ambiental y seguridad y salud en el Trabajo - SST de los proyectos de infraestructura que adelanta la Dirección de Desarrollo Físico.

6.3. Análisis de exigibilidad de las garantías

De conformidad con el Decreto 1082 de 2015 los riesgos que deben cubrir las garantías en la contratación, son el cumplimiento de las obligaciones surgidas en favor de las Entidades Estatales con ocasión de: (i) la presentación de las ofertas; (ii) los contratos y su liquidación; y (iii) los riesgos a los que se encuentran expuestas las Entidades Estatales, derivados de la responsabilidad extracontractual que pueda surgir por las actuaciones, hechos u omisiones de sus contratistas y subcontratistas. Por lo tanto, la entidad realiza un análisis de las garantías que solicitará dentro del proceso que se adelanta:

Nota: Ver Estudio Previo, numeral 7. GARANTÍAS QUE LA ENTIDAD ESTATAL CONTEMPLA EXIGIR EN EL PROCESO DE CONTRATACIÓN

Ver: **Anexo 1 del Análisis del Sector** – *Apartado 3. Análisis de exigibilidad de las garantías*

COMITÉ ASESOR Y EVALUADOR – CAE

YESENIA HERRERA ECHEVERRI
Profesional Contratista – Rol Técnico

LUIS DANIEL JIMENEZ OSORIO
Profesional Contratista – Rol Logístico

JUAN FERNANDO URIBE JARAMILLO
Profesional Universitario – Rol Jurídico

ORIGINAL FIRMADO

FERNANDO LEÓN MADRIGAL GUTIÉRREZ
Profesional Universitario – Apoyo Financiero