INTRODUCCIÓN

De conformidad con el artículo 2.2.1.1.1.6.1. del decreto 1082 de 2015, el presente análisis del sector económico realizará el estudio del objeto a contractar observando distintas variables desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de análisis de riesgo, de tal suerte que nos brinde adecuados resultados para ser exigidos dentro de los documentos pre-contractuales y que a su vez, se ajusta a los estándares internacionales recomendados al Gobierno Nacional por parte de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), para luchar contra la manipulación de licitaciones en la contratación pública.

La metodología utilizada para identificar las distintas variables se encuentran enmarcadas por los criterios orientadores presentados por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente - tales como Guía para la Elaboración de Estudios de Sector G-EES-02 y, el Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los Procesos de Contratación M-DVRHPC-05 los que fueron compilados y actualizó el contenido de las 25 circulares anteriores en un solo cuerpo normativo "Circular Externa Única", de tal suerte que los resultados obtenidos aplicando mencionadas guías contemplan una indeclinable transparencia y rectitud para la selección del oferente.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN 1
1. ASPECTOS GENERALES DEL SECTOR 3
1.1. OBJETO 3
1.2. CLASIFICACION UNSPSC 3
1.4 CONDICIONES TECNICAS REQUERIDAS 3
1.5 PLAZO. 5
1.6 EQUIPO DE TRABAJO 5
1.7 MAQUINARIA O HERRAMIENTAS DE TRABAJO 6
1.8 ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO 6
1.8.1. IMPORTANCIA DEL SECTOR DE LA INTERVENTORÍA EN COLOMBIA 6
1.9. GREMIOS Y AGENTES DEL SECTOR. 40
1.10. REGULATORIO. 40
1.11. ANÁLISIS DEL PRODUCTOS DE INDUSTRIA NACIONAL. 41
2. ESTUDIO DE LA OFERTA 42
2.1. QUIEN VENDE U OFERTA EL BIEN O SERVICIOS 42
2.2. DINÁMICA DE PRODUCCIÓN, DISTRIBUCIÓN Y ENTREGA DE BIENES, OBRAS O SERVICIOS 42
2.3. VALORES COTIZADOS EN EL MERCADO. 43
2.4. INDICADORES FINANCIEROS Y ORGANIZACIONALES 45
4. ESTUDIO DE LA DEMANDA 47
4.1 ADQUISICIONES PREVIAS OTRAS ENTIDADES 47
4.2 ADQUISICIONES PREVIAS DE LA ENTIDAD 48
5 FUENTES CONSULTADAS 51

1. ASPECTOS GENERALES DEL SECTOR

1.1. OBJETO

"INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, JURÍDICA, FINANCIERA Y AMBIENTAL AL CONTRATO DE OBRA QUE TIENE POR OBJETO LA CONSTRUCCIÓN DE REDES DE ELECTRIFICACIÓN RURAL VEREDAS FLORESTA Y PAUJILES, MUNICIPIO DE CARTAGENA DEL CHAIRA DEPARTAMENTO DEL CAQUETÁ".

1.2. CLASIFICACION UNSPSC

Objeto del presente proceso de contratación está codificado en el Clasificador de Bienes y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC), como se indica en la siguiente tabla:

Código	Descripción
80 10 15 00	SERVICIOS DE CONSULTORÍA DE NEGOCIOS Y ADMINISTRACIÓN CORPORATIVA
81 10 15 00	INGENIERÍA CIVIL Y ARQUITECTURA
80 10 16 00	GERENCIA DE PROYECTOS
81 10 17 00	INGENIERÍA ELÉCTRICA Y ELECTRÓNICA
81 11 18 00	SERVICIOS DE SISTEMAS Y ADMINISTRACIÓN DE COMPONENTES DE SISTEMAS
83 10 19 00	CONSERVACIÓN DE ENERGÍA
84 11 16 00	SERVICIOS DE AUDITORÍA

1.4 CONDICIONES TECNICAS REQUERIDAS.

CANT.	CARGO / OFICIO	COSTOS DE PERSONAL	No. MESES	PARTICIPACIÓN (h-mes)	FACTOR PRESTACIONAL	VALOR PARCIAL ($)
(1)		(2)	(3)	(4)	(5)	(1)*((2)*(3))*(4)*(5) = (6)
COSTOS DIRECTOS DE PERSONAL						
PERSONAL PROFESIONAL						
1	Ing. Director de interventoría	$3.300.000	5	70%	168%	$19.438.265

1	Ing. Residente Interventoría	$2.800.000	5	100%	168%	$23.561.533
1	Profesional SST	$2.200.000	5	80%	178%	$15.695.707
2	Inspector	$2.200.000	5	80%	178%	$31.391.413
			SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL = (7)			$ 90.086.918,00

CANT.	CONCEPTO	UNIDAD	COSTO ($)	UTILIZACIÓN	VALOR PARCIAL ($)
(8)			(9)	(10)	(8)*(9)*(10) = (11)
			OTROS COSTOS DIRECTOS		
COSTOS DE ALQUILER DE EQUIPOS Y OFICINA					
1	Vehículo para transporte de personal (Incluye combustible)	Und	$1.500.000	5	$7.500.000,00
1	Alquiler Oficina	Und	$500.000	5	$2.500.000,00
1	Edición de informes, papalería, reproducción de documentos, planos, fotografías, etc.	Und	$170.000	5	$850.000,00
2	Equipos de computo	Und	$500.000	5	$5.000.000,00
1	Comunicaciones (telefonía fija y/o celular, fax, correo, internet, etc.)	Und	$87.356	5	$436.779,00
			ESTAMPILLAS, TASAS Y CONTRIBUCIONES		
ITEM	CONCEPTO		VALOR BASE	PORCENTAJE	VALOR
ESTAMPILLAS					
1,1	Polizas		$ 106.373.697,00	1,30%	$1.382.858,00
1,2	Estampillas		$ 106.373.697,00	12,50%	$13.296.712,00

COSTOS DIRECTOS =		$90.086.918,00
OTROS COSTOS DIRECTOS=		$16.286.779,00
ESTAMPILLAS TASAS Y CONTRIBUCIONES=		$14.679.570,00
IVA = 19% * (E) = (F)		$20.211.002,00
COSTO TOTAL = (E) + (F)		$141.264.269,00

1.5 PLAZO.

El plazo máximo será hasta el 31 de diciembre de 2025, contados a partir de la suscripción del acta de inicio.

1.6 EQUIPO DE TRABAJO

CANT	PERFIL	FORMACION ACADEMICA	EXPERIENCIA
1	Director de interventoría	Profesional en Ingeniería Electricista	diez (10) años de experiencia contados a partir de la tarjeta profesional.
1	Residente de Interventoría	Profesional en Ingeniería Electricista	Cinco (05) años de experiencia contados a partir de la tarjeta profesional. Haber participado en la ejecución de mínimo dos (02) contratos como Ingeniero residente.
1	Profesional SST Interventoría	Profesional en seguridad y salud en el trabajo con licencia de prestación de servicios de seguridad y salud en el trabajo Con diplomado o curso en gerencia de talento humano	
1	Inspector	Técnico electricista con matricula profesional	

1.7 MAQUINARIA O HERRAMIENTAS DE TRABAJO.

Para el ejercicio de la interventoría no se considera necesario la existencia de un equipo o herramienta especial.

1.8 ASPECTOS GENERALES DEL MERCADO

1.8.1. IMPORTANCIA DEL SECTOR DE LA INTERVENTORÍA EN COLOMBIA

El sector de infraestructura en Colombia ha experimentado importantes transformaciones en las últimas décadas, consolidándose como un pilar fundamental para el desarrollo económico y social del país.

En este contexto, ha contribuido de manera significativa a la competitividad y el bienestar de la población, especialmente a través del programa de concesiones viales 4G, que permitió modernizar la red de carreteras y mejorar la conectividad interregional. Sin embargo, en la actualidad, la infraestructura enfrenta una serie de desafíos que han generado preocupación en el mercado y han ralentizado el ritmo de crecimiento del sector.

Uno de los factores que explica este momento de ajuste es la transición de los proyectos de infraestructura de cuarta generación (4G) a la quinta generación (5G). Esto se debe a la lenta dinámica de adjudicación, sumado a que los proyectos que ya están adjudicados se encuentran en proceso de pre-construcción, lo que ha reducido la actividad constructiva, especialmente en el segmento de carreteras, que representa el 51 % de la infraestructura del país.

Este cambio ha contribuido a una desaceleración en la construcción de obras civiles, y al cierre del primer semestre de 2024, el sector carretero registró una caída del 6 %, a pesar del crecimiento global que ha mostrado la infraestructura en otros frentes.

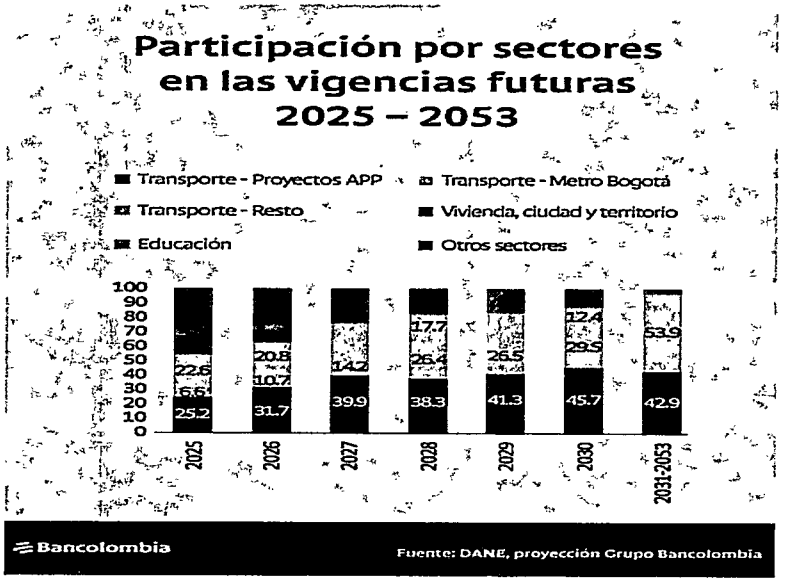
A los retos estructurales del sector se suman factores económicos que han impactado su desarrollo. En los últimos años, el incremento en los costos de la mano de obra y los materiales, así como las altas tasas de interés, han influido negativamente en la viabilidad y ejecución de proyectos de infraestructura.

Lo anterior ha generado un entorno desafiante para el sector, en un contexto en el que la inflación y la volatilidad cambiaria también han afectado el acceso a financiamiento y el avance de obras en curso. Por ejemplo, los precios de los materiales de construcción alcanzaron su punto más alto en marzo de 2023, con un incremento del 18 %, lo que impactó de manera significativa los costos y la rentabilidad de los proyectos en ejecución.

La incertidumbre política y los cambios regulatorios también han jugado un papel importante en la coyuntura actual. La falta de claridad en ciertas políticas gubernamentales y la percepción de inestabilidad han generado desconfianza entre los inversionistas, un factor que ha contribuido a la ralentización de nuevos proyectos de infraestructura.

Un ejemplo de esto fue la decisión del Gobierno de congelar temporalmente las tarifas de peajes en 2023 y la omisión inicial de partidas presupuestales para proyectos de infraestructura, lo que generó inquietud en el mercado.

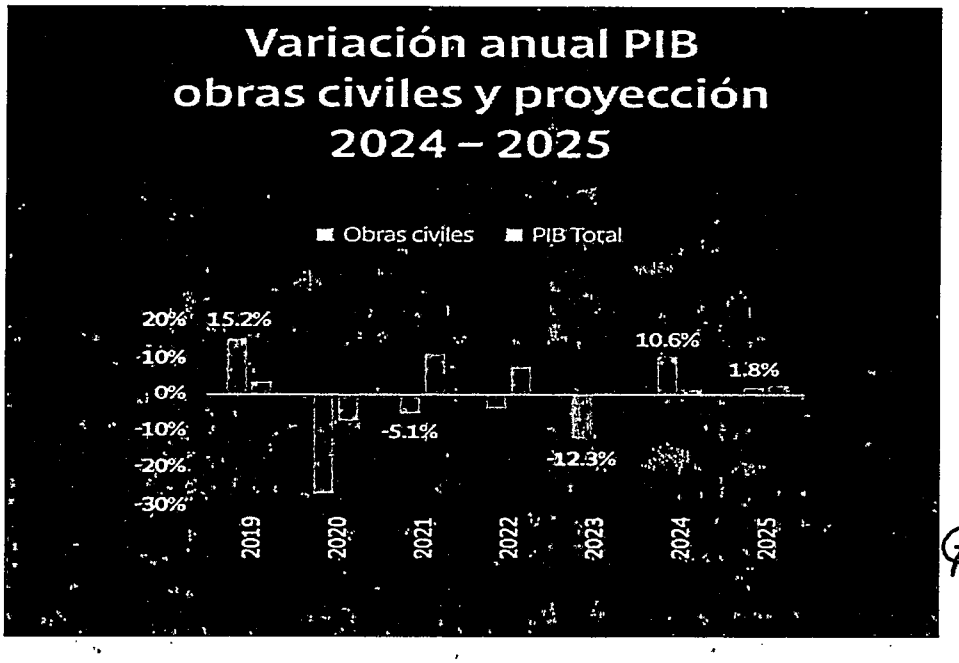
Aunque esta situación fue corregida mediante la implementación del Decreto de Yerros, la incertidumbre inicial afectó la percepción de solidez y continuidad en el financiamiento a largo plazo para los proyectos.



A pesar de estos desafíos, existen señales de recuperación que auguran un panorama más favorable para el sector de infraestructura en Colombia en los próximos años.

Se proyecta un crecimiento del 11 % en el Producto Interno Bruto (PIB) de obras civiles en 2024, impulsado principalmente por proyectos en los sectores de acueductos, telecomunicaciones e infraestructura energética.

Además, se espera que el sector continúe creciendo un 2 % en 2025, lo que refleja el potencial de recuperación y desarrollo que tiene la infraestructura en el país.



Un factor clave para el impulso del sector es la implementación del Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) 2021 – 2051, un compromiso estatal que busca modernizar de manera integral el sistema de transporte colombiano.

Este plan tiene como objetivo consolidar un sistema de transporte intermodal eficiente, que integre los modos fluvial, ferroviario, aéreo y carretero, y que contribuya a la competitividad y eficiencia logística del país. El PMTI presenta oportunidades significativas para el desarrollo de proyectos de gran envergadura, que serán fundamentales para la reactivación económica y la mejora de la infraestructura en Colombia.

Otro aspecto importante es el papel que jugarán los proyectos de quinta generación (5G) y las entidades territoriales en el crecimiento del sector. Iniciativas como las Troncales del Magdalena 1 y 2, la Avenida Longitudinal de Occidente Tramo Sur (ALO Sur) y la Nueva Malla Vial del Valle del Cauca se perfilan como proyectos estratégicos que contribuirán al desarrollo de la infraestructura del país.

Además, la participación de entidades territoriales como el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y el Instituto de Infraestructura y Concesiones de Cundinamarca (ICCU) será clave para dinamizar la inversión y el avance de obras, generando empleo y mejorando la conectividad regional.

Precisamente, las Asociaciones Público-Privadas (APP) continúan siendo un mecanismo eficaz para atraer inversión privada y ejecutar proyectos de gran envergadura. Las APP han demostrado su efectividad en la realización de proyectos de infraestructura, y su fortalecimiento será esencial para garantizar el desarrollo de obras clave para el país. La experiencia adquirida a través de los proyectos de cuarta y quinta generación es un ejemplo claro de cómo la colaboración entre el sector público y privado puede contribuir al progreso de la infraestructura.

Un elemento fundamental para asegurar el éxito y sostenibilidad del sector a largo plazo es la confianza y la institucionalidad. Es necesario que se mantenga un entorno regulatorio estable que permita a los inversionistas contar con la certeza y seguridad para participar en proyectos de infraestructura.

La implementación y cumplimiento de mecanismos como las vigencias futuras serán cruciales para asegurar la financiación continua de los proyectos a largo plazo y garantizar que no se produzcan interrupciones que puedan afectar su desarrollo y finalización.

El hecho de que el 85 % de las vigencias futuras proyectadas para el periodo 2025 – 2053 estén destinadas al sector transporte demuestra el compromiso del país con el desarrollo de su infraestructura y la importancia de estos mecanismos para garantizar la ejecución de proyectos estratégicos.

Conclusiones sobre los desafíos del sector infraestructura en Colombia

- El sector de infraestructura en Colombia enfrenta un periodo de desafíos y ajustes, influenciado por factores económicos y regulatorios. No obstante, las oportunidades de crecimiento y recuperación son evidentes.
- La implementación del Plan Maestro de Transporte Intermodal, la consolidación de proyectos 5G, el fortalecimiento de las APP y la garantía de mecanismos de financiación a largo plazo como las vigencias futuras serán elementos clave para impulsar el desarrollo del sector en los próximos años.
- Mantener un enfoque en la construcción de confianza y en la consolidación de un entorno institucional sólido permitirá que el sector de infraestructura se convierta en un motor de crecimiento económico y mejore la calidad de vida de los colombianos.

Sector en jaque: los retos de la construcción en Colombia para 2025

El impacto en la infraestructura amenaza con frenar el desarrollo económico y la competitividad.

El 2025 arranca con grandes desafíos para la construcción en Colombia, un sector históricamente vital para la economía nacional. Según un estudio de **Corficolombiana**, a pesar de las señales de recuperación en 2024, los retrasos en infraestructura y el debilitamiento de políticas de vivienda oscurecen el panorama.

En el centro de esta situación está la suspensión del programa "Mi Casa Ya", los problemas estructurales en proyectos de Asociaciones Público-Privadas (**APP**) y la disminución en el presupuesto de inversión del INVÍAS.

Andrés Felipe Gallego, analista de la entidad, apuntó que, en general, estos obstáculos no solo afectan a las empresas del sector, sino también a los hogares de ingresos bajos y medios, que enfrentan barreras cada vez más altas para acceder a vivienda propia. Además, el impacto en la infraestructura amenaza con frenar el desarrollo económico y la competitividad del país.

Vivienda: un retroceso para los hogares de menores ingresos

La suspensión del programa "Mi Casa Ya" marca un punto de inflexión en la política de vivienda social. Este programa había permitido que más de 60.000 hogares por año accedieran a subsidios para la cuota inicial y a coberturas en la tasa de interés. Con su cancelación, las familias de ingresos inferiores a 2,5 salarios mínimos mensuales (SMMLV) ahora enfrentan incrementos de hasta 40 % en sus cuotas hipotecarias.

De acuerdo con el informe, se sumaron dos problemas:

- **Impacto financiero:** un hogar que planeaba adquirir una vivienda de interés social (VIS) con un costo de 135 SMMLV a una tasa de interés de 11 %, pasó de esperar cuotas mensuales de 1,2 millones de pesos a 1,7 millones de pesos. Este cambio radical limita sus posibilidades de acceso a vivienda.
- **Histórico del programa:** desde su implementación, "Mi Casa Ya" había dinamizado la economía mediante encadenamientos productivos que generaban hasta tres pesos en valor agregado por cada peso invertido.

La reducción en el presupuesto de Fonvivienda para 2025 –en 40 %– agrava la situación. Esto no solo afecta a los hogares, sino también a los constructores, que enfrentan menores incentivos para desarrollar proyectos VIS.

Infraestructura: avances marginales y retos persistentes

La infraestructura, otro pilar del sector, también enfrenta grandes dificultades. Aunque las obras civiles crecieron 12,7 % anual hasta el tercer trimestre de 2024, el subsector se mantiene 35 % por debajo de los niveles prepandemia. Además, los proyectos clave en carreteras, liderados por las iniciativas de 4G y 5G, registran avances lentos.

Estado actual de los proyectos:

- **Proyectos de 4G:** trece de estas iniciativas están en su etapa final de construcción, con un avance agregado de 86 %. Sin embargo, su contribución al Producto Interno Bruto (PIB) es cada vez menor.
- **Proyectos de 5G:** de los siete proyectos de la primera ola, solo cuatro están en construcción. El más avanzado, la Nueva Malla Vial del Valle – Accesos Cali y Palmira, tiene una ejecución de 19,9 %, lejos de 30,9 % esperado.
- **Segunda ola de 5G:** ninguno de los proyectos de esta fase ha comenzado su etapa de construcción o pre-construcción, con planes como la APP Estanquillo-Popayán y Villeta-Guaduas todavía en aprobación de factibilidad.

El sector, sin embargo, suma más problemas:

- La reducción del presupuesto de inversión del INVÍAS en 20 % para 2025 limita la ejecución de nuevos proyectos. Este presupuesto es el más bajo en términos reales de los últimos cinco años.
- La incertidumbre sobre las APPs afecta la sostenibilidad a mediano plazo, agravada por los constantes cambios en las tarifas de peajes y retrasos en las vigencias futuras.
- Por último, Corficolombiana señala que la construcción es fundamental para la economía por su capacidad de encadenar 36 sectores productivos. Sin embargo, el dinamismo del sector depende de políticas claras y de largo plazo. Expertos destacan que medidas como la reactivación de "Mi Casa Ya" o la agilización de proyectos APP serían cruciales para revertir el panorama actual.
- En palabras claras, recuperar el dinamismo de la construcción no es solo una meta económica, sino una prioridad social. Sin infraestructura moderna y acceso a vivienda, el país limita sus posibilidades de desarrollo.
- El 2025 se presenta como un año crítico para el sector de la construcción en Colombia. Los desafíos en vivienda y la infraestructura no solo impactan la economía, sino también la calidad de vida de miles de colombianos.

Para superar este escenario, asegura el estudio, es imprescindible una política pública coherente y sostenida que fomente la inversión y facilite el acceso a recursos. El camino hacia la reactivación requiere decisiones audaces y un compromiso conjunto entre el sector público y privado.

LA CONSTRUCCIÓN EN SU LABERINTO (Corficolombiana)

El 2025 inicia con grandes retos para la construcción en Colombia. Pese a las señales de recuperación en 2024, la debilidad en políticas de vivienda, los retrasos en infraestructura y en ajustes de peajes agravan la incertidumbre sobre la reactivación sostenible del sector.

- En vivienda, la suspensión del programa Mi Casa Ya afecta las expectativas de hogares y constructores, dificultando su reactivación. Esto impacta especialmente a los hogares de ingresos medio-bajos, quienes, sin subsidios, enfrentarían un aumento cercano al 40% en sus cuotas, limitando el acceso a vivienda VIS para quienes ganan menos de 2,5 SMMLV.
- En infraestructura, el avance en carreteras presenta un panorama incierto para 2025. Aunque las obras urbanas han impulsado el PIB de obras civiles, los proyectos APP siguen rezagados. Las 4G tendrán una contribución cada vez más marginal al PIB, y de los siete proyectos de la primera ola de las 5G, solo cuatro están en construcción, con retrasos.
- La incertidumbre sobre el esquema APP se mantiene, afectando su sostenibilidad a mediano plazo. A los problemas del año pasado, como la tentativa modificación de vigencias futuras (ver editorial Semanal May 27 de 2024), se suman los retrasos y cambios constantes en los ajustes de tarifas de peajes, distorsionando los flujos financieros, con posible afectación en la ejecución de los proyectos y sostenibilidad futura del modelo.
- La ejecución del presupuesto de inversión del INVÍAS al cierre de 2024 ha alcanzado mínimos en los últimos siete años, excluyendo el periodo de pandemia. Las perspectivas para 2025 son desfavorables, con una reducción del 20% en el presupuesto de inversión.

A pesar de su importancia, la construcción sigue atrapada en un laberinto de numerosos retos sin solución a la vista. Recuperar su dinamismo debe ser una prioridad nacional por sus encadenamientos productivos y su papel en el desarrollo y competitividad del país.

En 2024, el sector de la construcción presentó un comportamiento positivo, pero heterogéneo. Hasta el tercer trimestre de 2024, el sector de la construcción creció un 2,3% anual, impulsado por las obras civiles, que aumentaron un 12,7%. En contraste, las edificaciones, que representan más del 50% del sector, se redujeron 2,5%.

Si bien la construcción se ubicó en terreno positivo en 2024, todavía se mantiene lejos de los niveles prepandemia. El sector de la construcción se encuentra un 23% por debajo de la actividad observada en 2019, donde la mayor brecha la registra el subsector de obras civiles, que, a pesar del crecimiento de dos dígitos, se mantiene un 35% por debajo de los niveles prepandemia. A su vez, la caída del subsector de edificaciones profundizó la brecha frente a 2019, ubicándose un nivel de actividad 13% inferior a 2019.

Aunque las cifras recientes anticipaban un mejor punto de partida para 2025, el sector de la construcción enfrenta grandes obstáculos que limitarían su senda de recuperación. Aunque las ventas de vivienda han vuelto a terreno positivo y la construcción de obras civiles en las regiones del país ha avanzado favorablemente, junto con una mejora sustancial en las condiciones financieras, el debilitamiento de la política de vivienda y la incertidumbre en infraestructura siguen poniendo en duda la reactivación del sector de la construcción este año.

INCERTIDUMBRE EN LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL

Tras contraerse cuatro años consecutivos, el valor agregado de la construcción de infraestructura aumentó 12,7% anual en lo corrido de 2024 al tercer trimestre. La reactivación del sector ha estado concentrada en los componentes de centrales eléctricas, con una contribución de 5,1 puntos porcentuales (pps), represas y acueductos, con una contribución de 3,9 pps, y puentes y carreteras elevadas, con una contribución de 3,3 pps. En este último componente, se destaca el avance de la construcción de la primera línea del metro de Bogotá, el cual alcanzó una ejecución del 46,2% en diciembre de 2024 y ha sido uno de los principales impulsores en el crecimiento de las obras civiles.

El reciente dinamismo del sector de construcción de obras civiles ha estado impulsado principalmente por el desarrollo de obras no viales. Aunque el segmento de carreteras continúa siendo el de mayor peso en el Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC), el crecimiento del valor agregado en este sector ha sido liderado por proyectos en otros segmentos, como centrales eléctricas, represas y puentes (Gráfico 3). En lo corrido del 2024 hasta el tercer trimestre, la producción de carreteras, que representa el 50,8% del IPOC, ha disminuido un 3,1% anual, mientras que la producción de otras obras civiles, con un peso del 49,2%, ha crecido 30,4% en el mismo periodo.

En este contexto, la situación para 2025 luce retadora. En primer lugar, **la contribución de los proyectos 4G al crecimiento del PIB es cada vez más marginal.** En lo corrido de 2024 hasta octubre se observó una caída del 18% en los montos de ejecución de estos proyectos, como resultado de la finalización de la etapa de construcción de 13 proyectos, un avance de obra superior al 90% en siete obras y un avance agregado de 86%.

El inicio de la construcción de los proyectos carreteros de las 5G se encuentra rezagado. De siete proyectos carreteros de la primera Ola de las 5G, solamente cuatro se encuentran en proceso de construcción (Tabla 1). El proyecto con mayor avance, la Nueva Malla Vial del Valle - Accesos Cali y Palmira, tiene una ejecución del 19,9% al 30 de diciembre. Sin embargo, la ejecución observada se ubica por debajo de la ejecución esperada a la fecha (30,9%). Existen dos proyectos que aún se encuentran en etapa de pre-construcción (Accesos Norte Fase II y ALO Sur), cuya fecha esperada de inicio de construcción era en diciembre y julio de 2023, respectivamente. Además, el proyecto IP Santuario - Caño Alegre Ruta del Agua, que buscaba conectar a Bogotá y Medellín en cinco horas o menos, fue rechazado por la ANI en 2024.

Por su parte, ningún proyecto de la segunda Ola de las 5G ha logrado alcanzar la etapa de construcción o pre-construcción. De hecho, los proyectos más ambiciosos, la APP Estanquillo-Popayán con un Capex de 5,9 billones de pesos y la APP Villeta-Guaduas con un Capex de 4,9 billones de pesos, se encuentran en etapa de aprobación de factibilidad.

Tabla 1. Avance de los proyectos carreteros de la primera ola de las 5G

Proyecto	Etapa	Fecha inicio construcción esperada	Avance	Capex (billones)
Accesos Cali y Palmira.	Construcción	17/10/2023	19,9%	2,3
Corredor Buenaventura - Loboguerrero - Buga	Construcción	16/08/2024	2,5%	4,4
Troncal del Magdalena C1	Construcción	31/07/2024	0,0%	2,7
Troncal del Magdalena C2	Construcción	29/08/2024	0,0%	2,8
Accesos Norte Fase II	Pre-construcción	23/12/2023	0,0%	1,7
ALO Sur	Pre-construcción	10/07/2023	0,0%	1,1
IP Santuario - Caño Alegre Ruta del Agua	Estructuración	-	0,0%	2,6

Fuente: ANI. Cálculos: Corficolombiana.

Asimismo, se evidencia un rezago importante en las metas del Plan Nacional de Desarrollo con relación a los proyectos multimodales (Tabla 2). Aunque ya pasó la mitad del periodo de Gobierno, el avance en el cumplimiento de las metas referentes a vías férreas y de mejoramiento de aeropuertos no concesionados, consignadas en el Plan Nacional de Desarrollo, es nulo.

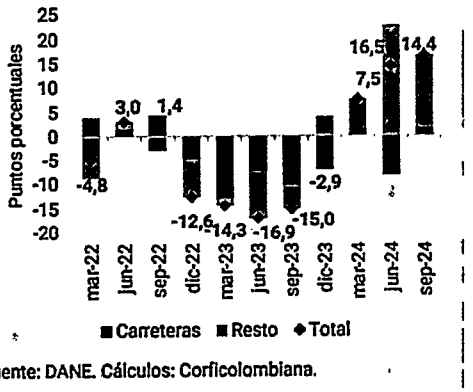
Tabla 2. Avance proyectos multimodales del Plan Nacional de Desarrollo 22-26

Proyectos	Acumulado	Meta	Avance
Instalaciones portuarias fluviales intervenidas	24	105	23%
Aeropuertos no concesionados mejorados	0	15	0%
Canales de acceso a los puertos marítimos	3	4	75%
Vías férreas Estructuradas - Adjudicadas (kms)	0	1817	0%

Fuente: DNP - SINERGIA. Elaboración: Corficolombiana. *Acumulado a noviembre de 2025.

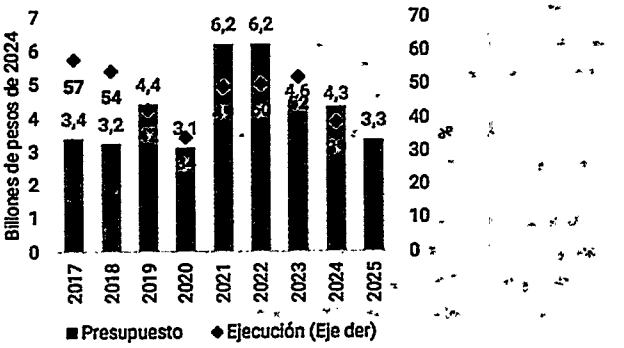
Entre tanto, la ejecución del presupuesto de inversión de INVÍAS al cierre de 2024 ha alcanzado niveles mínimos en los últimos siete años, excluyendo el periodo de la pandemia. **Además, las perspectivas para 2025 no son alentadoras, ya que el presupuesto de inversión de la entidad se ha reducido en un 20%.** De hecho, este presupuesto representa el monto más bajo de los últimos cinco años, en términos reales (Gráfico 4).

Gráfico 3. Contribución a la variación anual de la producción de obras civiles



Fuente: DANE. Cálculos: Corficolombiana.

Gráfico 4. Presupuesto y ejecución* del INVÍAS



Fuente: Ministerio de Hacienda. Cálculos: Corficolombiana.
*Ejecución a noviembre de cada año.

Además del rezago la ejecución de proyectos carreteros, la incertidumbre en el desarrollo del sector en el mediano y largo se mantiene. Hace varios meses señalamos que las dudas surgidas sobre el pago de los compromisos adquiridos mediante vigencias futuras afectan no solo a los proyectos en curso, sino también a aquellos por iniciar y futuros que planeamos desarrollar (Ver Informe Perspectiva Sectorial Infraestructura: La encrucijada de las Vigencias Futuras y las cuentas fiscales de 2025).

Hoy los avances y contribuciones de la inversión privada en APPs enfrentan una amenaza significativa debido a la persistente brecha en los cobros de peajes, los cuales no reflejan adecuadamente los incrementos inflacionarios pactados en los contratos y generan gran incertidumbre en el modelo.

En 2023, el Gobierno decidió congelar el aumento en 119 peajes de parte de la ANI y 31 de parte de INVÍAS, a pesar de que el Índice de Precios al Consumidor (IPC) de 2022 fue del 13,1% y solamente hasta 2024 se decidió incrementar los peajes en dicho valor, quedando pendiente el ajuste del IPC de 2023. Hasta agosto de 2024, el Gobierno aprobó un incremento parcial, equivalente al 50% del ajuste pendiente respecto a la inflación de 2023, es decir, apenas un 4,64%. El otro 50% de la inflación de 2023 pendiente de ajuste se aplicaría al finalizar el año. Sin embargo, al cierre del año, el Gobierno determinó que el ajuste se haría en enero de 2025, aumentando un 2,78%, y el restante 1,86% se implementaría en abril. Además, aún quedaría pendiente el incremento relacionado con la inflación de 2024 (5,2%), que debería hacerse a partir del 16 de enero.

Además, existen una gran diversidad y complejidad en los peajes. Existen, por ejemplo, otros peajes que responden a aumentos contractuales, es decir, a ajustes determinados por los contratos establecidos entre las concesionarias y el Estado, cuya aplicación depende del modelo financiero y las condiciones específicas de cada contrato. En este caso, el Gobierno nacional acordó con seis concesiones viales el aumento de solo el 2,78% en el precio de los peajes, suspendiendo los incrementos estipulados por los contratos dispuestos años atrás.

Todo esto ha llevado a una complejidad y diferenciación del sistema de peajes del país. Según el Ministerio de Transporte, este gobierno ha otorgado tarifas diferenciales en 26 peajes. Como lo señalado por Benavides y Pabón (2023), **retrasos en la actualización de tarifas no solo generan incertidumbre para los inversionistas, sino que también distorsionan los flujos financieros proyectados en los contratos, afectando la viabilidad de nuevos proyectos de infraestructura vial en el país.** Además, no hacerlo implica un costo fiscal a favor de las concesiones. Más aún, podría incrementarse el número de disputas legales de los proyectos en ejecución si estos problemas impiden cumplir con los compromisos de inversión. Finalmente, vale la pena señal que las innovaciones para diversificar las fuentes de financiamiento de la infraestructura, distintas a peajes, son todavía muy limitadas e imposible de implementarse en el corto plazo.

Recuperar el dinamismo del sector construcción debe convertirse en una prioridad nacional. No solo por sus encadenamientos productivos, sino porque este sector es una fuente esencial para el desarrollo y la competitividad del país en el mediano y largo plazo. La construcción no es un elemento más de la economía, es el pilar que soporta la modernización de la infraestructura, el acceso digno a la vivienda y el fortalecimiento de las capacidades logísticas y productivas del territorio. Garantizar su reactivación es garantizar un futuro sostenible y competitivo para Colombia.

El año 2025 inicia con grandes desafíos para el crecimiento del sector de la construcción en Colombia. A pesar de las señales de recuperación observadas en 2024, el debilitamiento de la política pública de vivienda, los retrasos en la ejecución de proyectos de infraestructura vial y la incertidumbre en el modelo de APP plantean importantes obstáculos para la consolidación de una senda de reactivación sostenible.

En el caso del subsector de vivienda, la suspensión del programa Mi Casa Ya y la reducción en los incentivos para la adquisición de vivienda afectan gravemente la confianza de los hogares y los constructores, lo que repercute negativamente en las ventas, los lanzamientos y la iniciación de proyectos. Por otro lado, la incertidumbre en torno a los proyectos carreteros y multimodales, junto con los rezagos en las metas del Plan Nacional de Desarrollo, limitan su potencial para dinamizar la economía y generar empleo en el mediano plazo.

Salir de este laberinto exige medidas ambiciosas. Reducir la incertidumbre en la construcción, medular para la economía, es prioritario. Programas como Mi Casa Ya y el modelo de APP han demostrado su efectividad y deben fortalecerse y optimizarse, no limitarse.

Además, es fundamental considerar actores y modelos más allá de lo tradicional. Las autoridades regionales, por ejemplo, han liderado la reactivación económica a través de iniciativas locales en vivienda e infraestructura. Durante 2023-2027, según nuestros cálculos, las regiones gestionarán más de 42 billones de pesos en infraestructura, lo que equivale al 90% del presupuesto nacional de transporte de los últimos cuatro años. También se proyecta asignar más de 118 mil subsidios de vivienda a nivel local, el 60% de la meta nacional (Camacol, 2024). Para maximizar su impacto, las regiones deben mejorar la gestión de regalías, fortalecer sus capacidades y diversificar fuentes de financiamiento, como el endeudamiento responsable y la valorización.

Aspectos económicos del Sector Infraestructura de Transporte:

El sector de infraestructura de transporte es transversal a toda la economía y cuenta con amplios encadenamientos con otras actividades productivas y su inversión es determinante para para promover el crecimiento económico, el bienestar y la conectividad de los territorios. Un estudio realizado por Fedesarrollo "Impacto macroeconómico y social de la inversión en infraestructura en Colombia, 2021-2030"4 establece que un aumento de la inversión en infraestructura del 0,5 % por año, aportaría al crecimiento del producto interno bruto (PIB) en alrededor de 0,8% anual durante los próximos 10 años y esto se traduciría en una reducción promedio de la tasa de desempleo de 0,6 puntos porcentuales equivalentes a 59 mil empleos generados y una reducción de la pobreza de 0,5 puntos porcentuales equivalente a que 246 mil personas abandonarían esta condición. Por lo anterior, a continuación, se presentan algunas variables macroeconómicas que ayudan a ampliar el espectro del sector de análisis: • Producto Interno Bruto PIB Consultando el Boletín Técnico del DANE I trimestre 2024 preliminar, del 15 de mayo de 2024, se evidencia que en el primer trimestre de 2024pr, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 0,7% respecto al mismo periodo de 2023pr. Las actividades económicas que contribuyeron al crecimiento positivo del valor agregado fueron:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 5,3% (contribuye 0,7 puntos porcentuales a la variación anual).
- Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca crece 5,5% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).
- Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado; Distribución de agua; evacuación y tratamiento de aguas residuales, gestión de desechos y actividades de saneamiento ambiental crece 4,5% (contribuye 0,2 puntos porcentuales a la variación anual).

En el primer trimestre de 2024pr, el valor agregado de la construcción crece 0,7% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2023pr y esta dinámica se explica por la Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales que decrece 2,5% y por la Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil que crece 7,6% y finalmente por las Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores) que crece 0,7%.

Respecto al trimestre inmediatamente el valor agregado de la construcción crece en 1,1%, teniendo en cuenta el comportamiento de la Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales que crece 0,2%, la Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil que crece 4,0% y finalmente las Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores) que crece 1,3%, como se puede ver en la siguiente gráfica:

Tasa de crecimiento en volumen - primer trimestre 2024pr

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)	
	Serie original	Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Trimestral
	2024pr-I / 2023pr-I	2024pr-I / 2023pr-IV
Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales	-2,5	0,2
Construcción de carreteras y vías de ferrocarril[2]	7,6	4,0
Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil[3]	0,7	1,3
Construcción	0,7	1,1

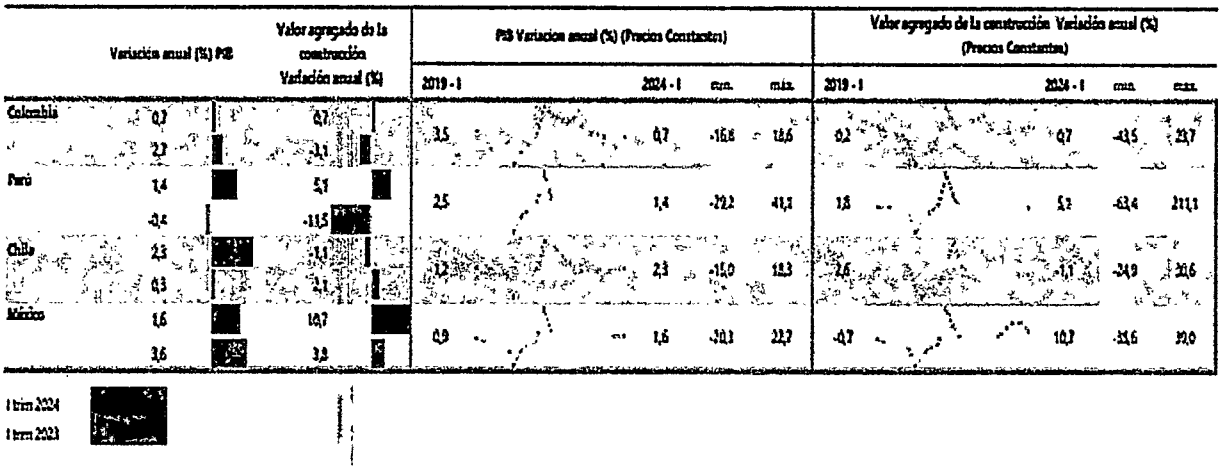
Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[5]

- **Indicadores Económicos Alrededor de la Construcción (IEAC)**

La importancia del sector de la construcción puede ser vista desde dos dimensiones fundamentales: el desarrollo económico y el desarrollo social. Con relación al desarrollo económico, es el sector con mayor impacto en la actividad económica nacional, tal como se refleja en la medición periódica que hace el DANE de 15 Indicadores Económicos Alrededor de la Construcción – IEAC, es por eso que el Boletín Técnico del DANE del 7 de junio de 20246, analiza variables como Producto Interno Bruto (PIB) para algunos países de Latinoamérica, el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – (ICOCIV), el Indicador de Producción de Obras Civiles y el Número de empresas por sector construcción, los cuales se presentan a continuación:

- **Producto Interno Bruto (PIB)**

Para el primer trimestre de 2024 (enero – marzo) frente al mismo periodo del año anterior para algunos países de América Latina y se observa que Chile registró el mayor crecimiento al presentar una variación de 2,6%, seguido de México con 1,6%, Perú también presentó un incremento de 1,4% y Colombia creció 0,7%. En lo referente al valor agregado de la construcción, se observa crecimiento con relación al mismo trimestre de 2023 para México de 10,7%, Perú de 5,1% y Colombia de 0,7%, mientras que Perú registró una disminución de 1,1%., el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 0,7% respecto al mismo periodo de 2023pr, como se puede apreciar en la siguiente gráfica:

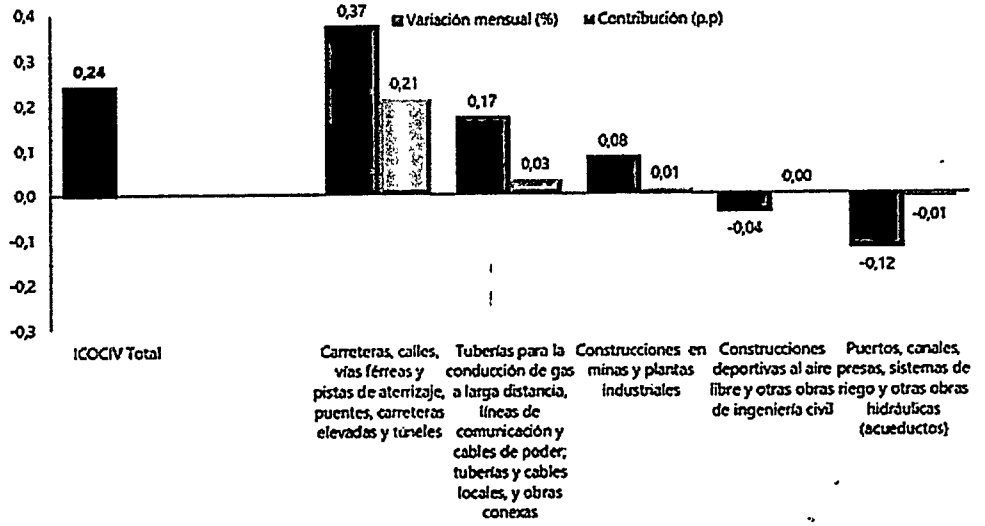


Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[7]

- **Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – (ICOCIV)**

Frente al Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – (ICOCIV)8, el Boletín Técnico muestra que, en abril de 2024, el ICOCIV registró una variación mensual de 0,24%, con respecto marzo de 2024. El grupo según tipo de

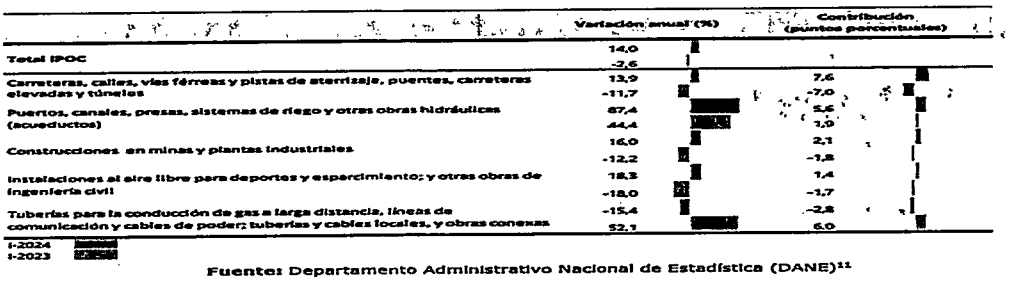
construcción correspondiente a carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles presentó una variación de 0,37% y aportó 0,21 puntos porcentuales a la variación total mensual del ICOCIV (0,24%).



Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[9]

- **Indicador de Producción de Obras Civiles**

Para el caso del Indicador de Producción de Obras Civiles (precios corrientes)10, el Boletín Técnico Indicadores Económicos Alrededor de la Construcción (IEAC) del 7 de junio de 2024, evidencia que, en el primer trimestre de 2024, el indicador de producción de obras civiles (IPOC) registró un crecimiento de 14,0%, con relación al primer trimestre de 2023 y está explicado principalmente por el comportamiento positivo en dos de los cinco grupos de obra; el grupo de Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (13,9%) y Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) (87,4%), los cuales sumaron en conjunto 13,2 puntos porcentuales a la variación anual (14,0%), como se puede apreciar en la siguiente gráfica:



Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[11]

En la siguiente gráfica se puede ver la variación de las 15 subclases de obras civiles, las cuales sumaron 19,4 puntos porcentuales a la variación anual del indicador (14,0%), siendo las más importantes: Acueductos y otros conductos de suministro de agua, represas, excepto gasoductos (157,5%), Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles (9,5%), Puentes y carreteras elevadas (223,6%), Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables) (71,0%) y Centrales eléctricas (51,6%).

	Variación anual (%)	Contribución (puntos porcentuales)
Total IPOC	14,0	
	-2,6	
Acueductos y otros conductos de suministro de agua, represas, excepto gasoductos	157,5	5,9
	9,4	0,3
Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles	9,5	4,9
	-11,1	-6,3
Puentes y carreteras elevadas	223,6	3,2
	-7,4	-0,1
Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables)	71,0	2,9
	17,6	0,6
Centrales eléctricas	51,6	2,5
	-47,7	-4,4
Otras obras de ingeniería civil	20,0	1,1
	-32,4	-2,6
Alcantarillado y plantas de tratamiento de agua y gasoductos locales	10,3	0,3
	33,4	0,8
Construcciones deportivas al aire libre	14,1	0,3
	71,3	0,9
Puertos, vías navegables e instalaciones conexas	13,3	0,2
	293,5	1,0
Pistas de aterrizaje	-61,4	-0,2
	-6,7	0,0
Túneles	-48,5	-0,3
	-48,8	-0,6
Construcciones en minas	-4,8	-0,4
	44,7	2,6
Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones	-33,5	-0,4
	93,5	0,6
Cables locales y obras conexas	-31,7	-1,5
	29,3	1,1
Tuberías de larga distancia	-75,2	-4,5
	162,6	3,6

I-2024
I-2023

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[12]

- **Número de empresas por sector económico (construcción)**

Finalmente, el Boletín Técnico IEAC hace referencia al número de empresas por sector económico (construcción), evidenciando que, en el año 2019 de las 5.001.955 empresas, con tipo de organización natural y jurídica, se dedicaron a la actividad de construcción, con tipo persona natural con 123.147 organizaciones y tipo de organización jurídica con 89.205 con una participación de 4.2% del total.

	Sector Económico	Número de empresas por sector								
		2019			2020			2021		
		Natural	Jurídica	Total	Natural	Jurídica	Total	Natural	Jurídica	Total
F01	Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales	31.493	23.664	55.162	27.946	23.159	51.105	33.154	25.957	59.111
F02	Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil	27.366	39.259	66.625	25.725	37.357	63.082	29.060	40.853	69.913
F03	Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (Alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores)	64.283	26.282	90.565	53.192	26.453	85.645	66.479	30.094	96.573
	Total	123.147	89.205	212.352	112.863	86.969	199.832	128.693	96.904	225.597

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[13]

En el año 2020 de las 5.004.633 empresas, con tipo de organización persona natural se dedicaron 112.863 y tipo de organización jurídica con 86.969 con una participación de 4.0% del total y para el año 2021 de las 5.704.308 empresas, con tipo de organización persona natural se dedicaron 128.693 y tipo de organización jurídica con 94.904 con una participación de 4.0%del total.

- **Indicadores del Mercado Laboral.**

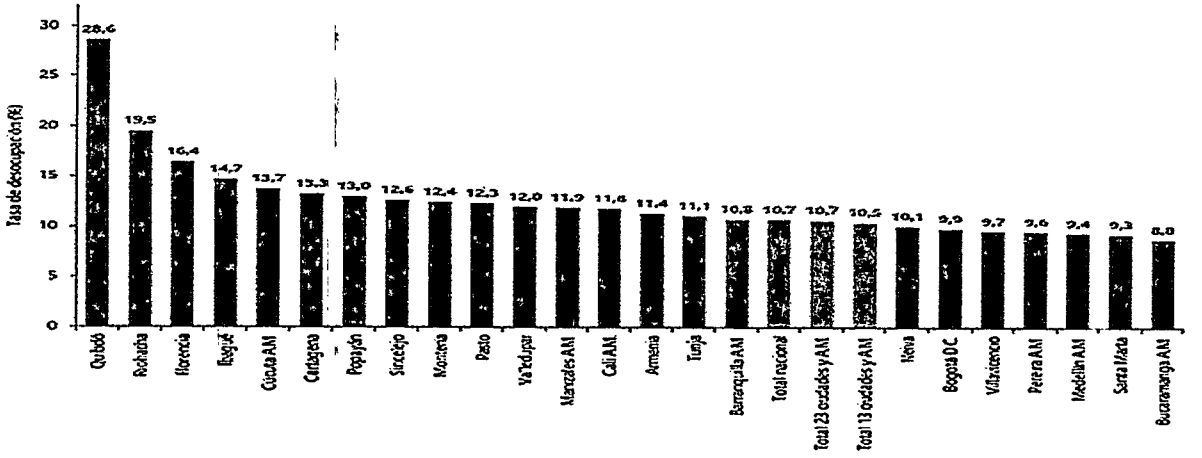
El DANE en su Boletín Técnico de los principales indicadores del mercado laboral para mayo de 202414 publicado el 28 de junio de 2024, indica que, para el mes de mayo de 2024, la tasa de desocupación del total nacional fue 10,3%, mientras que en el mismo mes de 2023 fue 10,5%. La tasa global de participación se ubicó en 64,1% y la tasa de ocupación en 57,5%, estas tasas en mayo de 2023 fueron 63,9% y 57,2%, respectivamente.

De igual manera, se evidencia en el Boletín que, en el mes de mayo de 2024, el número de personas ocupadas en el total nacional fue 23.030 miles de personas y las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron: Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios con 1,0 puntos porcentuales; Construcción con 0,7 puntos porcentuales y Alojamiento y servicios de comida con 0,6 puntos porcentuales, como se ve a continuación:

Rama de actividad	Total nacional				
	Mayo 2023	Mayo 2024	Distribución % 2024*	Variación absoluta	Contribución en p.p.
Población ocupada	22.567	23.030	100	463	
Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios	1.761	1.992	8,7	231	1,0
Construcción	1.432	1.592	6,9	160	0,7
Alojamiento y servicios de comida	1.537	1.676	7,3	139	0,6
Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana	2.721	2.821	12,2	100	0,4
Industrias manufactureras	2.411	2.501	10,9	89	0,4
Actividades inmobiliarias	246	295	1,3	49	0,2
Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos^	495	508	2,2	13	0,1
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	1.754	1.737	7,5	-17	-0,1
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3.456	3.435	14,9	-21	-0,1
Información y comunicaciones	414	390	1,7	-25	-0,1
Actividades financieras y de seguros	468	413	1,8	-55	-0,2
Transporte y almacenamiento	1.737	1.674	7,3	-63	-0,3
Comercio y reparación de vehículos	4.130	3.993	17,3	-137	-0,6

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[15]

El Boletín presenta también el Ranking de ciudades según tasa de desocupación, trimestre móvil marzo -mayo 2024, reflejando que para el trimestre en cuestión de las 23 ciudades y áreas metropolitanas (AM), las que presentaron mayores tasas de desocupación fueron: Quibdó (28,6%), Riohacha (19,5%) y Florencia (16,4%) y las ciudades con menor tasa de desocupación fueron: Medellín A.M. (9,4%), Santa Marta (9,3%) y Bucaramanga A.M. (8,8%), como se presenta a continuación:



Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)[16]

Frente al ámbito nacional, el pasado 14 de febrero de 2024, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público expidió el Decreto número 0163 de 2024 "Por el cual se modifica el Decreto 2295 de 2023 "Por el cual se liquida el Presupuesto General de la Nación para la vigencia fiscal de 2024, se detallan las apropiaciones y se clasifican y definen los gastos", para los programas 2401 de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y 2401 y 2402 del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), en un trabajo articulado con el Ministerio de Transporte.

El Decreto contempla la destinación de $7,1 billones a la ANI para la ejecución de 27 proyectos de infraestructura, de los cuales $5,9 billones corresponden a los recursos de vigencias futuras que deben cancelarse en este 2024 para 24 proyectos APP con recursos de la Nación.

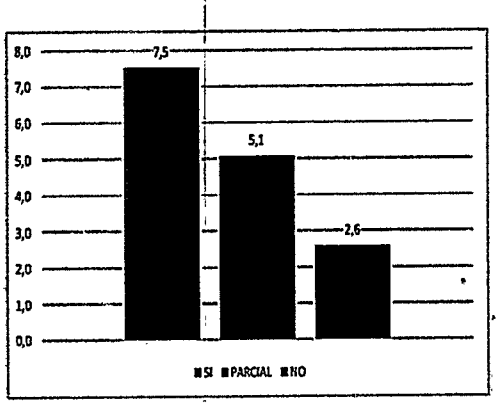
Cabe resaltar que a través del programa Colombia Avanza, el Plan Nacional de Desarrollo "Colombia Potencia Mundial de la Vida" priorizó proyectos para atender las necesidades de los colombianos en los territorios más apartados. A este programa le fueron asignados recursos en la vigencia 2024 por $240.000 millones para apalancar 25 obras que suman un valor total de 3 billones, aproximadamente.

Entre estas obras se encuentran: Quibdó-Medellín (Choco), Arauquita-Saravena (Arauca), Mompox-Pinillos (Bolívar), Los Pozos-San Vicente (Caquetá y Guaviare), y Monterredondo-El Tambo (Cauca). Asimismo. los 30 proyectos del Invías con vigencias futuras también tienen garantizadas las apropiaciones respectivas para atender 4.429 kms a su cargo.

Por otro lado, el Ministerio de Transporte en su informe Acciones del Cambio18 refleja el resultado de un trabajo encaminado a integrar los territorios mediante una red de infraestructura intermodal y servicios de transporte, basada en componentes férreo, fluvial, aéreo, portuario y carretero, "en este sentido, la inversión para la competitividad y conectividad estima recursos por $140 billones, en los componentes férreo, fluvial, aéreo, portuario y carretero". Para el caso de la infraestructura aérea social el programa Aeropuertos para Servicios Aéreos Esenciales (ASAES), "que busca desarrollar infraestructura aeroportuaria en la Colombia más apartada, incentivando el desarrollo de las regiones y su potencial turístico, priorizó en la primera fase 6 aeródromos en los departamentos de Chocó, Nariño, Vichada y Guainía. (...) La meta del Gobierno nacional para el cuatrienio es dar transitabilidad a 33.000 kilómetros (incluyendo caminos ancestrales) en proyectos de mejoramiento y mantenimiento, con una inversión estimada de $8 billones, logrando mejorar cerca del 23% de la malla vial rural del país".

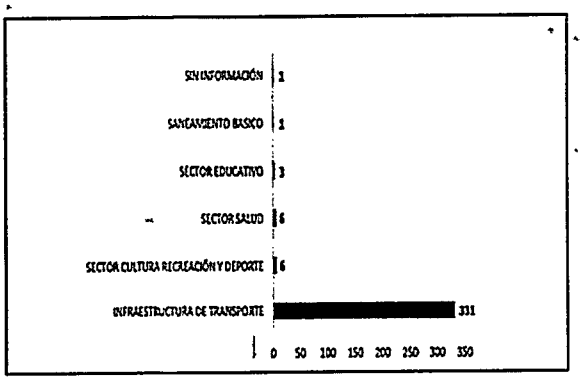
a. Dinámicas de compra

De acuerdo con el Informe de Gestión del Observatorio de Contratación Estatal para el Segundo semestre de 2023, en el cual la Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico, hace un análisis sobre la implementación y Desarrollo de los Documentos Tipo en los diferentes, encontramos que, para la muestra de procesos analizados por esta subdirección, se ha venido utilizando eficazmente los documentos tipo, como se muestra en la gráfica que se presenta a continuación:

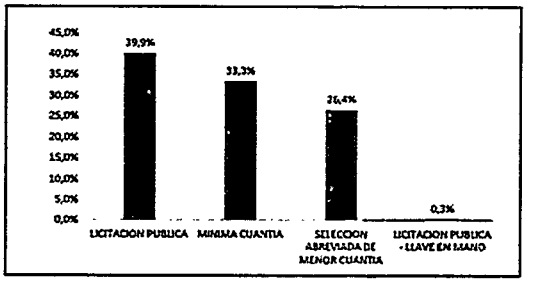


Fuente: Cálculos S. EMAE

En el mismo sentido y como se puede ver en los gráficos que a continuación se presentan, se encontró que el sector que más ha venido implementando los documentos tipo es el de Transporte y la modalidad de selección con mayor porcentaje de procesos revisados fue la licitación pública con un 39,9%, seguido de la mínima cuantía con un 33,3% y las demás modalidades sumaron un 26,8%.



Fuente: Cálculos S. EMAE



Fuente: Cálculos S. EMAE

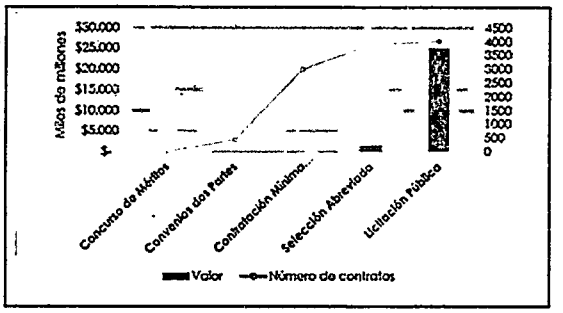
En el informe particular para el Sector Transporte, que elaboró la Subdirección de Estudios de Mercado y Abastecimiento Estratégico – EMAE, determinó que para las vigencias 2021, 2022 y 2023, los contratos asociados al Sector Transporte registrados en el SECOP I y II fueron 11.322, sumando 26.7 billones de pesos.

Gráfica 12. Valores y número de contratos por vigencias 2021, 2022 y 2023, Sector Transporte.

Vigencia	Valores	Número de Contratos
2021	$ 7.647.825.216.277	3484
2022	$ 9.016.125.768.889	3850
2023	$ 10.039.365.317.699	3988
Total	$ 26.703.316.302.865	11.322

Fuente: Sistema Electrónico para la Contratación Pública. Cálculo S. EMAE

En dicho informe la Subdirección de EMAE indica que la distribución de los montos y el volumen de los contratos en las distintas vigencias, en 2021 se registraron 3.484 contratos con una cuantía de $7.6 billones de pesos; en 2022 se registraron 3.850 contratos por una cuantía de $9 billones de pesos y en 2023 3.988 contratos por 10 billones de pesos. Igualmente, el informe sugiere que esto representó un aumento del 10,5% en el número de contratos y un 18% en valor total de 2022 comparado con la vigencia 2021. En tanto el año 2023 frente al 2022 presentó un aumento más moderado de cerca del 11,4% del valor total y de 3,6% en la cantidad de contratos. En la siguiente gráfica se muestra el uso de las modalidades de selección por parte de las entidades públicas en el sector transporte, para las tres vigencias:



Fuente: Sistema Electrónico para la Contratación Pública. Cálculo S. EMAE

De acuerdo con este informe, la modalidad de licitación pública concentró los mayores valores contratados por $25 billones a través de 4.004 contratos. En segundo lugar, se ubicó la modalidad de selección abreviada con 3.887

por un valor de $1,5 billones equivalente al 6% de la contratación total del sector, lo que implica una alta frecuencia de contratos de menor valor frente a la modalidad de licitación pública.

Así mismo, realizó un análisis de la demanda para el sector transporte a través de un top 20 de entidades según los valores contratados, estas 20 concentraron 14 billones de pesos equivalentes al 54 % del total del sector. A su vez, dichos valores contratados se concentran en 1.214 contratos de los 11.322 del sector en las vigencias estudiadas, una participación del 11 %.

El rango de los valores contractuales observados en este Top 20 es amplio, inicialmente el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU concentró $4,5 billones frente a la Alcaldía de Montería, Córdoba con valores de $160 mil millones, como la entidad de menor inversión en este rango.

Gráfica 14. Top 20 Entidades por valor de contrato, Sector Transporte. (Decil superior)

Entidad	Valor	Número de contratos
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU	$ 4.528.786.783.280	54
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS	$ 3.817.998.168.594	461
GOBERNACION DEL CESAR	$ 896.601.241.381	15
GOBERNACION DE SANTANDER	$ 629.822.429.209	21
GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA	$ 611.724.137.956	40
AGENCIA PARA LA INFRAESTRUCTURA DEL META - ADM	$ 510.141.923.699	6
INSTITUTO DE INFRAESTRUCTURA Y CONCESIONES DE CUNDINAMARCA	$ 454.606.257.234	25
AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL	$ 431.783.118.303	345
GOBERNACIÓN DEL TOLIMA	$ 375.524.606.938	19
ALCALDIA DE MORALES, BOLÍVAR	$ 278.017.580.900	8
GOBERNACIÓN DE CALDAS	$ 270.430.161.266	57
ALCALDIA DE CAQUEZA, CUNDINAMARCA	$ 229.502.804.204	6
GOBERNACION DE BOLIVAR	$ 210.990.553.339	10
GOBERNACIÓN DEL MAGDALENA	$ 202.214.501.243	11
GOBERNACION DEL HUILA	$ 184.481.115.614	30
ALCALDÍA DE CERETE, CÓRDOBA	$ 185.092.115.184	18
DISTRITO ESPECIAL DE CIENCIA TECNOLOGÍA E INNOVACION DE MEDELLÍN	$ 177.695.081.526	15
SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA, DISTRITO ESPECIAL DE SANTIAGO DE CALI	$ 172.737.466.331	36
ALCALDÍA DE HATILLO DE LOBA, BOLÍVAR	$ 165.219.018.252	3
ALCALDÍA DE MONTERÍA, CÓRDOBA	$ 160.779.643.568	34
Total	$ 14.496.143.909.961	1.214

Fuente: Sistema Electrónico para la Contratación Pública. Cálculo S. EMAE.

De la tabla anterior, incluida en el informe, se puede ver que la Entidad con más valores contratados fue el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU que concentró $4,5 billones concentrados en 54 contratos. Principalmente, los contratos adelantados se centraron en el diseño y la construcción de estructuras para transporte público, así como tuvieron una participación presupuestal importante las brigadas de rección vial y en segundo lugar, se ubicó el Instituto Nacional de Vías – INVIAS con una concentración de $3,8 billones del total del sector a través de 461 contratos. Contratación que se centró en la atención de obras y vías de emergencia y el refaccionamiento de obras costeras.

Sectores energéticos

El sector energético en Colombia es un sector que corresponde a las actividades primarias de la economía, basadas en el aprovechamiento de las energías y de los recursos naturales no renovables. Institucionalmente comprende todas las empresas y entidades relacionadas con las actividades minero-energéticas. Dicho sector está conformado por los tres subsectores: Energía eléctrica, Minería y Hidrocarburos.

El sector eléctrico en Colombia está mayormente dominado por generación de energía hidráulica (66% de la producción) y generación térmica (33%). No obstante, el gran potencial del país en nuevas tecnologías de energía renovable (principalmente eólica, solar y biomasa) apenas si ha sido explorado.

Ha sido desagrupado en generación, transmisión, red de distribución y comercialización desde que se llevaron a cabo las reformas del sector eléctrico en 1994. Alrededor de la mitad de la capacidad de generación es privada.

CARACTERSITICAS DEL SECTOR

El sector eléctrico colombiano ha mostrado resultados positivos, en especial en términos de confiabilidad, matriz de energías limpias, competitividad en precios y en cobertura. Por el lado del medio ambiente, Colombia cuenta con una matriz de generación bastante limpia, e incluso, en épocas de hidrología normal, más del 80% de la energía eléctrica generada se hace con fuentes renovables.

Capacidad instalada de generación eléctrica total:

	GW	Porcentaje del total
Capacidad Instalada de Generación Eléctrica Total	17.4	100.0%
Renovable	12.0	69%
Hidráulica	11.9	68.3%
Eólica	0.02	0.1%
Solar	0.02	0.1%
Biogas	0.01	0.0%
Bagazo	0.14	0.8%
No renovable	5.3	31%
Carbón	1.7	9.6%
Gas	2.6	14.9%
Otros	1.1	6.2%

El suministro eléctrico en Colombia depende del Sistema Interconectado Nacional (SIN) y varios sistemas locales aislados en las Zonas No Interconectadas (ZNI). El SIN comprende la tercera parte del territorio y brinda cobertura al 96 por ciento de la población. El sistema ZNI, que cubre las dos terceras partes restantes del territorio nacional, solamente provee servicio al 4 por ciento de la población.

Treinta y dos grandes plantas hidroeléctricas y treinta estaciones de energía térmica proveen electricidad al SIN. Por otra parte, el SIN es servido principalmente por pequeños generadores diésel, muchos de los cuales no están en buenas condiciones de funcionamiento.

La UPME realiza anualmente la actualización del Plan de Expansión de Transmisión, definiendo las prioridades del sistema en el corto, mediano y largo plazo. Este ejercicio se fundamenta en la información de la infraestructura eléctrica actual, los proyectos futuros y las proyecciones de demanda de energía eléctrica, además de las nuevas plantas de generación que se conectan en el sistema.

Los principales actores del sector energético en el país son aquellas empresas poseedoras de títulos mineros, empresas operadoras de contratos de exploración y producción, empresas privadas y públicas de generación, transmisión y distribución.

En relación con el tipo de entidades ligadas al sector, es importante resaltar las principales entidades que velan por el control, desarrollo y competitividad del sector energético. Entre estas se encuentra: el ministerio de minas y energía, la UPME, SGC, ANM, ANH, IPSE, CREG, SUPERSOCIEDADES y SUPERSERVICIOS.

COMPORTAMIENTO ECONÓMICO DEL SECTOR.

El desplome, sin antecedentes (excepto pandemia) del 15% en el sector de obras civiles, detonante, a su vez, del decrecimiento de la economía nacional.

Los efectos generados en la confianza inversionista, derivados ellos, de la expedición del decreto 050 de 2023, en virtud del cual se congelaron las tarifas de los peajes.

Informaciones que suponían la puesta en riesgo de la estabilidad y la preservación del modelo de participación privada en la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura, superadas y aclaradas por el propio presidente Petro en el Congreso de la CCI en Cartagena (noviembre 22-2023).

La marcha del sector:

A la fecha, el programa de concesiones 4G registra un porcentaje de ejecución promedio de 76%, lo cual equivale a un incremento de 6 puntos porcentuales en lo corrido de 2023.

De las 5G, las troncales Magdalena 1 y 2 finalizaron su etapa de preconstrucción, mientras la Malla Vial del Valle del Cauca inició su etapa de construcción.

Se firmó el contrato de concesión del puerto de Pisisí (Turbo, Antioquia) por US$150 millones, y fue adjudicado el contrato de concesión para la ampliación del aeropuerto de Cartagena Rafael Núñez.

Por concepto de diferencias de tráficos estimados vs tráficos reales, la ANI canceló $1,99 billones a 7 proyectos de la primera ola de concesiones viales.

Por concepto del faltante de vigencias futuras correspondientes al 2022, la ANI canceló $1,3 billones a las concesiones viales. De igual manera, pagó a las concesiones $3,6 billones, correspondientes a las vigencias futuras del 2023.

La ley de Adición Presupuestal incluyó $500.000 millones para cancelar a los concesionarios de iniciativa pública, lo que dejaron de recaudar en peajes, como consecuencia del decreto 050 de 2023.

Dos imperativos:

La normalización de las tarifas de los peajes, con la expedición del decreto en el que actualmente trabaja el Gobierno, tomando como referencia el IPC de los años 2022 y 2023. Lo anterior, se implementará en enero de 2024, para el primer caso, y en julio de 2024, para el segundo. También, se hace imperativa la normalización de las tarifas de peaje, por entrega de obras y unidades funcionales durante el año 2024.

Para la continuidad de las diez iniciativas privadas incluidas en el programa 4G, afectadas por la expedición del decreto 050, se hace necesario compensarlas con recursos del Presupuesto General de la Nación, de tal manera, que se garantice su viabilidad financiera y se eviten terminaciones anticipadas de los contratos, con billonarias contingencias a cargo del Estado.

Sugerencias:

Se deben incentivar altos niveles de ejecución presupuestal, teniendo en cuenta que el Presupuesto General de la Nación 2024 contempla la asignación de $16,7 billones para el sector transporte, de los cuales $13,6 billones estarían destinados a inversión en proyectos concesionados y de obra pública.

Licitar prontamente nuevos proyectos APP de iniciativa pública ya estructurados, tales como las vías Pasto-Popayán ($13,5 billones) y Villeta-Guaduas ($7,1 billones), y la iniciativa férrea La Dorada-Chiriguaná ($2,6 billones).

Avanzar en los procesos de adjudicación de las iniciativas privadas (IP), que a la fecha han sido presentadas a la ANI.

Aeroportuarias: Gustavo Rojas Pinilla (San Andrés), El Dorado Max, Campo de Vuelo El Dorado, Bayunca (Cartagena) y Suroccidente. Carreteras: Conexión Centro Calarcá-La Paila, Córdoba-Sucre, Ruta de Los Andes y Santuario-Caño Alegre. Portuarias: Río Córdoba y Ciénaga.

Materializar proyectos de concesión claves para la economía y la competitividad, tales como Mulaló-Loboguerrero, en la Costa Pacífica, las obras pendientes de la Perimetral de Oriente en el centro del país, y la vía Bucaramanga-Pamplona.

Impulsar la estructuración de proyectos intermodales de APP, estratégicos, incluidos ya en el Plan Maestro de Transporte Intermodal, tales como el primer tercio de la vía Bogotá-Villavicencio y el dragado del Puerto de Buenaventura.

Repotenciar la típica obra pública, a través de proyectos estratégicos tales como la Variante San Francisco-Mocoa y las vías Quibdó-Medellín y Quibdó-Pereira. Se hace imperativa la consecución de recursos para la finalización de tales obras.

Evitar que la reciente creación del Invir (entidad encargada de la ejecución de vías terciarias y con la facultad de contratar sin límite de cuantía), pueda derivar en contrataciones directas mal habidas, e incluso en obras fallidas.

El imperativo de que las pymes de ingeniería -68.000 en todo el país- estrechen lazos con las comunidades, y avancen de la mano y con éxito, en la ejecución de los caminos veredales y las vías terciarias.

Se hace necesario dinamizar la obra pública y potenciar fuentes de financiación como obras por impuestos, regalías y valorización.

Visión de futuro:

El Plan Maestro de Transporte Intermodal se actualizó con vigencia 2021-2051. Dicho Plan es la hoja de ruta a 30 años del sector. Se hace necesario el diseño de un sistema de monitoreo y seguimiento del Plan.

El Gobierno Nacional publicó el Conpes 4118 'Política Nacional Portuaria: modernización y sostenibilidad de la actividad portuaria y su articulación con el territorio'. Urge, también, su cabal implementación.

Perspectivas de la economía colombiana en 2024, según Razón pública y escrito por Jorge Armando Rodríguez Alarcón.

¿Qué ha pasado después de la pandemia?

Todavía afectada como todo el mundo por los coletazos del cataclismo económico y social del covid-19, Colombia comienza el 2024 en medio de fuentes de incertidumbre nuevas y viejas, empezando por las de creación humana, como las guerras de fuera y las violencias de dentro. Avivados a nivel global por la pandemia y la invasión de Rusia a Ucrania, la inflación y el desempleo con los años han ido cediendo terreno.

Sin embargo, el aumento del costo de vida en 2023, del orden de 9,6%-9,8%, aún está lejos de la meta del 3 % fijada por el Banco de República, mientras que el desempleo, de alrededor de 10%, tampoco da pie para declarar misión cumplida.

Sin entrar en tecnicismos, puede decirse que el sufrimiento macroeconómico sigue siendo más agudo que en 2019, justo antes del covid-19.

En el 2023 el crecimiento económico del país apenas compensó o superó por algún tanto el crecimiento de la población, cercano del 1%, de acuerdo con estimaciones preliminares. Una desaceleración económica marcada en el segundo semestre del año ha enturbiado el panorama.

Altibajos de la coyuntura

La preocupación por una eventual recesión económica ha llegado ya a editorialistas y caricaturistas. Vista en conjunto, la evidencia disponible apunta a que la economía colombiana pasa por una fase contractiva, pese a que es muy temprano para saber su duración y profundidad. Teniendo en cuenta lo errático de la actividad económica en el corto plazo, no es aconsejable ponerles mucho énfasis a sus fluctuaciones puntuales.

"La decisión de diciembre pasado de reducir la tasa de intervención a 13%, 25 puntos básicos por debajo de la vigente previamente, está bien encaminada. Es una señal, supone uno, de que el Emisor quiere llevar gradualmente la inflación hacia la meta, propiciando en el entretanto la reactivación económica".

Entre los aspectos de la coyuntura que terminarán definiendo si ha habido o habrá o no recesión figuran los siguientes:

Advirtiendo que no me parece una buena idea centrarse exclusivamente en ese criterio, según la convención internacional una "recesión técnica" se configura cuando el PIB registra crecimientos negativos durante dos o más trimestres consecutivos (removidos los efectos estacionales).

El PIB del tercer trimestre de 2023 cayó 0,3% con respecto al mismo trimestre de 2022, pero aumentó 0,2% con respecto al segundo trimestre de 2023. Según la convención internacional, la comparación apropiada sería frente al trimestre inmediatamente anterior, no frente al año anterior.

En estas condiciones, hasta el momento se habría esquivado por poco la "recesión técnica". De cualquier modo, ¿tales ritmos de crecimiento deberían ser motivo de complacencia?

El mercado laboral ha dado muestras de debilitamiento, con cierto rezago, ante el deterioro de la actividad económica. La tasa de desempleo (desestacionalizada) ha subido por tres meses seguidos, pasando de 9,4% en agosto a 10,2% en noviembre de 2023. Con todo, estos resultados son mejores que los registrados en 2022.

La inversión en capital fijo (fábricas, maquinaria, tecnología, etc.) es clave en la ampliación de la capacidad productiva y suele marcar las fluctuaciones de corto plazo de la actividad económica y el empleo.

Esta variable salió lesionada de la pandemia: ha rondado el 19% del PIB desde el 2021, frente al 22% del mismo agregado en el periodo 2010-2019.

Lo llamativo ahora es que la inversión, en su serie desestacionalizada, lleva cuatro trimestres consecutivos de decrecimiento, contando hasta octubre de 2023, una tendencia sin antecedentes al menos desde el 2005, excluido el periodo de pandemia.

Es importante mirar cómo evoluciona en el 2024 la correlación de fuerzas entre los sectores en contracción y en expansión.

La industria manufacturera, la construcción y el comercio, que dan cuenta de la tercera parte de la generación de valor agregado nacional, han sido los más afectados por la contracción reciente; en contraste, el sector financiero y la minería han crecido.

Al contrario de estas tendencias, el Plan Nacional de Desarrollo (PND) vigente propugna por la reindustrialización y "la disminución de la dependencia de los hidrocarburos y la minería".

Conviene mantener en el radar estas variables agregadas y sectoriales en el año que comienza.

La CEPAL y el Fondo Monetario Internacional pronostican que en 2024 la economía colombiana experimentará una leve recuperación, con un crecimiento de o cercano al 2%, por debajo del desempeño de América Latina y el Caribe y del conjunto de países en desarrollo. La proyección de la OCDE es de 1,4%.

A nivel local, el PND se basa en una proyección más optimista (2,8%); si esta previsión gubernamental resulta exagerada, las expectativas de recaudo tributario del Gobierno Petro sufrirían un revés y sus planes de gasto se verían trastocados.

Contratiempos fiscales:

Varios acontecimientos obligan a revisar las cuentas del fisco, aparte de la desaceleración económica.

El Presupuesto General de la Nación (PGN) de 2024 se aprobó con la expectativa de que los ingresos tributarios del Gobierno nacional alcanzarán "un máximo histórico de 18,6% del PIB", pero montos significativos de esos recursos seguramente no se van a materializar.

Tal es el caso de los recaudos previstos allí por "arbitramento de litigios" entre la DIAN y los contribuyentes ($15 billones, equivalentes a casi 1% del PIB), procedimiento que requiere una ley cuyo trámite no se ha iniciado. El Comité Autónomo de la Regla Fiscal (CARF) ha calificado ese rubro como incierto y ha cuestionado su carácter permanente.

En la misma dirección operará el reciente fallo de la Corte Constitucional en contra de la prohibición de deducir las regalías de la base gravable de impuesto sobre la renta: unos $3 billones menos (0,2% del PIB), según el Ministerio de Hacienda.

Puesto que la regla fiscal exige que los nuevos gastos permanentes se cubran con ingresos adicionales también permanentes, la merma de los recaudos tributarios frente a los anticipados pone en aprietos a los planes de gasto del Gobierno nacional para el 2024.

A pesar de que se han liberado recursos para otros fines mediante la disminución de los subsidios al consumo de gasolina, según estimaciones del CARF "se tendrán que realizar ajustes de gasto de alrededor de 1,4% del PIB ($23 billones) para cumplir con el objetivo de déficit establecido por la ley de la regla fiscal".

El efecto lo resentirían los programas de gobierno. Para que no se afecten más, de llevarse a cabo la reforma tributaria que se discute por estos días, la pérdida de recaudo que ocasionaría el recorte de la tarifa nominal del impuesto de renta de las sociedades tendría que compensarse con recursos derivados de otras fuentes.

Autoridades económicas al tablero

Para contribuir a la reactivación económica, la política fiscal debería ser mesuradamente expansiva, o por lo menos no contractiva. Con los ajustes de gastos e ingresos que se requerirían para cumplir con la regla fiscal, es dudoso que tal cosa se pueda conseguir. Y como cambiar las reglas de juego en medio del partido tendría sus bemoles, resolver el acertijo no luce nada fácil.

Mejorar la ejecución de la inversión pública ayudaría, pero parece insuficiente. Políticas sectoriales que favorecerían la reactivación, como la de reindustrialización, están en las fases iniciales de adopción o implementación.

La deuda neta del Gobierno nacional ha disminuido y ahora ronda el nivel que la regla fiscal considera prudencial (55% del PIB). Cabe preguntarse si ello no debería abrir algún espacio para el manejo contracíclico de la deuda pública, en particular en lo relativo a la financiación de gastos de inversión.

Aunque la Junta Directiva del Banco de la República advirtió que no necesariamente debería esperarse "el inicio de un ciclo continuo de recortes a la tasa de interés de política", la decisión de diciembre pasado de reducir la tasa de intervención a 13%, 25 puntos básicos por debajo de la vigente previamente, está bien encaminada. Es una señal, supone uno, de que el Emisor quiere llevar gradualmente la inflación hacia la meta, propiciando en el entretanto la reactivación económica.

Es cierto que varias de las críticas a los proyectos de reforma laboral, pensional y de la salud que cursan en el Congreso son en realidad defensas de un statu quo reprobable y de intereses particulares que se lucran de él. Pero también lo es que las iniciativas gubernamentales a menudo desaprovechan los avances en el conocimiento sobre regulación económica y diseño institucional (p.ej., ADRES, AFP, gobernanza y asignación de recursos del sistema de salud), confiando demasiado el logro de propósitos colectivos a las prescripciones y las buenas intenciones.

Más allá de lo que hagan las autoridades monetarias y fiscales, la suerte que corra la agenda legislativa en el 2024 moldeará el ambiente para los negocios, incluidos los de la economía popular, para no hablar de otros factores que influyen sobre la inversión y el empleo, como la seguridad física de empleadores y trabajadores.

América Latina y el Caribe es una región llena de oportunidades, con infinitas historias de fortaleza y creatividad, una región que no se detiene, que se transforma para hacer frente a las adversidades. El Banco Mundial trabaja con los gobiernos, el sector privado y la sociedad civil en favor de la educación, la inclusión y la resiliencia frente al cambio climático para poner fin a la pobreza en un planeta habitable.

En el último año, la región logró sortear relativamente bien los retos que enfrentó en el contexto de la COVID-19 incluyendo las crecientes presiones de la inflación, la incertidumbre económica mundial y el aumento de la deuda; incluso la pobreza y el empleo volvieron a los niveles anteriores a la pandemia.

La previsión de crecimiento para 2024 es del 2,3 %, lo que indica que la región ha retrocedido a los bajos niveles de crecimiento anteriores a la pandemia. La región también sufrirá los efectos adversos que se observan a nivel mundial, como la disminución de los precios de los productos básicos, el aumento de las tasas de interés en los países del Grupo de los Siete (G7) y la recuperación inestable de China.

Las pérdidas de ingresos de los hogares a causa de la pandemia no se han recuperado totalmente, especialmente para la clase media. La tasa promedio de pobreza se sitúa ahora por encima de los niveles anteriores a la pandemia, en un 30,3 %.

En el ámbito educativo, desde el comienzo de la pandemia los alumnos en promedio han perdido dos tercios de los días de clases presenciales, ya sea parcial o completamente. Esto equivale a una pérdida estimada de 1,5 años de aprendizaje y afecta en mayor medida a los más pequeños y los más vulnerables, quienes corren el riesgo de perder el 12 % del total de ingresos que percibirán durante toda la vida.

Actualmente, la región transita la peor crisis migratoria de su historia. Además de los flujos tradicionales desde Centroamérica y México hacia los Estados Unidos, Venezuela y Haití recientemente han experimentado una salida importante de personas. Alrededor de 7,5 millones de venezolanos salieron de su país desde 2015, mientras que 1,7 millones de haitianos se encuentran en el exterior, sumándose a los dos millones de desplazados internos.

Esta situación se ve agravada por los efectos cada vez más alarmantes del cambio climático, que ya han ocasionado importantes pérdidas económicas y sociales. Los huracanes, inundaciones y sequías son cada vez más frecuentes y se estima que 17 millones de personas podrían verse obligadas a abandonar sus hogares. Es más, casi 5,8 millones de latinoamericanos y caribeños caerían en la pobreza extrema de aquí a 2030, en buena medida debido a la falta de agua potable, así como a una mayor exposición al calor excesivo y a las inundaciones.

Las oportunidades de crecimiento verde en forma de electricidad renovable —solar, eólica y geotérmica— y un vasto capital natural —agua, árboles, biodiversidad— representan el potencial de nuevas industrias en la región. Hay otras

oportunidades que surgen de políticas a largo plazo, como la reducción de los riesgos sistémicos, promoción de inversiones en infraestructura tradicional y digital, y mejoras en el capital humano.

La pandemia aceleró la digitalización, pero el pleno potencial del cableado de la región para el crecimiento, la inclusión y la prestación de servicios sigue sin aprovecharse. Se ha avanzado en la expansión de la conectividad básica a Internet móvil, con una brecha de cobertura de sólo el 7 % de la población, mientras que dos tercios de los hogares disponen de conexiones fijas a Internet. Aun así, la baja calidad de los servicios sigue siendo un problema importante y persisten las disparidades, ya que el 74 % de los hogares urbanos tienen acceso a internet fijo, pero solo el 42 % en las zonas rurales. Esto requiere una combinación de innovaciones tecnológicas e institucionales pues deben abordarse los problemas de asequibilidad, así como la falta de competencias digitales y el fomento de la concienciación sobre las ventajas potenciales de la conectividad.

https://www.bancomundial.org/es/region/lac/overview: Última actualización: Oct 04, 2023

CRECIMIENTO, MAS INFLACION, ALZA DE TASAS DE IINTERES

La Andi presentó un balance del escenario macroeconómico y expuso las acciones a tener en cuenta para trazar una ruta hacia la reactivación.

De acuerdo con el reporte, entre los desafíos económicos que enfrenta el país se incluyen: la desaceleración de la economía, la contracción que registró la industria y el comercio, la caída en la inversión, la inflación y los impactos de la reforma tributaria.

En materia de crecimiento económico, el gremio señala que el ritmo lento que presenta la actividad económica se puso de manifiesto con el decrecimiento observado en el tercer trimestre del año, periodo en el que el PIB entró en terreno negativo al registrar una variación anual de -0,3 %.

Por el lado de la inversión, el informe menciona que la contracción en este indicador se explica, entre motivos, por "la baja dinámica de la economía, el ambiente de incertidumbre, la inseguridad jurídica, la incertidumbre alrededor de la política pública, las múltiples reformas que se están discutiendo en el Congreso y los problemas de inseguridad que afectan a la sociedad en general y ya empiezan a afectar la actividad empresarial".

La agremiación también hizo énfasis el bajo desempeño que han registrado algunas actividades como la industria, el comercio y el sector constructor. En el caso particular de la industria manufacturera, el sector ha acumulado diez meses de baja producción y un rezago en las ventas.

En lo referente a la inflación, la Andi señala que, si bien este indicador en los últimos meses ha mantenido una tendencia a la baja que lo llevó a retornar a un dígito (9,28 % al cierre de diciembre del 2023), el ritmo de desaceleración en comparación con países similares ha sido más lento.

Con respecto a las tasas de interés, luego de que el Banco de la República bajara sus tipos del 13,25 % al 13 % actual, el gremio espera que se continúen con los recortes en 2024.

El Dane reportó este martes 9 de enero de 2024 que la inflación en Colombia regresó a un dígito después de casi año y medio, en gran medida como resultado de la caída en los precios de los alimentos y pese a que los combustibles siguen presionando.

Andrea Ramírez Pisco, directora técnica de la Dirección de Metodología y Producción Estadística del Dane, resaltó que los resultados quedaron por debajo de las estimaciones de algunos centros de análisis y proyecciones e, incluso, del mismo Gobierno.

"Los expertos tenían una expectativa que iba entre un mínimo del 0,35 % y un máximo del 0,91 % (variación mensual), mientras que el rango de variación anual apuntaba a un piso de 9,15 % y a un máximo de 9,80 %", dijo Ramírez.

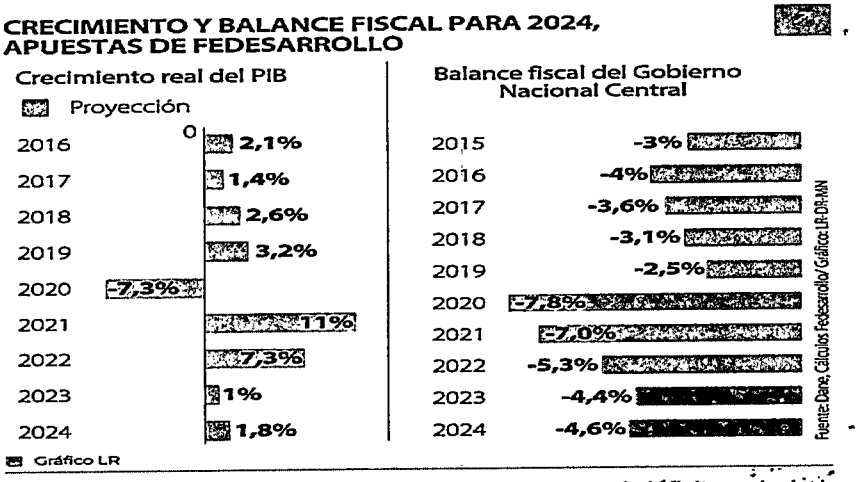
Nuevamente las mayores presiones al costo de vida en Colombia corrieron por cuenta de divisiones como Alojamiento, agua, electricidad y gas; Transporte, Restaurantes y hoteles, y Alimentos y bebidas no alcohólicas; que contribuyeron con 2,84; 1,96; 1,38; y 0,99 puntos porcentuales, respectivamente.

https://www.portafolio.co/economia/crecimiento/andi-balance-de-la-economia-colombiana-en-2023-y-perspectivas-para-2024: actualización martes 16 de enero de 2024

Fedesarrollo prevé un crecimiento real de 1,8% y una inflación de 6% para este año, La entidad prevé un crecimiento real del Producto Interno Bruto, PIB, de 1,8%; así como el crecimiento del déficit en balanza comercial hasta 2,7% del PIB e inflación de 6,0%.

En su más reciente actualización del documento Prospectiva Económica, este centro de estudios **prevé un crecimiento real del Producto Interno Bruto, PIB, de 1,8%; así como el crecimiento del déficit en balanza comercial hasta 2,7% del PIB e inflación de 6,0%,** tras un año que calificó de retador en su análisis.

La entidad consideró el contexto de desaceleración económica actual al estimar el crecimiento real del PIB para este año que comienza. Fedesarrollo confirmó que el actual proceso de ajuste económico se encuentra en línea con sus previsiones de crecimiento de 1,0% para 2023. **"Para el año 2024, pronosticamos un crecimiento económico de 1,8%. Es crucial enfocarse en una agenda de desarrollo económico que priorice la inversión, especialmente en infraestructura,** con el objetivo de mejorar la competitividad, impulsar la actividad productiva y promover el bienestar social, especialmente en un contexto de desaceleración económica. **A mediano plazo, nuestras proyecciones indican un crecimiento sostenible de 3,1%", planteó.**



El centro de estudios prevé que durante 2024 se incremente el déficit en la balanza comercial. "Para 2024, esperamos que el déficit tenga un incremento de 0,3 puntos porcentuales, ubicándose en 2,7% del PIB, impulsado principalmente por la paulatina normalización de la inversión nacional, lo que incrementaría las importaciones de insumos de producción", advirtió.

Fedesarrollo sostuvo además que este año deberá darse un ajuste del gasto para cumplir con la regla fiscal. "Desde Fedesarrollo proyectamos un déficit fiscal de 4,6% del PIB en 2024. Sin embargo, nuestras estimaciones están condicionadas a que el Gobierno realice un ajuste en el gasto por $22,6 billones, necesario dada la programación

de un muy elevado gasto público y la incertidumbre en torno a su financiamiento por la inclusión de ingresos que no solo son inciertos, sino que también son de naturaleza no estructural".

Acorde con la tendencia de decrecimiento en la inflación del país, que ubicó este indicador en 9,28% al cierre de 2023, el análisis de Fedesarrollo apunta a una disminución de la tasa de intervención del Banco de la República hasta 7,75% para diciembre de 2024.

https://www.larepublica.co/economia/estas-son-las-proyecciones-de-fedesarrollo-para-la-economia-colombiana-en-2024: actualización 10 enero de 2024

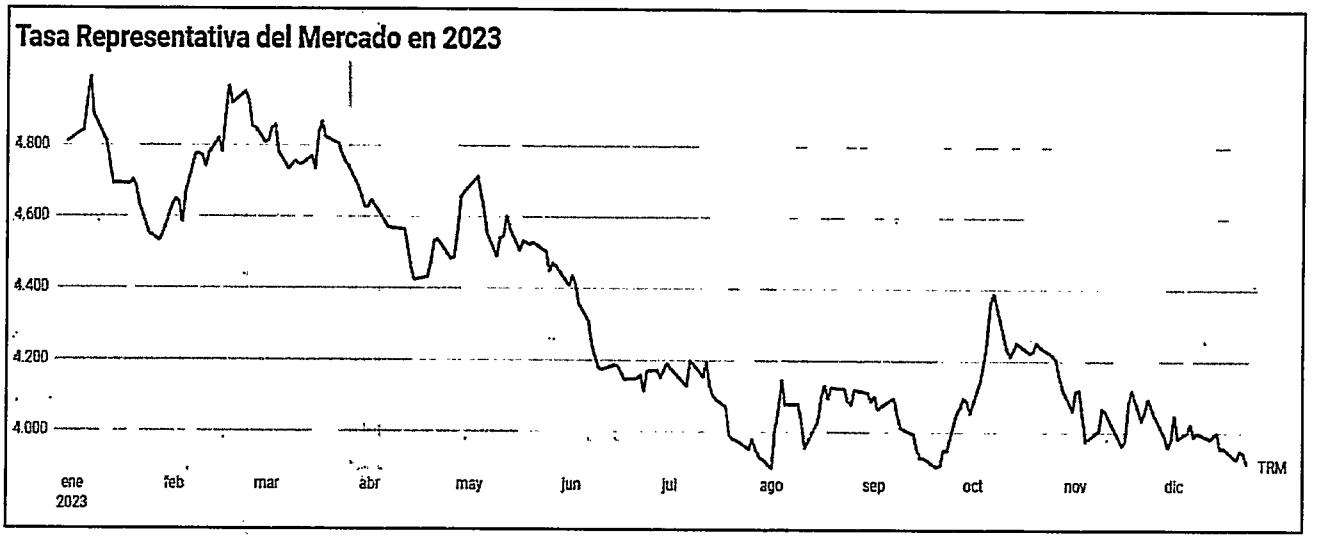
Dólar en Colombia: así le fue en 2023 y estas son las proyecciones para 2024

Le contamos qué dicen los analistas sobre el futuro de la tasa de cambio y los factores que podrían afectar el comportamiento de la moneda.

Al 2023 le queda una semana. Como explica ANIF, la tasa de cambio sigue siendo una de las variables de mayor protagonismo para la macroeconomía, teniendo en cuenta sus efectos en el bolsillo de los colombianos, en las industrias, en la inversión y en las decisiones del Gobierno y del Banco de la República.

Este año, explica Adrián Garlati, director de la carrera de Economía de la Javeriana, el comportamiento de la tasa de cambio estuvo marcado por factores externos, como las guerras y su efecto en el precio del petróleo, y en menor medida por situaciones internas, entre las que se incluyen las reformas del gobierno del presidente Gustavo Petro.

En el siguiente gráfico puede ver cómo se comportó la TRM entre enero y diciembre de 2023.



Lo que viene para el dólar en Colombia

Por ahora, el dólar sigue con la tendencia a la baja que ha reportado en las últimas semanas. Según los expertos, este comportamiento tiene que ver, principalmente, con las decisiones sobre tasas de interés: este mes, la Reserva Federal mantuvo los tipos de interés estables por tercera vez consecutiva, pero además dio la señal más clara hasta el momento de que su agresiva campaña de alzas ha terminado (al menos por ahora) al pronosticar una serie de recortes el próximo año.

Las proyecciones

- Para cierre de 2024, esperan que el dólar se ubique en $4.150, una mejora frente al pronóstico del mes anterior ($4.183).

- Para diciembre de 2024, en promedio, los analistas esperan que la tasa de cambio cierre en $4.080.

- ANIF proyecta que la TRM cerrará el año en $4.020 y 2024 en $4.110.

Para el próximo año, según los analistas, será clave, entre otras cosas, el comportamiento de la inflación, las decisiones sobre tasas de interés, lo que venga para la guerra entre Ucrania y Rusia y la guerra en Gaza y el futuro de las reformas que están en curso en Colombia.

https://www.elespectador.com/economia/precio-del-dolar-en-colombia-asi-le-fue-en-2023-y-estas-son-las-proyecciones-para-2024: 24 de diciembre de 2023

De igual manera, aclaró la posible relación que tiene el dólar con el aumento del 12% del salario mínimo para 2024, lo que llevó a la remuneración al $1.300.000.

"La conexión con salario mínimo en el corto plazo es bien débil. Además, lo que lo suban tiene que ser mayor al 16% del año pasado para que los precios no bajen", indicó.

Asimismo, ante la dinámica de la tasa de interés de los bancos centrales y una caída más acentuada del dólar frente a otros países, apuntó que la región tiene tasas más altas, pero disminuye más porque se recupera la confianza en cambios moderados y consensuados en el país.

De igual forma, Campos recordó que esta realineación se dio pese a que en lo que va del Gobierno Petro se habló de control de capitales y de precios, además de las virtudes de imprimir, así como se dio falsa información en documentos de reservas y se pidió apoyo en las calles. Asimismo, que hubo mensajes que aunque hoy se sabe que no eran "en serio" en su momento generaron miedo.

https://www.infobae.com/colombia/2024/01/01/dolar-en-colombia-se-alineo-en-2023-con-otros-paises

CIFRAS DEL SECTOR INFRAESTRUCTURA

A pesar de la incertidumbre política nacional y las incógnitas internacionales, el país mantiene un promisorio futuro en materia de obras, en calidad y cantidad, para beneficio de sus ciudadanos y proyección en el contexto global. Cuando hablamos de infraestructura hablamos de un conjunto de obras consideradas necesarias y que contribuyen al desarrollo de una nación y a mejorar los servicios y el bienestar de sus ciudadanos.

Con la expedición Ley de alianzas públicos- privadas (1508 de 2012) y la Ley de infraestructura (1682 de 2013), se creó un nuevo marco normativo en el país, que ha permitido la modernización institucional, las iniciativas del Gobierno y del sector privado, aunque recientemente la pandemia por Covid-19 y el contexto internacional han dificultado los avances.

Podemos clasificar las obras de infraestructura de acuerdo con la actividad o el servicio para las cuales se construyen. En Colombia, las principales áreas de avance en infraestructura son:

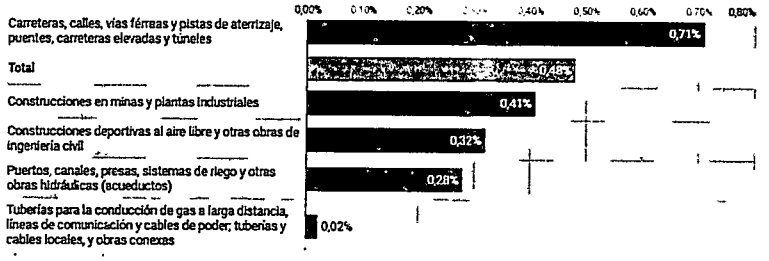
Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles

En marzo de 2023, la variación mensual del ICOCIV fue 0,48%, en comparación con febrero de 2023. Una de las cinco agrupaciones de subclases CPC relacionadas con la construcción, se ubicó por encima del promedio nacional (0,48%): Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (0,71%).

Por otra parte, las agrupaciones de: Construcciones en minas y plantas industriales (0,41%), Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil (0,32%), Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) (0,28%) y Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas (0,02%), se ubicaron por debajo del promedio nacional.

(ICOCIV) índice de costos de la construcción de obras civiles

Variación mensual según agrupaciones de subclases CPC v2.0 A.C.- Total Nacional - Marzo 2023

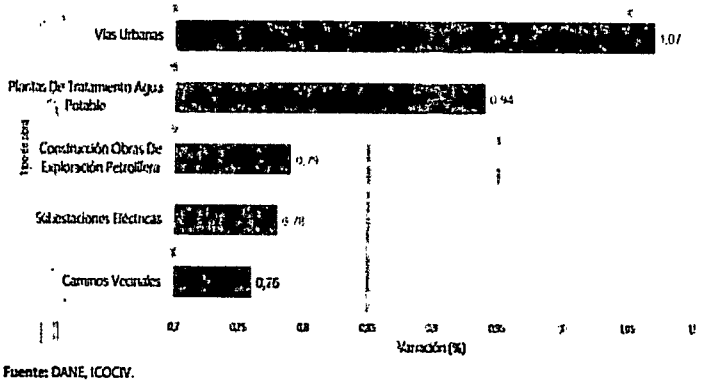


La variación es expresada en términos porcentuales

Fuente: DANE - ICOCIV - Creado con Datawrapper

Al comparar marzo de 2023 con febrero de 2023 y según tipología de obras, la mayor variación positiva mensual se presentó en vías urbanas (1,07%), seguida por plantas de tratamiento de agua potable con (0,94%) y construcción obras de exploración petrolífera (0,79%). Por su parte, las principales variaciones mensuales negativas según tipología de obra se observaron en construcción de líneas de media y baja tensión (-1,44%) y fibra óptica (-0,36%).

ICOCIV. Mayores variaciones mensuales positivas, según tipo de obra Total nacional Marzo 2023



Fuente: DANE, ICOCIV.

Por grupos de costos, en marzo de 2023, los mayores incrementos de precios con respecto a febrero de 2023 se presentaron en: equipos especiales para obra (1,78%), mano de obra (1,40%) y maquinaria (0,75%).

ICOCIV Variación y contribución mensual según grupos de costos Total nacional Marzo 2023

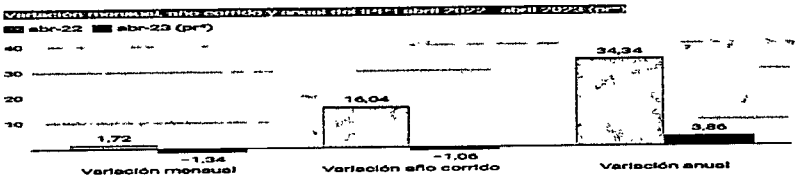
Grupo	Peso %	Variación (puntos porcentuales) 2023	Contribución (puntos porcentuales) 2023
Materiales	51,31	0,10	0,05
Herramienta Menor	2,14	0,60	0,01
Maquinaria	12,71	0,75	0,09
Equipos	6,18	0,54	0,03
Mano De Obra	16,89	1,40	0,22
Transporte	8,89	0,45	0,04
Equipos Especiales Para Obra	1,89	1,78	0,04
Total	**100,00**	**0,48**	**0,48**

Fuente: DANE, ICOCIV.

Índice de Precios del Productor

El IPP de la producción nacional, en abril de 2023 presentó una variación de -1,34% respecto a marzo de 2023.

Variación mensual, año corrido y anual del IPP | abril 2022 - abril 2023 (pr*)

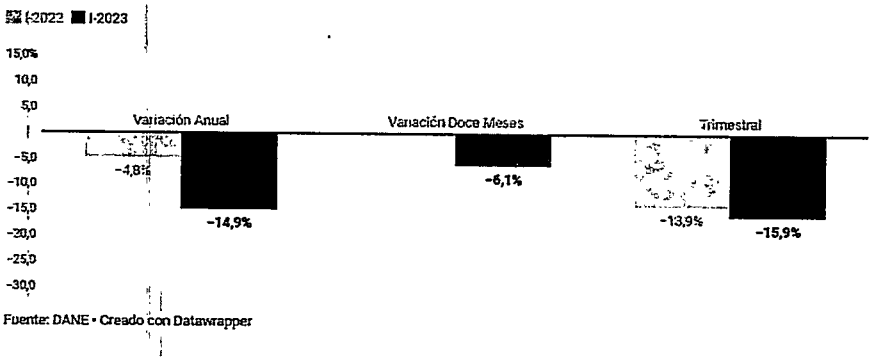


Fuente: DANE - Creado con Datawrapper

Indicador de Producción de Obras

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

Variación anual, doce meses y trimestral de la producción de obras civiles - Total nacional - I trimestre de (2022 2023pr)



Durante el primer trimestre de 2023, la producción de obras civiles a precios constantes registró una disminución de 14,9%, frente al mismo trimestre de 2022.

La disminución de 14,9% en la producción de las obras civiles a precios constantes, se explica por el comportamiento negativo en tres de los cinco grupos de obra: el grupo de carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes y carreteras elevadas y túneles que presentó una reducción de 22,9% y restó 13,8 puntos porcentuales a la variación anual; el grupo de construcciones en minas y plantas industriales que disminuyó su producción en 24,5% y restó 3,6 p.p. a la variación anual a precios constantes; y el grupo de instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil registró una variación de -28,1% y aportó 2,5 puntos porcentuales negativos a la variación anual total.

En contraste, el grupo de tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder, tuberías y cables locales y obras conexas aumentó su producción en 34,7% y aportó 4,0 puntos porcentuales a la variación anual; mientras que el grupo de puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) registró un crecimiento en su producción anual de 27,8% y sumó 1,2 puntos porcentuales a la variación anual total a precios constantes.

Variación y contribución anual por tipo de construcción (I trimestre de 2023 pr / I trimestre 2022)

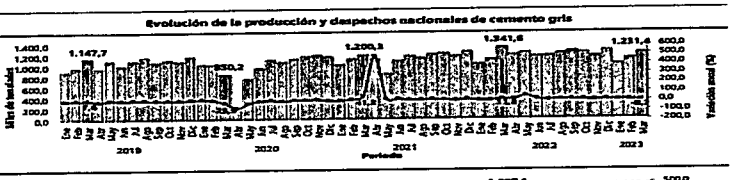
Tipo de construcción	Variación anual (porcentajes)	Contribución a la variación total (puntos porcentuales)
TOTAL	-14,9	-14,9
530201 Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	-22,9	-13,8
530204 Construcciones en minas y plantas industriales	-24,5	-3,6
530205 Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento y otras obras de ingeniería civil	-28,1	-2,5
530202 Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	27,8	1,2
530203 Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder, tuberías y cables locales, y obras conexas	34,7	4,0

Fuente: DANE, IPOC.

Resultados Generales de la Producción y los Despachos Nacionales de Cemento Gris Resultados anuales.

En marzo de 2023, la producción de cemento gris a nivel nacional fue de 1.231,4 miles de toneladas, lo que representó una variación del -8,2% con relación al mismo mes de 2022. En el mes de análisis se despacharon al mercado nacional 1.162,5 miles de toneladas de cemento gris, lo que significó un decrecimiento del 7,5% frente a marzo de 2022.

Tabla 1. Producción y despachos de cemento gris (miles de toneladas y variación anual)
Total nacional
Enero (2019) - marzo (2023[pr])

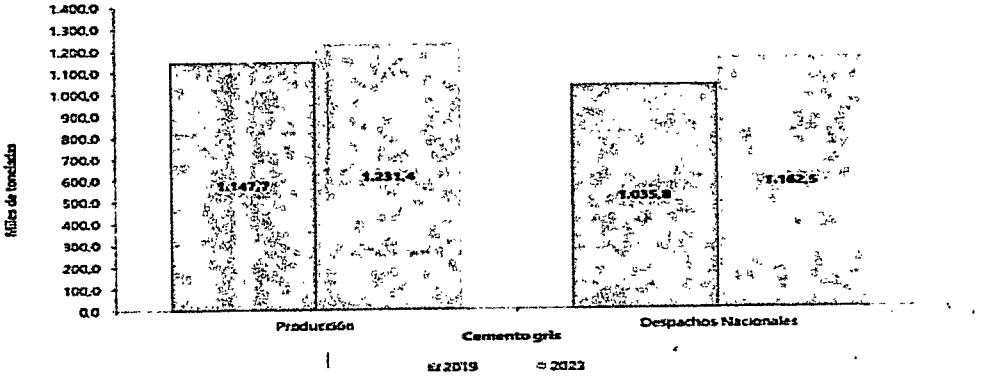
Variable	Cantidad (miles de toneladas)		Evolución de la producción y despachos nacionales de cemento gris
	Marzo 2022	Marzo 2023	
Producción	1.341,6	1.231,4	
	Marzo 2022	Marzo 2023	
Despachos nacionales	1.257,1	1.162,5	

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

Resultados cuatrienales

Al comparar el mes de análisis con el mismo periodo de 2019, la producción de cemento gris a nivel nacional registró un crecimiento del 7,3% al pasar de 1.147,7 miles de toneladas a 1.231,4 miles de toneladas. En marzo de 2023 se despacharon al mercado nacional 1.162,5 miles de toneladas de cemento gris, lo que significó un crecimiento de 12,2% frente a marzo de 2019 cuando se despacharon 1.035,8 miles de toneladas.

Gráfico 2. Producción y despachos de cemento gris (miles de toneladas)
Total nacional
Marzo 2019 – 2023[pr]

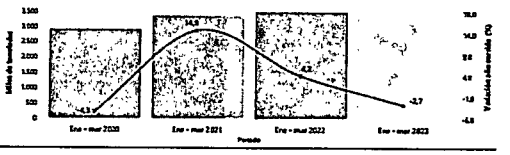
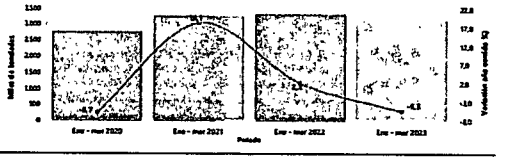


Resultados año corrido

En el período enero – marzo 2023 la producción de cemento gris alcanzó los 3.419,6 miles de toneladas, presentando una disminución de 2,7% con relación al mismo periodo del año anterior. Los despachos al mercado

nacional acumularon 3.150,6 miles de toneladas dando como resultado una variación negativa de 5,3% con respecto al periodo enero - marzo 2022.

Tabla 2. Producción y despachos de cemento gris (miles de toneladas y variación año corrido)
Total nacional
Enero – marzo (2020 – 2023pr)

Variable	Cantidad (miles de toneladas)		Evolución de la producción y despachos nacionales de cemento gris
	Ene - mar 2022	Ene - mar 2023	
Producción	3.515,7	3.419,6	
	Ene - mar 2022	Ene - mar 2023	
Despachos nacionales	3.327,9	3.150,6	

Despachos Nacionales de Cemento Gris

Según canal de distribución y tipo de empaque- Variación anual (marzo 2023pr / marzo 2022)

Según canal de distribución En marzo de 2023 comparado con el mismo mes de 2022, el resultado total de los despachos de cemento gris se explicó principalmente por el decrecimiento presentado en el canal de Comercialización (-11,5%) que restó 6,5 puntos porcentuales a la variación total de -7,5% (Anexo 2). Por tipo de empaque según canal de distribución En el tercer mes de 2023, el crecimiento de los despachos al canal de Otros (17,4%), sumó 1,8 puntos porcentuales a la variación total de cemento gris a granel (0,8%). Por su parte, el decrecimiento del cemento gris empacado obedeció primordialmente al canal de Comercialización (-11,5%), el cual restó 9,3 puntos porcentuales a la variación de -11,2%.

Cuadro 1. Variación y contribución anual de los despachos de cemento gris por tipo de empaque según canal de distribución
Total nacional
Marzo (2023pr / 2022)

Canal de distribución	Granel		Empacado		Total	
	Variación anual (%)	Contribución (p.p.)	Variación anual (%)	Contribución (p.p.)	Variación anual (%)	Contribución (p.p.)
Total	0,8	0,8	-11,2	-11,2	-7,5	-7,5
Comercialización	-25,0	0,0	-11,5	-9,3	-11,5	-6,5
Constructores y contratistas	-12,0	-2,3	-14,6	-2,2	-13,6	-2,2
Concreteras	1,9	1,3	70,3	0,5	3,5	0,8
Otros*	17,4	1,8	-4,4	-0,1	8,5	0,4

Fuente: DANE, ECG.

Variación cuatrienal (marzo 2023pr / marzo 2019)

Según canal de distribución

Al comparar el mes de análisis con los resultados obtenidos en marzo de 2019, los despachos de cemento gris presentaron una variación cuatrienal de 12,2%, esta se explica por el crecimiento presentado en el canal de Comercialización (16,4%), el cual sumó 8,5 puntos porcentuales (anexo 2).

Por tipo de empaque según canal de distribución

Al comparar los resultados del mes de marzo 2023 con marzo de 2019, se observa el crecimiento en el canal de Concreteras (13,5%) sumando 9,8 puntos porcentuales a la variación del cemento gris a granel (15,0%). Por su parte, el aumento en los despachos de cemento gris empacado obedeció principalmente al canal de Comercialización (16,6%), el cual sumó 12,7 puntos porcentuales a la variación de 10,9%

Cuadro 2. Variación y contribución cuatrienal de los despachos de cemento gris por tipo de empaque según canal de distribución**
Total nacional
Marzo (2023pr / 2019)

Canal de distribución	Granel		Empacado		Total	
	Variación cuatrienal (%)	Contribución (p.p.)	Variación cuatrienal (%)	Contribución (p.p.)	Variación cuatrienal (%)	Contribución (p.p.)
Total	15,0	15,0	10,9	10,9	12,2	12,2
Comercialización	-82,6	-0,3	16,6	12,7	16,4	8,5
Concreteras	13,5	9,8	31,4	0,4	14,1	3,4
Constructores y contratistas	18,9	3,1	-16,5	-3,2	-6,3	-1,2
Otros*	22,1	2,5	35,8	1,0	26,7	1,5

Fuente: DANE, ECG.

Producción y despachos nacionales de cemento gris

En mayo de 2022, la producción de cemento gris a nivel nacional fue de 1.250,8 miles de toneladas, lo que representó un crecimiento del 42,1% con relación al mismo mes de 2021. En el mes de análisis se despacharon al mercado nacional 1.103,5 miles de toneladas de cemento gris, lo que significó un crecimiento del 35,2% frente a mayo de 2021.

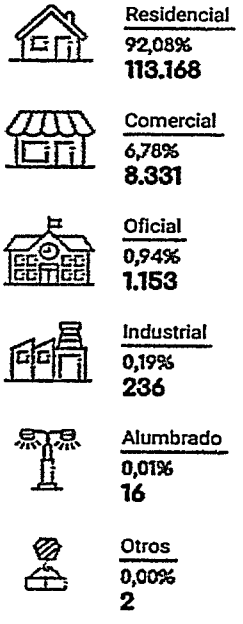


Al comparar el mes de análisis con el mismo periodo de 2019, la producción de cemento gris a nivel nacional registró un crecimiento del 11,8% al pasar de 1.119,2 miles de toneladas a 1.250,8 miles de toneladas. En mayo de 2022 se despacharon al mercado nacional 1.103,5 miles de toneladas de cemento gris, lo que significó un aumento de 4,6% frente a mayo de 2019 cuando se despacharon 1.055,0 miles de toneladas

CONTEXTO REGIONAL:

El número de suscriptores pasó de facturar a 118.782 en el 2022 a 122.904 a diciembre de 2023, presentando un incremento del 3,47%, ocasionado por la legalización y normalización de nuevos usuarios.

Distribución de suscriptores

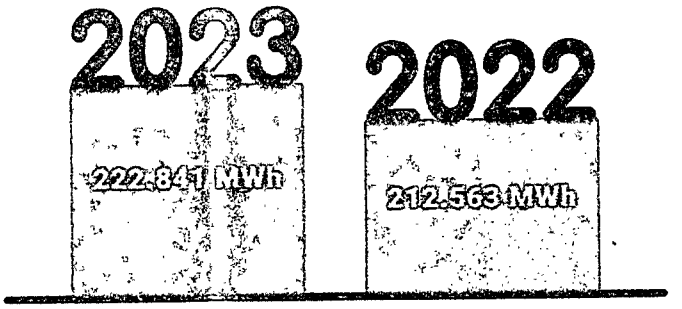


En el siguiente cuadro se puede ver que el 92,08% de los suscriptores están en el sector residencial y el restante 7,92% corresponde a los sectores no residenciales, especialmente el sector comercial con el 6,78%. De otro lado, el mayor crecimiento de los suscriptores lo tenemos en el sector Residencial Estrato 1, que incrementó en 2.764 nuevos suscriptores.

Distribución de suscriptores por sectores y estratos

SECTOR	SUSCRIPTORES				VARIACIÓN	
	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%	CANTIDAD	%
RESIDENCIAL	113.168	92,08%	109.224	91,95%	3.944	3,61%
Estrato 1	81.462	66,28%	78.698	66,25%	2.764	3,51%
Estrato 2	23.654	19,25%	23.027	19,39%	627	2,72%
Estrato 3	6.861	5,58%	6.452	5,43%	409	6,34%
Estrato 4	1.191	0,97%	1.047	0,88%	144	13,75%
COMERCIAL	8.331	6,78%	8.179	6,89%	152	1,86%
INDUSTRIAL	236	0,19%	229	0,19%	7	3,06%
OFICIAL	1.153	0,94%	1.132	0,95%	21	1,86%
ALUMBRADO PÚBLICO	16	0,01%	16	0,01%	0	0,00%
PROVISIONAL	0	0,00%	2	0,00%	-2	-100,00%
TOTAL	122.904	100,00%	118.782	100,00%	4.122	3,47%

La demanda acumulada de energía eléctrica de los usuarios en el 2023 fue de 222.841 [MWh]; presentando un aumento en la demanda de energía eléctrica del 4,84%, con respecto a la vigencia anterior que fue de 212.563 [MWh], es esto debido principalmente al aumento de los suscriptores y al consumo de los mismos.



Venta de energía en MWh por sectores

Distribución de energía

122.904 usuarios a diciembre de 2023.

Número de subestaciones: 21

Subestaciones nivel de tensión 115 kV/34,5 kV/13,8 kV: 2
Subestaciones nivel de tensión 34,5 kV/14,4 kV: 3
Subestaciones nivel de tensión 34,5 kV/13,8 kV: 16

Transformadores de distribución:

Urbanos 1.615
Rurales 7.010

Capacidad total de transformación: 159,5 MVA

Kilómetros de red: 12.313,63
Km de redes nivel de tensión 1 [líneas menores a 1 kV]: 6.050
Km de redes nivel de tensión 2 [líneas que se encuentran entre 1 kV y 30 kV]: 7.927
Km de redes nivel de tensión 3 [líneas que se encuentran entre 30,1 kV y 57,5 kV]: 616
Km de redes nivel de tensión 4 [líneas que se encuentran entre 57,6 kV y 220 kV]: 108

1.9. GREMIOS Y AGENTES DEL SECTOR.

Ministerio de Minas.
CREG
AGENCIA NACIONAL DE MINERIA.
IPSE.
UPME
Agencia Nacional de Infraestructura – ANI
Entidades públicas departamentales y municipales (Gobernaciones, Alcaldías)
Cámara Colombiana de la Construcción (Camacol)
Consejo profesional de ingenierías eléctricas.
Cámara Colombiana de la Infraestructura
ACIES, la Asociación Colombiana de Ingeniería Estructural
Consejo Profesional Nacional De Ingeniera Eléctrica, Mecánica Y Profesionales Afines.
Asociación Colombiana de Constructores
Asociación Nacional de Industriales

1.10. REGULATORIO.

Constitución Política

Ley 57 de 1887 –Código Civil
Ley 1564 de 2012 –Código General de Proceso
Decreto 410 de 1971 –Código de Comercio
Ley 1437 de 2011 –Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo
Ley 80 de 1993 Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Publica.
Ley 1474 de 2011 –Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública
Las Normas Técnicas Colombianas (NTC).
Las normas de El Instituto de Ingeniería Eléctrica y Electrónica (IEEE).
normatividad expedida por "the International Electrotechnical Commission" (IEC)
Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas RETIE vigente con sus actualizaciones, modificaciones o sustituciones

1.11. ANÁLISIS DEL PRODUCTOS DE INDUSTRIA NACIONAL.

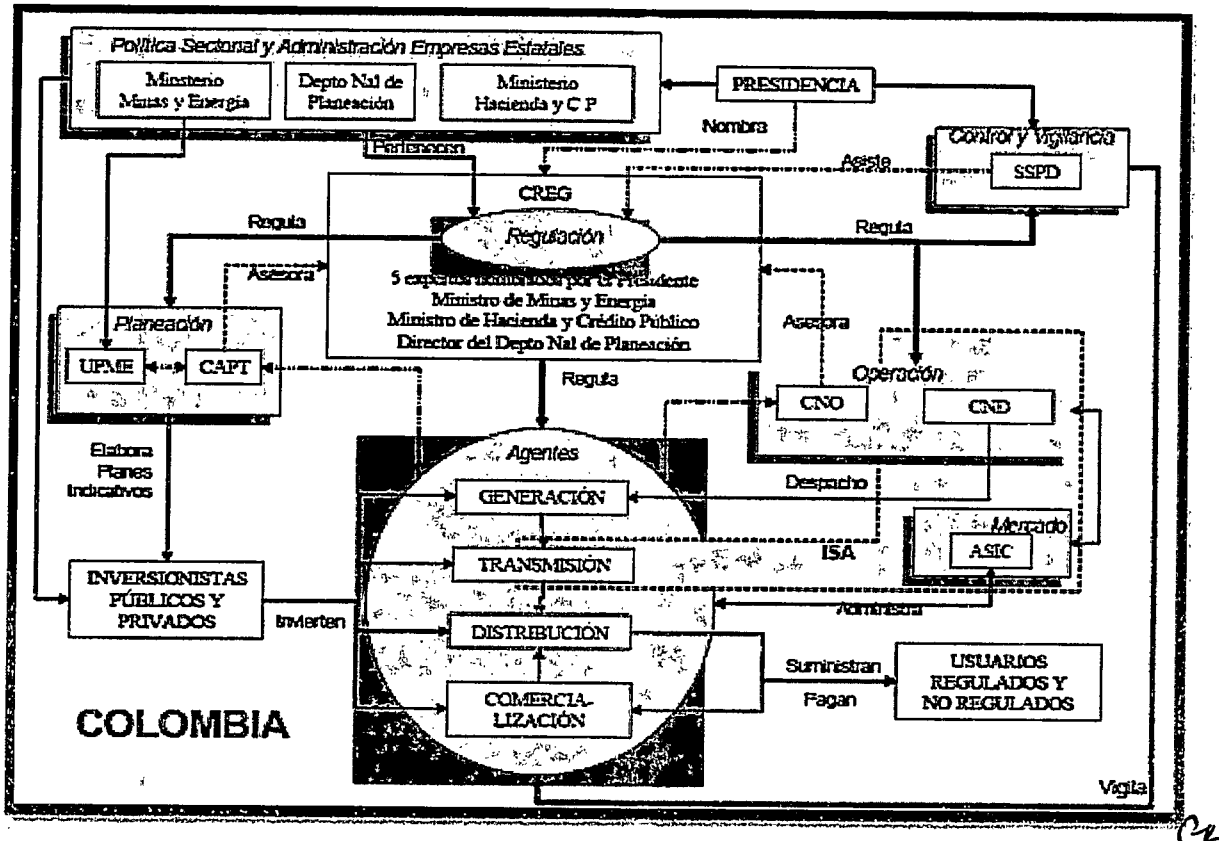
una vez revisado el presupuesto se considera que no existe bienes nacionales relevantes que puedan ser objeto de puntuación dentro del proceso. Por lo tanto, se calificará el servicio nacional.

2. ESTUDIO DE LA OFERTA.

2.1. QUIEN VENDE U OFERTA EL BIEN O SERVICIOS

Nº	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
1	ACF INGENIERIA S.A.S	901049628-5
2	ACJ COLOMBIANA DE SOLUCIONES S.A.S.	900282369-6
3	ADAIME QUINTERO CRISTIAN YESID	1117512124-8
4	CENTRO SUR PROYECTOS S.A.S.	828002399-6
5	COMAK CONSTRUCTORES S.A.S.	900619537-6
6	CONSTRUCTORA SUR COLOMBIANA S.A.S	900690231-9
7	ECOARQ S.A.S.	900294206-6
8	ENGINEERS SAS	900297930-4
9	GRUPO HEMERCO S.A.S	900763513-5
10	INGECOL HS Y CIA S EN C	901081252-4
11	INGSA S.A.S.	900427417-6
12	MERCHAN SUAREZ HILMON	91210294-0
13	MURCIA ARANZALEZ ABRAHAM	17637953-0
14	OBINCOEL OBRAS DE INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES ELECTRICAS ZOMAC S.A.S	901135104-6
15	VERA AGUILLON LUIS HERNANDO	13804154-4

2.2. DINÁMICA DE PRODUCCIÓN, DISTRIBUCIÓN Y ENTREGA DE BIENES, OBRAS O SERVICIOS



2.3. VALORES COTIZADOS EN EL MERCADO.

El presupuesto oficial estimado para el presente proceso es **CIENTO CUARENTA Y UN MILLONES DOSCIENTOS SESENTA Y CUATRO MIL DOSCIENTOS SESENTA Y NUEVE PESOS ($ 141.264.269,00) M/CTE incluidos todos los impuestos y descuentos de ley.**

CANT.	CARGO / OFICIO	COSTOS DE PERSONAL	No. MESES	PARTICIPACIÓN (h-mes)	FACTOR PRESTACIONAL	VALOR PARCIAL ($)
(1)		(2)	(3)	(4)	(5)	(1)*((2)*(3))*(4)*(5) = (6)
COSTOS DIRECTOS DE PERSONAL						
PERSONAL PROFESIONAL						
1	Ing. Director de Interventoría	$3.300.000	5	70%	168%	$19.438.265

1	Ing. Residente Interventoría	$2.800.000	5	100%	168%	$23.561.533
1	Profesional SST	$2.200.000	5	80%	178%	$15.695.707
2	Inspector	$2.200.000	5	80%	178%	$31.391.413
			SUBTOTAL COSTOS DE PERSONAL = (7)			$ 90.086.918,00

CANT.	CONCEPTO	UNIDAD	COSTO ($)	UTILIZACIÓN	VALOR PARCIAL ($)
(8)			(9)	(10)	(8)*(9)*(10) = (11)
			OTROS COSTOS DIRECTOS		
COSTOS DE ALQUILER DE EQUIPOS Y OFICINA					
1	Vehículo para transporte de personal (Incluye combustible)	Und	$1.500.000	5	$7.500.000,00
1	Alquiler Oficina	Und	$500.000	5	$2.500.000,00
1	Edición de informes, papalería, reproducción de documentos, planos, fotografías, etc.	Und	$170.000	5	$850.000,00
2	Equipos de computo	Und	$500.000	5	$5.000.000,00
1	Comunicaciones (telefonía fija y/o celular, fax, correo, internet, etc.)	Und	$87.356	5	$436.779,00
			ESTAMPILLAS, TASAS Y CONTRIBUCIONES		
ITEM	CONCEPTO		VALOR BASE	PORCENTAJE	VALOR
ESTAMPILLAS					
1,1	Polizas		$ 106.373.697,00	1,30%	$1.382.858,00
1,2	Estampillas		$ 106.373.697,00	12,50%	$13.296.712,00

COSTOS DIRECTOS =		$90.086.918,00
OTROS COSTOS DIRECTOS=		$16.286.779,00
ESTAMPILLAS TASAS Y CONTRIBUCIONES=		$14.679.570,00
IVA = 19% * (E) = (F)		$20.211.002,00
COSTO TOTAL = (E) + (F)		$141.264.269,00

2.4. INDICADORES FINANCIEROS Y ORGANIZACIONALES

Según lo establecido en el artículo 04 de la ley 1882 modificado por la ley 2022 del 2020, en el cual se establece adoptar documentos tipo para pliegos de condiciones de los procesos de selección de obras públicas, interventoría para las obras públicas, interventoría para consultoría de estudios y diseños para obras públicas, consultoría en ingeniería para obras, los cuales deberán ser utilizados por todas las entidades sometidas al Estatuto General de la Contratación de la Administración Pública en los procesos de selección que adelanten; esta entidad en aras de garantizar la pluralidad de oferentes, el principio de selección objetiva y demás garantías establecidas en el estatuto de contratación respecto a la participación en los procesos de selección por parte de futuros proponentes, acoge para este proceso los indicadores financieros y organizacionales de los pliegos tipo para interventorías de obra para infraestructura de transporte establecidos en Colombia compra eficiente establecidos:

- Para proponentes que acrediten la condición de MiPyme:

Indicador	Valor concertado
Índice de liquidez	≥1,11
Índice de endeudamiento	≤ 75%
Razón de cobertura de intereses	≥ 0
Capital de trabajo	10% del presupuesto oficial.
Rentabilidad del patrimonio	≥ 0
Rentabilidad del activo	≥ 0

- Para proponentes que NO acrediten la condición de MiPyme:

Indicador	Valor concertado
Índice de liquidez	≥1,21
Índice de endeudamiento	≤ 70%
Razón de cobertura de intereses	≥ 1

Capital de trabajo	10% del presupuesto oficial.
Rentabilidad del patrimonio	≥ 0,04
Rentabilidad del activo	≥ 0,02

PROPONENTES PLURALES:

En un Proceso de Contratación se pueden presentar oferentes plurales por medio de uniones temporales, consorcios y promesas de sociedad futura. La Entidad Estatal ha determinado que, para el presente proceso de contratación, el procedimiento para calcular los indicadores de los oferentes plurales a partir de la información de cada integrante del oferente plural es la siguiente:

- Suma de los componentes de los indicadores.

En esta opción cada uno de los integrantes del oferente aporta al valor total de cada componente del indicador. La siguiente es la fórmula aplicable para los indicadores que son índices en la opción 2:

$$Indicador = \frac{(\sum_{i=1}^{n} Componente\ 1\ del\ indicador_i)}{(\sum_{i=1}^{n} Componente\ 2\ del\ indicador_i)}$$

Donde n es el número de integrantes del oferente plural (unión temporal, consorcio o promesa de sociedad futura). De acuerdo con lo señalado en el Decreto 1082 de 2015, los estados financieros de las sociedades extranjeras deberán ser presentados de conformidad con las normas aplicables en el país donde sean emitidos (...)".

No cumple el indicador de cobertura de intereses el oferente singular y/o plural, cuya utilidad operacional sea negativa.

3. ESTUDIO DE LA DEMANDA

3.1. ADQUISICIONES PREVIAS OTRAS ENTIDADES

No. PROCESO SECOP	DC-IN-CMA-002-2024		
Modalidad de Selección	Concurso de méritos abierto		
Tipo de Contrato	Consultoría		
Numero de contrato	202400000606	Fecha de suscripción	08/2024
Objeto	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, JURÍDICA Y FINANCIERA AL CONTRATO DE OBRA QUE TIENE POR OBJETO CONSTRUCCIÓN DE REDES DE MEDIA Y BAJA TENSIÓN CON SUBESTACIONES EN POSTE EN ZONA RURAL DE LAS VEREDAS CARMELITA, CONGO Y BAJO LONDRES, DEL MUNICIPIO DE PUERTO RICO EN EL DEPARTAMENTO DEL CAQUETÁ		
Entidad contratante	Gobernación del Caquetá		
Valor del Contrato	$139.684.554		
Condiciones de pago	Pagos parciales		
Capacidad financiera	Liquidez	≥1,21	
	Capacidad de endeudamiento	≤ 70%	
	Razón de cobertura de interés	≥ 1	
Capacidad organizacional	Rentabilidad del patrimonio	≥ 0,04	
	Rentabilidad del activo	≥0,02	
Experiencia exigida	1 CONTRATO		
Plazo	Hasta el 31 de diciembre del 2024		
Lugar de entrega	San José del Fragua, vereda Rosario		
Garantías	Anticipo Cumplimiento 10% Pagos de salarios 5% calidad del servicio 20%		

No. PROCESO SECOP	CM-SIP-019-2022		
Modalidad de Selección	Concurso de méritos abierto		
Tipo de Contrato	Consultoría		
Numero de contrato	000711	Fecha de suscripción	30/05/2023
Objeto	INTERVENTORÍA TÉCNICA ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, CONTABLE, AMBIENTAL Y JURÍDICA A LA CONSTRUCCIÓN DE REDES DE MEDIA Y BAJA TENSIÓN PARA LA ZONA URBANA Y RURAL DEL MUNICIPIO DE PUERTO GAITÁN META		
Entidad contratante	Puerto Gaitán Meta		
Valor del Contrato	$393.951.770,05		
Condiciones de pago	Anticipo y pagos parciales		
Capacidad financiera	Liquidez	≥2,34	
	Capacidad de endeudamiento	≤ 41%	
	Razón de cobertura de interés	≥ 3,94	

Capacidad organizacional	Rentabilidad del patrimonio	≥ 0,121
	Rentabilidad del activo	≥0,64
Experiencia exigida	2 CONTRATOS	
Plazo	3 meses	
Lugar de entrega	Puerto Gaitán	
Garantías	Anticipo Cumplimiento 20% Pagos de salarios 5% calidad del servicio 20%	

No. PROCESO SECOP	CM-SI-005-2018		
Modalidad de Selección	Concurso de méritos abierto		
Tipo de Contrato	Consultoría		
Numero de contrato	230	Fecha de suscripción	05/04/2018
Objeto	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, AMBIENTAL, CONTABLE Y JURÍDICA PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA SUBESTACIÓN DE 500 KVA Y LAS REDES ELÉCTRICAS DE MEDIA TENSIÓN A 34.5/13.8 kV EN LA VEREDA RUBIALES EN EL MUNICIPIO DE PUERTO GAITAN-META		
Entidad contratante	Puerto gaitan meta		
Valor del Contrato	$329.885.898		
Condiciones de pago	PARCIALES		
Capacidad financiera	Liquidez	6,06	
	Capacidad de endeudamiento	I0,42	
	Razón de cobertura de interes	16,72	
	Capital del trabajo	n/A	
Capacidad organizacional	Rentabilidad del patrimonio	13	
	Rentabilidad del activo	0,08	
Experiencia exigida	Un contrato relacionado		
Plazo	4 meses		
Lugar de entrega	Puerto gaitan		
Garantías	Anticipo Cumplimiento 20% Pagos de salarios 5% calidad del servicio 20%		

3.2. ADQUISICIONES PREVIAS DE LA ENTIDAD

No. PROCESO SECOP	DC-IN-CMA-004-2021
Modalidad de Selección	Concurso de méritos abierto
Tipo de Contrato	Intervneotira

Numero de contrato	202100000625	Fecha de suscripción	19/12/2019
Objeto	REALIZAR LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, CONTABLE, JURÍDICA Y AMBIENTAL A LOS CONTRATOS DE OBRA QUE TIENEN POR OBJETOS: "CONSTRUCCION REDES DE ELECTRIFICACION RURAL EN MEDIA, BAJA TENSION Y MONTAJE DE SUBESTACIONES AEREAS PARA VEREDAS VARIAS EN LOS MUNICIPIOS DE MILAN Y LA MONTAÑITA - DEPARTAMENTO DEL CAQUETA" Y "CONSTRUCCIÓN REDES DE REDES DE DISTRIBUCIÓN DE MEDIA Y BAJA TENSIÓN Y MONTAJES DE SUBESTACIONES DE DISTRIBUCIÓN EN ÁREA RURAL DEL MUNICIPIO DE CURILLO		
Entidad contratante	Departamento del Caquetá.		
Valor del Contrato	$343.081.463		
Condiciones de pago	Pagos parciales		
Capacidad financiera	Liquidez	7,47	
	Capacidad de endeudamiento	0,10	
	Razón de cobertura de interés	21	
	Capital de trabajo	50% P.O	
	Patrimonio	50 P.O%	
Capacidad organizacional	Rentabilidad del patrimonio	0,10	
	Rentabilidad del activo	0, 09	
Experiencia exigida	5 contratos		
Plazo	3 meses		
Lugar de entrega	MILAN LA MONTAÑITA CURILLO		
Garantías	Cumplimiento 20% Pagos de salarios 5% calidad del servicio 20%		

No. PROCESO SECOP	DC-IN-CMA-005-2019
Modalidad de Selección	Concurso de méritos abierto
Tipo de Contrato	Interventoría
Numero de contrato	20190000493 Fecha de suscripción 8/07/2019
Objeto	REALIZAR LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, CONTABLE, JURÍDICA Y AMBIENTAL A LOS CONTRATOS DE OBRA QUE TIENEN POR OBJETOS: "CONSTRUCCION REDES DE ELECTRIFICACION RURAL EN MEDIA, BAJA TENSION Y MONTAJE DE SUBESTACIONES AEREAS PARA VEREDAS VARIAS EN LOS MUNICIPIOS DE MILAN Y LA MONTAÑITA - DEPARTAMENTO DEL CAQUETA" Y "CONSTRUCCIÓN REDES DE REDES DE DISTRIBUCIÓN DE MEDIA Y BAJA TENSIÓN Y MONTAJES DE SUBESTACIONES DE DISTRIBUCIÓN EN ÁREA RURAL DEL MUNICIPIO DE CURILLO

Entidad contratante	Departamento del Caquetá.	
Valor del Contrato	$486.867.080	
Condiciones de pago	Pagos parciales	
Capacidad financiera	Liquidez	6
	Capacidad de endeudamiento	0,45
	Razón de cobertura de interés	5
	Capital de trabajo	100% P.O
	Patrimonio	100% P.O
Capacidad organizacional	Rentabilidad del patrimonio	0,06
	Rentabilidad del activo	0, 05
Experiencia exigida	Un contrato	
Plazo	3 meses	
Lugar de entrega	SAN VICENTE DEL CAGUAN LA MONTAÑITA FLORENCIA SAN JOSE DEL FRAGUA DONCELLO.	
Garantías	Cumplimiento 20% Pagos de salarios 5% calidad del servicio 20%	

Dado en Florencia, el 31 julio del 2025

LUIS ANTONIO VESGA RUEDA
INGENIERO ELÉCTRICO CONTRATISTA-
SECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA.
Estructurador técnico

LINDE LAINDE MENDEZ QUINTERO
CONTADORA CONTRATISTA
ESTRUCTURADOR FINANCIERO

Aprueba

NIDIA CAROLINA TAMAYO BUITRAGO
Secretario de Infraestructura Departamental

4. FUENTES CONSULTADAS

- DANE
- Secop1.
- SECOP 2.
- DIAN.