ANÁLISIS DEL SECTOR

Modalidad de Selección:

►Concurso de Méritos para la Interventoría de Obras Públicas de Infraestructura de Transporte

►Concurso de Méritos para la Consultoría de Estudios de Ingeniería de Infraestructura de Transporte

►Concurso de Méritos para la Interventoría de la Consultoría de Estudios de Ingeniería de Infraestructura de Transporte

Número de proceso:	CON-17049
Objeto:	"INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL AL CONTRATO DE MEJORAMIENTO DE LA VÍA LA YE A LA BODEGA (ANDES) - EN EL MUNICIPIO DE ANDES EN LA SUBREGIÓN SUROESTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA"

GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA

Secretaría de Infraestructura Física

Febrero-2026

1. ASPECTOS GENERALES

1.1. Necesidad del estudio del sector económico

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

También, la importancia del análisis del sector ha sido recalcada en las recomendaciones que la Organización de Cooperación y de Desarrollo Económico – OCDE, a través del Consejo sobre Contratación Pública[1], le ha formulado al Gobierno Nacional, las cuales buscan introducir medidas de buen gobierno e integridad aplicables a la gestión eficiente y eficaz de los recursos públicos para fortalecer la contratación, entre otros aspectos, mediante: La publicidad y transparencia en todas las fases del ciclo contractual y en el flujo de los fondos públicos; con procedimientos técnicos, simplificados y eficientes orientados a resultados que satisfagan las necesidades de los administrados; el uso de herramientas digitales para la contratación electrónica; el libre acceso tanto a proveedores, sin importar su tamaño o volumen, en igualdad de condiciones y promoviendo la competencia leal, como a los diversos actores involucrados en los procesos (stakeholders o grupos de interés); con documentación clara, adecuada, normalizada y abierta a la participación efectiva de los interesados; con datos e información soportada en investigación de mercados, haciendo uso de buenas prácticas en la materia y aprendiendo de la experiencia de otros países; gestionando riesgos contractuales, especialmente mitigando los riesgos de corrupción y fraude en la contratación pública; disponiendo de personal capacitado, con alto nivel de integridad y responsable de sus acciones; y rendiendo cuentas de la gestión adelantada aplicando mecanismos de supervisión y control que favorezcan la participación de la sociedad civil.

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

1.2. El sector económico objeto de estudio

La actividad económica en general está dividida en sectores y cada uno de ellos referencia una parte de la actividad económica con elementos de características comunes, que guardan unicidad y se distinguen de otras agrupaciones; cuya división se hace conforme los procesos de producción que acontecen al interior de cada uno de ellos.[2]

[1] OCDE. Recomendación del Consejo sobre Contratación Pública.
Tomado de: https://web-archive.oecd.org/2019-11-14/401029-OCDE-Recomendacion-sobre-Contratacion-Publica-ES.pdf

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

Desde la teoría económica clásica, también conocida como economía política, se establece una división de tres (3) sectores como herramienta fundamental para comprender la estructura y el funcionamiento de la economía, donde el crecimiento y desarrollo de un país dependen de la interacción y el equilibrio entre ellos, a saber:

Tabla 1.

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

Fuente: Banrepcultural/La Enciclopedia
Adaptado de: https://enciclopedia.banrepcultural.org/index.php?title=Sectores_econ%C3%B3micos

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

Empero, también resulta usual una clasificación de la actividad económica basada enespecialidades que permite una mayor comprensión del mercado, la cual introduce los siguientes sectores:

Tabla 2.

Sector	Descripción
Sector agropecuario	Corresponde al sector primario mencionado anteriormente
Sector industrial	Corresponde al sector secundario mencionado anteriormente
Sector servicios	Corresponde al sector terciario mencionado anteriormente
Sector transporte	Hace parte del sector terciario, e incluye transporte de carga, servicio de transporte público, transporte terrestre, aéreo, marítimo, etc.
Sector comercio	Hace parte del sector terciario de la economía, e incluye comercio al por mayor, minorista, centros comerciales, cámaras de comercio, plazas de mercado y, en general, a todos aquellos que se relacionan con la actividad de comercio de diversos productos nacionales o importados.
Sector financiero	Incluyen todas aquellas organizaciones relacionadas con actividades bancarias y financieras, aseguradoras, fondos de pensiones y cesantías, fiduciarias, etc.

Sector	Descripción
Sector construcción	Incluye las empresas y organizaciones relacionadas con la construcción, al igual que los arquitectos e ingenieros, las empresas productoras de materiales para la construcción, etc.
Sector minero y energético	Reúne las empresas que se relacionan con la actividad minera y energética de cualquier tipo (extracción de carbón, esmeraldas, gas y petróleo; empresas generadoras de energía;etc.)
Sector solidario	En este sector se incluyen las cooperativas, las cajas de compensación familiar, las empresas solidarias de salud, entre otras.
Sector de las comunicaciones	Incluyen todas las empresas y organizaciones relacionadas con los medios de comunicación como (telefonía fija y celular, periódicos, editoriales, etc.)

Fuente: Banrepcultural/La Enciclopedia
Adaptado de: https://enciclopedia.banrepcultural.org/index.php?title=Sectores_econ%C3%B3micos

Ahora bien, dado el alcance del presente proceso contractual y conforme los criterios de clasificación del Código Internacional Industrial Uniforme – CIIU y de la clasificación de los bienes, obras o servicios según los códigos de Naciones Unidas – UNSPSC; se desprende que el sector económico objeto de análisis se encuentra enmarcado de la siguiente forma:

1.2.1. Desde la clasificación CIIU: Se refiere al "*Sector de Actividades Profesionales, Científicas y Técnicas*", que el CIIU Rev. 4 A.C recoge en la Sección M., en las Divisiones 69 a 75, pero con relación estrecha y directa con los siguientes Grupo y Clase [Tabla 3]:

Tabla 3.

CIIU Rev. 4 A.C – Sección M. Sector de Actividades Profesionales, Científicas y Técnicas			
División	**Grupo**	**Clase**	**Descripción**
71			**Actividades de Arquitectura e Ingeniería; Ensayos y Análisis Técnicos**
	711		Actividades de Arquitectura e Ingeniería y Otras Actividades de Consultoría Técnica
		7112	Actividades de Arquitectura e Ingeniería y Otras Actividades de Consultoría Técnica

Así las cosas, los proyectos que se acometan en la dependencia para la interventoría o consultoría de obras de infraestructura de transporte, guardan relación con el 'Sector de Actividades Profesionales, Científicas y Técnicas' y, en consecuencia, tales proyectos estarán soportados con el presente estudio sectorial.

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

Para el presente caso los proyectos se circunscriben en el Segmento 80 Servicios basados en ingeniería, investigación y tecnología; la Familia 10 Servicios profesionales de ingeniería y arquitectura; y las siguientes descripciones de Clase y Producto, que por demás quedan plenamente identificados en los "Estudios previos y documentos anexos" [Tabla 4].

Tabla 4.

Clasificación UNSPSC		
Segmento	81	Servicios basados en ingeniería, investigación y tecnología
Familia	10	Servicios profesionales de ingeniería y arquitectura
Clase	15	Ingeniería civil y arquitectura
Producto	10	Ingeniería de carreteras

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

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

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

Tabla 5.

Plan de Desarrollo "Por Antioquia Firme 2024 -2027".		
Línea 3 – Inversión desde la confianza **Objetivo:** Impulsar la competitividad y la productividad con acciones que van desde la inversión pública estratégica en infraestructura, hasta la innovación en productos y servicios en las diferentes regiones generando territorios con entornos sostenibles, seguros y con un desarrollo social sólido y equitativo.		
Componente 3.1. Infraestructura para la equidad y la competitividad **Objetivo**: Mejorar la conectividad de la infraestructura de transporte en el departamento, mediante acciones de estructuración e intervención como estudios y diseños, construcción, mantenimiento, operación y rehabilitación de la red de infraestructura de transporte para garantizar que el departamento amplie su cobertura de acceso a bienes y servicios.		
Programa	**Descripción**	**Responsables**
3.1.1. Urbanismo para el desarrollo	Propende por una planificación y ejecución integral y sostenible que tiene en cuenta no solo aspectos físicos, sino también sociales, económicos y ambientales en los proyectos urbanísticos. Se adopta un enfoque holístico y participativo que lleva los municipios a convertirse en motores de progreso y bienestar para todos sus habitantes. - Accesibilidad y conectividad - Mixtura de usos del suelo - Espacios verdes y medio ambiente - Innovación y tecnología	**Responsable:** Secretaría de Infraestructura Física **Corresponsables:** Secretaría de Productividad y Competitividad; Secretaría de Turismo
3.1.2. Infraestructura estratégica para la conexión e integración territorial	Pretende promover el desarrollo equitativo y sostenible del territorio incluyendo una variedad de proyectos que permitan mejorar la conectividad, movilidad y la accesibilidad entre diferentes áreas geográficas, tanto urbanas como rurales, reduciendo el tiempo de desplazamiento de la población; mejorar y mantener redes de transporte como carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos y cables que permitan la consolidación de un sistema multimodal de transporte sostenible que conecte las diferentes regiones del departamento de Antioquia, haciendo uso, entre otras posibilidades, de los mecanismos de participación público-privada que permitan la vinculación del capital privado en su financiación y que incluso permita la transferencia de vías nacionales a favor del departamento cuando la Nación no tenga la capacidad financiera para mejorarlas, rehabilitarlas, mantenerlas u operarlas. Así, es posible el movimiento de personas y mercancías, la promoción del comercio, el turismo y la integración económica, la mejora de la eficiencia logística y la reducción de los costos de transporte, concentrando la atención de la inversión en infraestructura con origen en las áreas rurales a través de iniciativas tales como: mejoramiento de caminos, construcción de placa huellas y mantenimiento eficiente de las vías con actuales condiciones deficientes. De esta manera será posible reducir las disparidades territoriales y promover el desarrollo inclusivo.	**Responsable:** Secretaría de Infraestructura Física **Corresponsables:** Promotora Ferrocarril de Antioquia
3.3.4. Productividad y competitividad para el desarrollo económico de Antioquia	Busca disminuir la tasa de informalidad laboral desarrollando estrategias articuladas con actores públicos y privados bajo principios de coordinación, concurrencia y complementariedad. Adicionalmente, implementa estrategias articuladas con las instituciones aliadas para aumentar las capacidades administrativas, financieras, de acceso a mercados y de rentabilidad social, económica. Con este proyecto se impacta positivamente la generación de empleo, el fortalecimiento comercial de las unidades productivas y económicas de las plazas de mercado, el encadenamiento productivo, la participación sectorial en el mercado local y su PIB, y la comercialización de los bienes y servicios locales para propios y foráneos, y desde luego la generación de hitos y atractivos turísticos para los Municipios.	**Responsable:** Secretaría de Productividad y Competitividad. **Corresponsables:** Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural; Secretaría de las Mujeres; Secretaría de Infraestructura Física; Secretaría de Turismo

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

Para el presente caso, el objeto contractual *"INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA,*

AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL AL CONTRATO DE MEJORAMIENTO DE LA VÍA LA YE A LA BODEGA (ANDES) - EN EL MUNICIPIO DE ANDES EN LA SUBREGIÓN SUROESTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA", se circunscribe dentro del Plan de Desarrollo "POR ANTIOQUIA FIRME 2024 – 2027"; Línea Estratégica: 3. Inversión desde la confianza Componente: 3.1. Infraestructura para la equidad y la competitividad; Programa: 3.1.2 Infraestructura estratégica para la conexión e integración territorial; Proyecto: BPIN/BPID: 2025003050027, Elemento PEP: 17-0169.

1.4. Importancia del sector de la construcción y de las obras públicas de infraestructura de transporte

La construcción no solo referencia ladrillos, cemento, acero, concreto y asfalto; va más allá de los materiales físicos que dan forma al cuerpo de la obra, su real dimensión trasciende el objeto físico que en sí mismo entrega, ya que el alma de la construcción radica en su propósito y el impacto generado, permitiendo respuestas más completas de función social transformadoras de la realidad.

Es por lo anterior que, una vivienda es más que un lugar de refugio, es un instrumento de capitalización del ahorro como principal activo financiero de la familia, es el cimiento de la seguridad económica a largo plazo al transformar un derecho fundamental en un activo estratégico. A su vez, un centro educativo es el espacio propicio para reducir la brecha de desigualdad al conectar el talento humano con la oportunidad. También, una clínica u hospital es el escudo que una sociedad ofrece como respuesta ante el dolor individual que pueda padecer una persona en el momento de mayor vulnerabilidad de su supervivencia. Además, una plaza pública es el tejido de seguridad y cohesión social que fomenta el encuentro ciudadano para la convergencia de personas de diferentes estratos sociales, edades e ideologías. Similarmente, una vía o carretera pavimentada es más que un canal para facilitar la movilidad, las vías son el sistema circulatorio del desarrollo que integra poblaciones marginadas a centros de consumo y cadenas de valor, conectan economías locales y de zonas aisladas con mercados más amplios e incluso globales, y permiten la presencia del Estado en todos los rincones del territorio; las vías constituyen vectores de desarrollo para que la comunidad pueda acceder efectivamente a servicios básicos como la salud, educación, acueducto y alcantarillado, recreación y seguridad, incluso actúan como soporte para el ordenamiento sostenible del territorio y la conectividad digital.

Así las cosas, la infraestructura física no se limita a un conjunto de obras civiles, comporta el eje estructurante para el flujo de capitales, bienes y personas; es el cimiento material sólido y funcional que sostiene la vida cotidiana, sobre el cual se basamenta la estabilidad políticosocial y se propicia el bienestar humano y la riqueza. Construir es transformar deliberadamente el entorno natural en un hábitat diseñado para el desarrollo económico y progreso social.

La construcción es un importante sector de la economía intensivo en tecnología y en el uso de capital que genera demandas sobre todo del sector financiero, que también utiliza materias primas, insumos, herramientas, maquinaria y equipos diversos, que son suministrados por otras ramas e industrias como la cementera, siderúrgica, del vidrio, pinturas y plástico, maderera, eléctrica y metalúrgica, entre otras; dinamizando más de 30 subsectores productivos[3], y cuya tracción representa, por los encadenamientos asociados e intensificación de la demanda de bienes que producen tales compañías, un verdadero impulsor de la economía del país, además por su destacada contribución en la generación de empleo al ocupar todo tipo de personal, desde mano de obra no calificada y sin experiencia, pasando por aprendices o practicantes de entidades de

[3] Jeraldin Malagón y Astrid Robayo. Sector de la Construcción en Colombia. Uniminuto.
Tomado de: https://prezi.com/p/2ddoi2x8593r/sector-de-la-onstruccion-en-colombia/

educación, y hasta involucrar a técnicos, tecnólogos, profesionales y especialistas en distintas áreas del conocimiento.

Y es claro que parte de esos especialistas en contenido que moviliza la dinámica constructiva son las personas naturales, empresas u organizaciones dedicadas a la ejecución de las obras y las actividades tanto de consultoría para prestar soporte calificado desde los conceptos iniciales hasta el cierre mismo de los proyectos, como para realizar la interventoría de proyectos y de obras de ingeniería, que ofrecen conocimiento profesional especializado en diversas materias para garantizar la óptima asignación de presupuestos, el cumplimiento de cronogramas de obra, la ejecución de trabajos con altos estándares de calidad, la sujeción a requerimientos y parámetros ambientales, el cumplimiento de los aspectos legales por las partes implicadas (contratista-contratante) y, en general, todos los aspectos que permitan asegurar el logro de las metas y el cumplimiento de los objetivos establecidos en los contratos de obras.

En otros términos, el desarrollo de un proyecto de construcción, por lo general, trae aparejado una labor especializada de consultoría con alto valor agregado centrada en la realización de estudios de ingeniería o bien en la supervisión, vigilancia y control de estudios, diseños y ejecución de obras; que sirve para optimizar recursos, además de evitar problemas, demoras y sobrecostos.

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

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

Verbigracia, en materia de infraestructura de transporte, el Banco Mundial, en el documento *"Transporte: Resultados del sector"*, publicado el 09-abr-2014, señala que *[...] el transporte es un factor crucial para impulsar el crecimiento económico, reducir la pobreza y lograr los objetivos de desarrollo del milenio (ODM); las inversiones del Banco Mundial en este sector han facilitado un comercio más eficiente y un mejor desarrollo humano a través de una mayor movilidad [...]*[4]. También, en el "Estudio de Productividad del Sector de la Construcción de Edificaciones", desarrollado por CAMACOL en colaboración con la consultora McKinsey, se demuestra que la construcción de edificaciones no es una actividad aislada, sino un nodo industrial que evita la fuga de capitales al exterior, ya que *[...] Por cada peso que entra al sector, se genera un valor agregado total de $2,5 en la economía nacional, debido a su baja dependencia de importaciones y alta demanda de insumos locales como cemento y acero;* tal multiplicador de $2,5 de impacto directo-indirecto-inducido se logra mediante el siguiente desglose*: (i) Impacto Directo ($1.0): que corresponde a la inversión inicial en el proyecto de construcción (compra de materiales básicos y pago de nómina de abra). (ii) Impacto Indirecto (proxy $0.9): Por la demanda que la obra genera en los subsectores encadenados. Cuando el constructor compra acero, la siderúrgica debe comprar*

[4] Banco Mundial. "Transporte: Resultados del sector", publicado el 09-abr-2014
Tomado de: https://www.bancomundial.org/es/results/2013/04/14/transport-results-profile

energía, contratar transporte y adquirir insumos químicos. Este "arrastre" industrial suma casi un peso adicional al PIB. (iii) Impacto Inducido (proxy $0.6): Por el efecto del consumo de los hogares, o sea, los salarios pagados se gastan en alimentos, vestuario y servicios, activando el comercio local, dinamizando sectores no relacionados con la construcción, pero que se benefician del flujo de dinero. [...][5]

En suma, el sector de la construcción ejerce un papel protagónico en la economía por su efecto tracción sobre buena parte del aparato productivo comercial, de servicios e industrial, la producción y la alta generación de empleo; comportando entonces la inversión para el desarrollo de obras públicas y, en especial, de carreteras y conexiones de redes viales una necesidad primordial y punto álgido de la infraestructura pública de transporte para mejorar la conectividad entre comunidades; la movilidad de personas y mercancías; el acceso a servicios públicos; facilitando el comercio y la industria; propiciando la minoración de tiempos de desplazamiento, reducción de costos logísticos y de producción, que repercuten en menores precios de los productos y/o en mejoras de la rentabilidad empresarial; atrayendo recursos de inversión orientados al acceso y expansión de mercados y exportaciones; y, en general, potenciando los niveles de productividad y competitividad, el crecimiento económico y la prosperidad social.

[5] Tomado de: https://www.larepublica.co/especiales/construyendo-bienestar/en-la-construccion-cada-1-invertido-en-el-sector-representa-2-5-a-la-economia-3217778#:~:text=En%20la%20construcci%C3%B3n%2C%20cada%20$1,$2%2C5%20a%20la%20econom%C3%ADa

2. ANÁLISIS ECONÓMICO

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

2.1.1. Producto interno bruto (PIB)

El Banco de la Republica define el PIB como *"El total de bienes y servicios producidos en un país durante un período de tiempo determinado. Incluye la producción generada por nacionales y extranjeros residentes en el país, y excluye la producción de nacionales residentes en el exterior"*[6].

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

La evolución del PIB a precios constantes del año base 2015 presentada en el Gráfico 1 evidencia un notable crecimiento anual a tasa media del 6,7% para las vigencias 2006-2007, luego unos crecimientos menores del 3,3% y de 1,1% para los años 2008-2009, posteriormente se logra una recuperación a tasa media del 5% para el período 2010-2014, luego se presenta una segunda fase con 3 años sucesivos de decrecimientos anuales registrando un crecimiento del PIB del 3% para el 2015, del 2,1% para el 2016 y del 1,4% para el 2017; posteriormente vinieron 2 años con crecimientos moderados del PIB del orden de 2,6% para el 2018 y del 3,2% para el 2019.

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

En el 2021 la variación del PIB fue la mayor de la historia reciente del país, reflejando síntomas de recuperación gradual, con un notable crecimiento anual del 10,8%, al cierre del año.

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

Al cierre de 2023^{p} el PIB presenta un pobre crecimiento del orden del 0,7% en comparación con el año 2022, y las actividades económicas que mayor crecieron fueron: i) Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales, con un crecimiento del 3,9%. ii) Actividades financieras y de seguros, con variación de 7,9%. iii) y Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; Actividades de los hogares individuales en calidad de empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares individuales como productores de bienes y servicios para uso propio, con aumento del 7%.

Para la vigencia fiscal 2024, que es la más reciente, el PIB registró el siguiente comportamiento:

Crecimiento del PIB Total en el año 2024^{pr} (revisado)[7]

Según el Boletín Técnico del PIB I-Trimestre-2025^{pr}, publicado por el DANE el 15-may-2025, el PIB de Colombia creció 1,6% al cierre de 2024^{pr} (revisado), versus el cierre de 2023^{p}. Los sectores de

[6] Tomado de Banco de la República: http://www.banrep.gov.co/es/contenidos/page/qu-producto-interno-bruto-pib
[7] Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-Itrim2025.pdf

mayor crecimiento fueron:

- 'Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca' que creció el 8,0%
- 'Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios', que también creció el 8,2%
- 'Administración pública, defensa, educación y salud' que creció un 3,3%

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

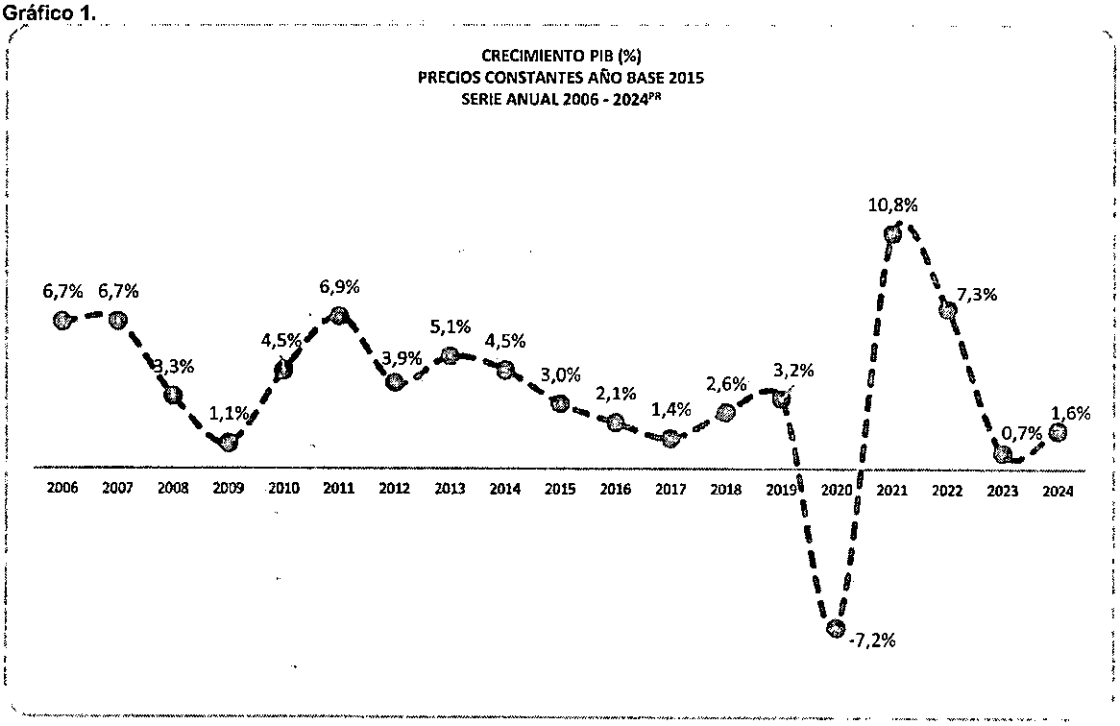
Por su parte, el 'Comercio al por mayor y al por menor' advierte signos de recuperación, pues tuvo un aumento moderado del 1,4%; las 'Actividades financieras y de seguros' variaron el 0,4%; y las 'Actividades profesionales, científicas y técnicas' crecieron mínimamente al -0,1%.

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

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

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

Gráfico 1.



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

Crecimiento del PIB Total en el semestre I-2025pr[8]:

En el dato más reciente correspondiente al semestre I-2025pr, el PIB nacional crece 2,4% respecto al semestre I-2024pr.

Los mayores crecimientos por sector (crecimientos superiores a la media de 2,4%) fueron:

- De 11,4% para Actividades artísticas, entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios
- De 5,3% para Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca
- De 4,8% para Comercio al por mayor y al por menor
- De 2,7% para Administración pública, defensa, educación y salud

Otras variaciones positivas del PIB por debajo de la media (año corrido del 2,4%) fueron:

- De 3,0% para Actividades financieras y de seguros
- De 2,0% para Actividades inmobiliarias
- De 1,8% para Información y comunicaciones
- De 1,3% para Actividades profesionales, científicas y técnicas
- De 1,1% para Industrias manufactureras

Mientras que los siguientes sectores presentaron variaciones negativas:

- De -7,6% para Explotación de minas y canteras
- De -3,3% para Construcción
- De -0,3% para Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado

Crecimiento del sector Construcción en el semestre I-2025pr[9]:

Para el semestre I-2025pr, el valor agregado del sector de la Construcción decrece 3,3% frente al semestre I-2024pr, lo cual resulta explicado por la siguiente dinámica [Tabla 6]:

- Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales decrece 8,1%
- Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil crece 6,8%.
- Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores) decrece -3,6%.

[8] Fuente: Dane. Boletín Técnico Producto Interno Bruto (PIB_T), del 15 de mayo de 2025, PIB Trimestre-I de 2025pr. Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-Itrim2025.pdf

[9] Fuente: Dane. Boletín Técnico Producto Interno Bruto (PIB_T), del 15 de agosto de 2025, PIB Trimestre-II de 2025pr. Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-IItrim2025.pdf

Valor agregado por actividad económica (PIB) y sector Construcción
Tasas de crecimiento (%) - Primer semestre 2025pr

Tabla 6.

Actividad económica	Serie original	
	Anual	Año corrido
	2025pr-II / 2024pr-II	2025pr / 2024pr
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3,8	5,3
Explotación de minas y canteras	-10,2	-7,6
Industrias manufactureras	0,9	1,1
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado[2]	0,9	-0,3
Construcción	-3,5	-3,3
Comercio al por mayor y al por menor[3]	5,6	4,8
Información y comunicaciones	3,0	1,8
Actividades financieras y de seguros	2,8	3,0
Actividades inmobiliarias	2,0	2,0
Actividades profesionales, científicas y técnicas[4]	1,5	1,3
Administración pública, defensa, educación y salud[5]	1,8	2,7
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios[6]	7,5	11,4
Valor agregado bruto	**2,1**	**2,4**
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,4	2,3
Producto Interno Bruto	**2,1**	**2,4**

Fuente: DANE, PIB_T
pr preliminar

Actividad económica	Serie original	
	Anual	Año corrido
	2025pr-II / 2024pr-II	2025pr / 2024pr
Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales	-9,7	-8,1
Construcción de carreteras y vías de ferrocarril[1]	9,6	6,8
Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil[1]	-3,9	-3,6
Construcción	**-3,5**	**-3,3**

Fuente: DANE, PIB_T
pr preliminar

Tomado y adaptado de: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-IItrim2025.pdf

En suma, el cierre de 2024pr respecto de 2023p, daba cuenta de una variación positiva del 1,9% para el sector de la Construcción, jalonada principalmente por el crecimiento en las 'Obras civiles' (11,8%) y en menor grado por las 'Actividades especializadas para la construcción' (1,5%), ya que la 'Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales' cerró en negativo (-2,5%). No obstante, para el semestre I-2025pr, versus el semestre I-2024pr, el panorama agregado del sector Construcción es diferente, pues presenta un decrecimiento del 3,3%, con notable aumento del 6,8% para las 'Obras civiles', pero con fuertes caídas tanto para la 'Construcción de edificaciones' a razón del -8,1%, y de las 'Actividades especializadas para la construcción' con -3,6%.

"La construcción, especialmente la de edificaciones residenciales y no residenciales, continúa en terreno negativo. Es por esto que el Banco de la República reconoce que los problemas de orden público, los cambios en la política de subsidios de vivienda, la incertidumbre jurídica y la debilidad de la demanda inmobiliaria han frenado la recuperación del sector."[10]

2.1.2. Participación del sector construcción en el PIB total

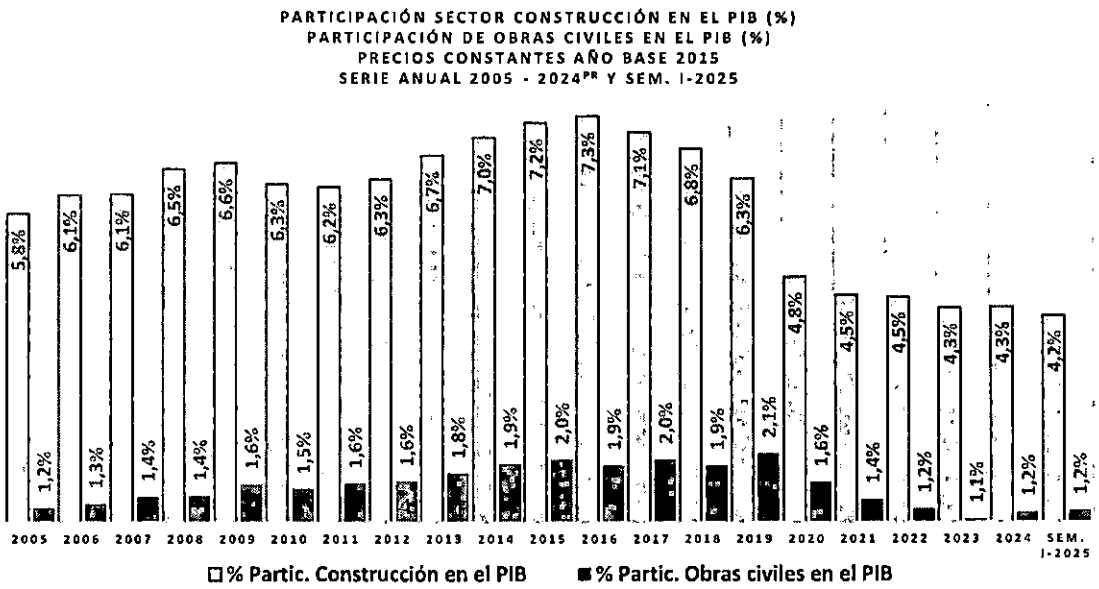
En el Gráfico 2 puede observarse los porcentajes de participación del 'Sector de la Construcción' y del 'Subsector de las Obras Civiles', en el Producto Interno Bruto (PIB) Nacional, para el período 2005 a 2024pr y Semestre I-2025pr.

[10] Portafolio.co. Daniel Hernández Naranjo, "Banco de la República proyecta un futuro de resultados mixtos para la economía". 04-ago-2025.

Tomado de: https://www.portafolio.co/economia/crecimiento/banco-de-la-republica-mejora-pronostico-para-2025-pero-reduce-proyeccion-de-crecimiento-en-2026-636892

% Partic. Construcción en el PIB y % Partic. Obras Civiles en el PIB
Cálculos según valores a precios constantes – Base 2015
Serie anual 2005 – 2024pr y Semestre I-2025

Gráfico 2.



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

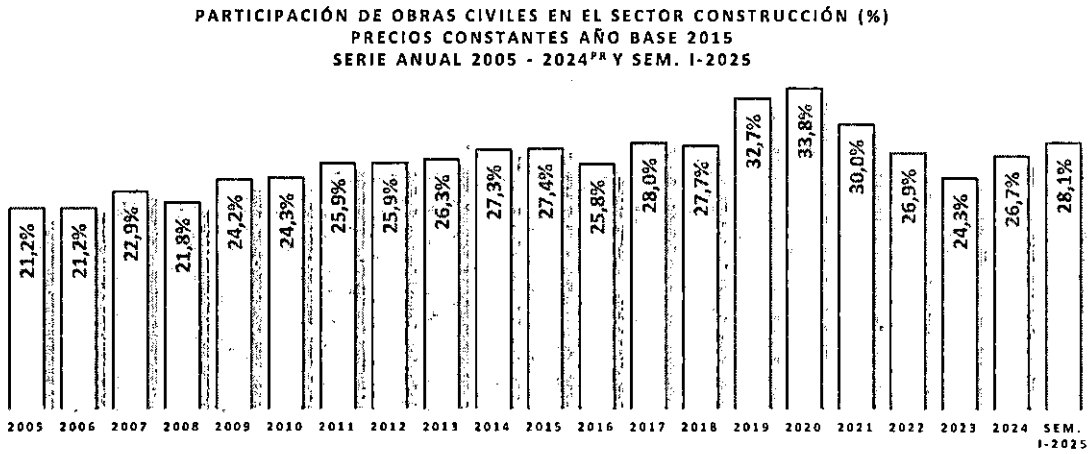
En el período objeto de análisis (datos de los últimos 20 años reportados y primer semestre de 2025) el sector de la Construcción participa con una tasa promedio del 6% en el PIB total a precios constantes; así mismo, el subsector de las Obras civiles participa con una tasa promedio del 1,6% en el PIB nacional.

En dicho lapso, se identifican los siguientes momentos: Uno primero de ellos, correspondiente al período 2005-2012, donde la tasa anual promedio de participación del sector de la Construcción en el PIB total es del 6,2%, mientras el promedio anual de participación de las Obras civiles en el PIB es del 1,5%; luego para el período 2013-2019 sendas participaciones promedio anuales fueron superiores, correspondiendo al 6,9% para el sector de la Construcción y al 1,9% para las Obras civiles; ya para el cuatrienio 2020-2024p seobserva una disminución gradual, año tras año, con participación anual media de 4,5% del sector Construcción en el PIB y del 1,3% de participación anual media de las Obras civiles en el PIB nacional. Incluso, para el semestre I-2025 tanto la participación del sector Construcción como el de las Obras civiles en el PIB nacional, corresponden a 4,2% y 1,2%, respectivamente, subrayando el mismo comportamiento de los últimos 5 años; período este último caracterizado por el inicio del fenómeno de la pandemia del Covid-19 y su gran impacto social y sobre la actividad económica en general que, como ya se mostró, contrajo la producción en -7,2% para el cierre de 2020 (provocando la clausura de innumerables empresas, la afectación de forma temporal de millones de puesto de trabajo y la muerte de miles de personas a causa de la enfermedad); pero con recuperación gradual desde inicios del 2021 que al cierre logró un destacado crecimiento del orden del 10,8%, luego al cierre de diciembre de 2022 presentó una destacada variación del PIB que llegó al 7,3%, hasta obtener un pobrísimo crecimiento del orden del 0.7% para el 2023p; sin embargo, al corte de 2024pr registra un moderado crecimiento del 1,6% y en lo corrido del semestre I-2025pr registra un 2,4%.

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

% Partic. de las Obras Civiles en el Sector de la Construcción
Cálculos según valores a precios constantes – Base 2015
Serie anual 2005 – 2024[pr] y Semestre I-2025

Gráfico 3.



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

2.1.3. Crecimiento estimado del PIB mundial, regional y de Colombia, años 2025-2026-2027

El Informe 'Actualización de Perspectivas de la economía Mundial' elaborado por el Fondo Monetario Internacional – FMI: WEO correspondiente a ene-2026, señala que:

[...] Se proyecta que el crecimiento mundial se mantenga resiliente en niveles del 3,3% en 2026 y 3,2% en 2027, es decir, tasas similares al resultado estimado de 3,3% en 2025. El pronóstico supone una pequeña revisión al alza para 2026 y ningún cambio para 2027 con respecto a las cifras indicadas en la edición de oct-2025 de 'Perspectivas de la economía mundial' (informe WEO). Esta evolución firme a primera vista es producto de fuerzas divergentes, pero que se equilibran. Los vientos en contra derivados del cambio en las políticas comerciales se ven contrarrestados por vientos a favor provenientes del aumento de la inversión relacionada con la tecnología, en particular la inteligencia artificial (IA), más notable en América del Norte y Asia que en otras regiones, y también por el apoyo fiscal y monetario, condiciones financieras en general acomodaticias y la adaptabilidad del sector privado. Se prevé que el nivel general de inflación mundial descienda de un 4,1% estimado en 2025 hasta un 3,8% en 2026 y un 3,4% en 2027. Las proyecciones de inflación también se mantienen prácticamente sin cambios con respecto a las de oct-2025 y hacen pensar que la inflación retornará al nivel fijado como meta de forma más gradual en Estados Unidos que en otras de las principales economías.

Las perspectivas siguen expuestas a factores adversos. Una revaluación de las expectativas acerca

del aumento de la productividad relacionado con la IA podría dar lugar a un declive en la inversión y desencadenar una corrección brusca en el mercado financiero, que se extendería de las empresas del sector de la IA a otros segmentos y mermaría la riqueza de los hogares. Las tensiones comerciales podrían exacerbarse, lo cual prolongaría la incertidumbre y lastraría más la actividad. Podrían surgir tensiones políticas internas o geopolíticas, que introducirían nuevas aristas de incertidumbre y alterarían la economía mundial debido a su impacto en los mercados financieros, las cadenas de suministro y los precios de las materias primas. Un aumento de los déficits fiscales y una deuda pública abultada podrían ejercer presión sobre las tasas de interés a largo plazo y, a su vez, sobre las condiciones financieras en términos más generales. Por el lado positivo, la actividad podría verse impulsada aún más por la inversión relacionada con la IA, que a la larga podría dar paso a un crecimiento sostenible si una adopción más rápida de la IA redunda en aumentos sustanciales de la productividad y un mayor dinamismo de las empresas. Una disipación sostenida de las tensiones comerciales también podría contribuir a la actividad. Las políticas para fomentar la estabilidad y mejorar de forma sostenible las perspectivas de crecimiento a mediano plazo han de enfocarse decididamente en reponer los márgenes de maniobra fiscal, preservar la estabilidad financiera y de los precios, reducir la incertidumbre y ejecutar reformas estructurales sin más demora. [...] [11]

Así las cosas, se prevé que el mundo crecerá al 3,3% en el 2025, al 3,3% en el 2026 y al 3,2% en el 2027. En palabras del economista jefe del FMI, Pierre-Olivier Gourinchas, *"la economía mundial se está sacudiendo las perturbaciones comerciales y arancelarias de 2025 y está saliendo más adelante de lo que esperábamos antes de que todo comenzara"*.[12]

Las economías avanzadas sostendrían el dinamismo al pasar de crecer un 1,7% en 2025 a un 1,8% en 2026 y un 1,7% en 2027.

Por su parte, EE.UU. exhibiría un crecimiento del 1,7% en 2025, luego una mayor dinámica del 2,4% en 2026, con el respaldo de la política fiscal y una tasa de interés de política monetaria más baja, al tiempo que el impacto de las mayores barreras comerciales también se disipa gradualmente; y para el 2027 se proyecta una merma de actividad del orden de 2,0%, gracias a un impulso fiscal a corto plazo derivado de los incentivos fiscales para la inversión empresarial en el marco de la denominada *"Ley Grande y Hermosa de 2025"* (paquete legislativo fiscal aprobado a mediados de 2025, que establece un impuesto del 1% a las remesas enviadas desde EE. UU. a otros países, incluidos los envíos a Colombia, efectivo a partir de ene-2026 y que destina aproximadamente USD170 mil millones de financiación para la detención y deportación masiva de inmigrantes indocumentados. También, puesto que se prevé que el ímpetu proporcionado por el sector de la tecnología se modere, pero que aun así compense en cierto grado la disminución de la inmigración y la moderación del consumo.

La zona euro cerraría con variación del 1,4% en 2025, del 1,3% en 2026 y retornando al 1,4% en 2027, aumento este atribuible al mayor gasto público, sobre todo en Alemania, y a un continuo desempeño sólido en España e Irlanda. La zona del euro se ve menos beneficiada por el reciente auge de la inversión impulsada por la tecnología, con secuelas duraderas del persistente aumento de los precios de la energía a raíz de la invasión de Rusia a Ucrania que afectan la manufactura, y con otras presiones provenientes de la apreciación real del euro con respecto a las monedas de los países que exportan productos similares.

[11] Tomado de: https://www.imf.org/-/media/files/publications/weo/2026/january/spanish/text.pdf

[12] Diario La República. El Fondo Monetario Internacional pronostica crecimiento del PIB de 3,3% para 2026, 19 de enero de 2026. Tomado de: https://www.larepublica.co/globoeconomia/el-fondo-monetario-internacional-pronostica-crecimiento-del-pib-de-3-3-para-2026-4307597

Japón experimentaría una pérdida de dinámica con un 1,1% en 2025, 0,7% en 2026 y 0,6% en 2027. Reino Unido crecería al 1,4% en 2025, 1,3% en 2026 y recuperándose levemente al 1,5% en 2027. Canadá mantendría tasas de crecimiento del 1,6% tanto para 2025 como para el 2026, con un leve repunte al 1,9% en 2027[13]

De China, se prevé un crecimiento del 5,0% en 2025, por las medidas de estímulo y la política de nuevos préstamos bancarios para inversión; para el 2026 se proyecta el 4,5%, y para el 2027 un 4,0%.

Para América Latina y el Caribe, el FMI prevé un crecimiento dispar cerrando en un 2,4% en 2025, luego se modere a un 2,2% en 2026 y que repunte a un 2,7% en 2027.

Pronóstico de Crecimiento del PIB años 2025, 2026 y 2027, según FMI – Actualizado a enero de 2026
Tabla 7.1

Proyecciones de crecimiento de *Perspectivas de la economía mundial*

(PIB real, variación porcentual anual)	ESTIMACIÓN 2025	PROYECCIONES 2026	2027
Economías avanzadas	1,7	1,8	1,7
Estados Unidos	2,1	2,4	2,0
Zona del euro	1,4	1,3	1,4
Alemania	0,2	1,1	1,5
Francia	0,8	1,0	1,2
Italia	0,5	0,7	0,7
España	2,9	2,3	1,9
Japón	1,1	0,7	0,6
Reino Unido	1,4	1,3	1,5
Canadá	1,6	1,6	1,9
Otras economías avanzadas	1,8	2,0	2,1
Economías emergentes y en desarrollo	4,4	4,2	4,1
Economías emergentes y en desarrollo de Asia	5,4	5,0	4,8
China	5,0	4,5	4,0
India	7,3	6,4	6,4
Economías emergentes y en desarrollo de Europa	2,0	2,3	2,4
Rusia	0,6	0,8	1,0
América Latina y el Caribe	2,4	2,2	2,7
Brasil	2,5	1,6	2,3
México	0,6	1,5	2,1
Oriente Medio y Asia Central	3,7	3,9	4,0
Arabia Saudita	4,3	4,5	3,6
África subsahariana	4,4	4,6	4,6
Nigeria	4,2	4,4	4,1
Sudáfrica	1,3	1,4	1,5
Partidas informativas			
Economías emergentes e ingreso mediano	4,3	4,1	4,1
Países en desarrollo de ingreso bajo	4,6	5,1	5,1

Tomado de: file:///C:/Users/FMADRIGALG/Downloads/text%20(5).pdf

[13] Tomado de: file:///C:/Users/FMADRIGALG/Downloads/text%20(5).pdf

Para la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) la proyección de crecimiento para Colombia, es de 2,8% tanto en el 2025, como en el 2026, puesto que *"La recuperación gradual de la inversión continuará, pero seguirá siendo parcial y significativamente por debajo de la tasa de inversión prepandemia del 21-22 % del PIB, lo que refleja la incertidumbre y el bajo desempeño del sector de la construcción. Además, el consumo privado se mantendrá 'sólido' y las exportaciones 'contenidas' debido a las restricciones de oferta y a la elevada incertidumbre internacional marcada por los cambios en los aranceles de EEUU, el principal socio comercial de Colombia.".*[14]

el Banco Mundial, en su informe *'Perspectivas económicas mundiales de ene-2026'*, la economía de Colombia se estima crezca un 2,6% tanto en el 2025 como en el 2026 y luego a razón de un 2,8% en el 2027, apoyada por un consumo resiliente y la recuperación gradual de la inversión privada; tales crecimientos del país estarían por debajo de la media mundial, pero levemente superior al promedio de la región – América Latina y el Caribe; mientras que tendría crecimientos superiores a los previstos para México, Brasil, Chile y Uruguay, pero inferiores a las previsiones de crecimiento para Argentina, Paraguay, Panamá, Costa Rica y El Salvador. [Tabla 7.2]

Previsiones de crecimiento del PIB para los paises de América Latina y el Caribe, Banco Mundial enero de 2026
Tabla 7.2

	2023	2024	2025e	2026p	2027p
PIB a precios de mercado (USD promedio 2010-19)					
Argentina	-1,9	-1,3	4,6	4,0	4,0
Bahamas	3,0	3,4	2,3	2,1	1,8
Barbados	4,1	4,0	2,7	2,0	2,0
Belice	0,5	3,5	1,5	2,4	2,2
Bolivia	3,1	0,7	-0,5	-1,1	-1,5
Brasil	3,2	3,4	2,3	2,0	2,3
Chile	0,5	2,6	2,6	2,2	2,1
Colombia	0,7	1,6	2,6	2,6	2,8
Costa Rica	4,9	4,2	4,1	3,6	3,7
Dominica	3,7	2,1	3,1	3,0	2,9
República Dominicana	2,2	5,0	2,5	4,5	4,5
Ecuador	2,0	-2,0	3,2	2,0	2,4
El Salvador	3,5	2,6	3,5	3,0	3,0
Granada	4,5	3,7	4,4	3,3	3,0
Guatemala	3,5	3,7	4,0	3,7	3,7
Guyana	33,8	43,6	14,6	19,6	21,9
Haití[a]	-1,9	-4,2	-2,0	2,0	2,5
Honduras	3,6	3,6	3,8	3,5	3,7
Jamaica	2,7	-0,5	-1,3	-2,3	3,7
México	3,4	1,4	0,2	1,3	1,8
Nicaragua	4,4	3,6	3,1	3,0	3,0
Panamá	7,4	2,9	3,9	4,1	4,1
Paraguay	5,3	4,7	5,5	3,9	3,9
Perú	-0,4	3,3	3,0	2,5	2,5
Santa Lucía	2,2	3,9	1,8	2,0	2,1
San Vicente y las Granadinas	5,3	4,1	4,0	2,9	2,7
Suriname	2,4	1,7	1,4	3,5	3,7
Trinidad y Tabago	1,5	2,5	1,4	0,3	2,5
Uruguay	0,7	3,1	2,3	2,2	2,2

Fuente: Banco Mundial.

Tomado de: https://www.bancomundial.org/es/publication/global-economic-prospects

A la expedición de este documento no se contaba con el dato oficial del DANE relativo al crecimiento del PIB nacional al cierre de dic-2025, pero las estimaciones del Ministerio de Hacienda y Crédito Público son del 2,7%, para el Banco de la República de Colombia del 2,8%, y para la muestra de otros actores de la economía presentados en la Tabla 8 dicha estimación de la variación del PIB de Colombia para el 31-dic-2025 se encuentran en el intervalo entre 2,5% y 2,9%. Es decir que, para el

[14] Tomado de: https://www.portafolio.co/economia/crecimiento/la-economia-colombiana-creceria-2-8-en-2025-y-2026-y-subiria-a-2-9-en-2027-segun-la-ocde-484043

período postpandemia, sería la primera vez que Colombia logra consolidar una variación del PIB mayor al 2%, denotando una recuperación económica más estable.

Por último, los pronósticos de crecimiento del PIB del país a 31-dic-2026 son: Para el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y Banco de la República de Colombia, a razón del 3.0% y 2,86%, respectivamente. También, en la Tabla 8 se presenta las previsiones de variaciones anuales del PIB para Colombia entregadas por entidades multilaterales como el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Mundial (BM), la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), la Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL), la Organización de Naciones Unidas (ONU); además, de las proyecciones de analistas, otras entidades privadas y bancarias; con lo que se plantea un escenario de crecimiento del PIB para el 2026 en el rango de 2,3% y 3,2%.

Pronósticos de crecimiento PIB Colombia al cierre de 2025-2026

Tabla 8.

Entidad	Pronóstico crecimiento PIB Colombia		Enlace de consulta
	a 31-Dic-2025	a 31-Dic-2026	
Gobierno Nacional, Ministerio de Hacienda y Crédito Público	2.7%	3.0%	https://www.minhacienda.gov.co/politica-fiscal/documentos-planeacion-financiera/marco-fiscal-mediano-plazo
Encuesta mensual de expectativas económicas del Banco de la República, realizada en jul-2025	2.8%	2.86%	https://suameca.banrep.gov.co/estadisticas-economicas/encuestas
Fondo Monetario Internacional	2.5%	2,3%	https://www.elcolombiano.com/negocios/cuanto-crecera-economia-colombia-2026-BD32314234
Banco Mundial	2.6%	2.6%	https://www.bancomundial.org/es/publication/global-economic-prospects .
Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE)	2.8%	2.8%	https://www.oecd.org/es/topics/sub-issues/economic-surveys/colombia-economic-snapshot.html#:~:text=%C3%9Altima%20nota%20sobre%20Colombia%20(Diciembre,laboral%20y%20de%20las%20remesas https://www.portafolio.co/economia/crecimiento/la-economia-colombiana-creceria-2-8-en-2025-y-2026-y-subiria-a-2-9-en-2027-segun-la-ocde-484043
Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL)	2.6%	2,7%	https://www.infobae.com/colombia/2025/12/28/cepal-revelo-que-colombia-podria-finalizar-el-2025-con-un-crecimiento-del-26-en-el-pib-paises-como-venezuela-y-ecuador-lo-superan/
Organización de Naciones Unidas (ONU)		2.7%	https://caracol.com.co/2026/01/12/como-estara-la-economia-de-colombia-en-2026-onu-revela-proyecciones-del-pib-para-los-proximos-anos/
Encuesta de Opinión Financiera (EOF) - Fedesarrollo	2.8%	2.8%	*https://www.valoraanalitik.com/se-dispara-expectativas-de-inflacion-y-tasas-de-interes-en-colombia/*
Asobancaria	2,7%	2.8%	https://www.portafolio.co/economia/crecimiento/asobancaria-dice-que-en-2026-habra-mas-presion-inflacionaria-y-desaceleracion-economica-486782#:~:text=Asobancaria%20dice%20que%20en%20su,3%2C8%25%2C%20respectivamente.
Corficolombiana	2.6%	2.8%	https://investigaciones.corfi.com/documents/38211/0/250811--pib--vf---.pdf/12ce76f7-bf35-34a1-f7fd-327fb8f8c605 hhttps://www.larepublica.co/especiales/colombia-2026-proyecciones-y-desafios/el-crecimiento-economico-podria-llegar-a-2-8-durante-este-ano-4312833
Grupo Cibest (Bancolombia)	2,9%	3.2%	https://www.bancolombia.com/acerca-de/sala-prensa/noticias/economia-finanzas/proyecciones-economicas-colombia-2026
BBVA Research	2,7%	2.8%	https://www.larepublica.co/especiales/colombia-2026-proyecciones-y-desafios/el-crecimiento-economico-podria-llegar-a-2-8-durante-este-ano-4312833
Banco Itaú		2.3% a 2.5%	https://www.elpais.com.co/economia/cambian-las-proyecciones-de-crecimiento-de-la-economia-colombiana-en-2026-esta-seria-la-razon-2326.html
BTG Pactual Colombia		2.8%	https://www.btgpactual.com.co/blog/analisis/ano-nuevo-pronosticos-nuevos-colombia-macro-y-trade-electoral-en-acciones
Fitch Ratings	2.7%	2.9%	https://www.laopinion.co/economia/colombia-en-2025-registro-el-segundo-deficit-fiscal-mas-alto-del-mundo-economist

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

Según La Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH) publicada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas – DANE, en el Boletín Técnico del 30-ene-2026, para el mes de dic-2025 la tasa de desempleo (TD) del total nacional fue 8,0%, equivalente a una disminución de

1,1 puntos porcentuales frente a lo registrado en dic-2024 cuando cerró en 9,1%.

Por su parte, la tasa global de participación (TGP) se ubicó en 64,3% en dic-2025, mientras en dic-2024 fue de 64,4%, en dic-2023 cerró en 63,8%, en dic-2022 se ubicó en 63,8% y en dic-2021 llegó a 62,5%.

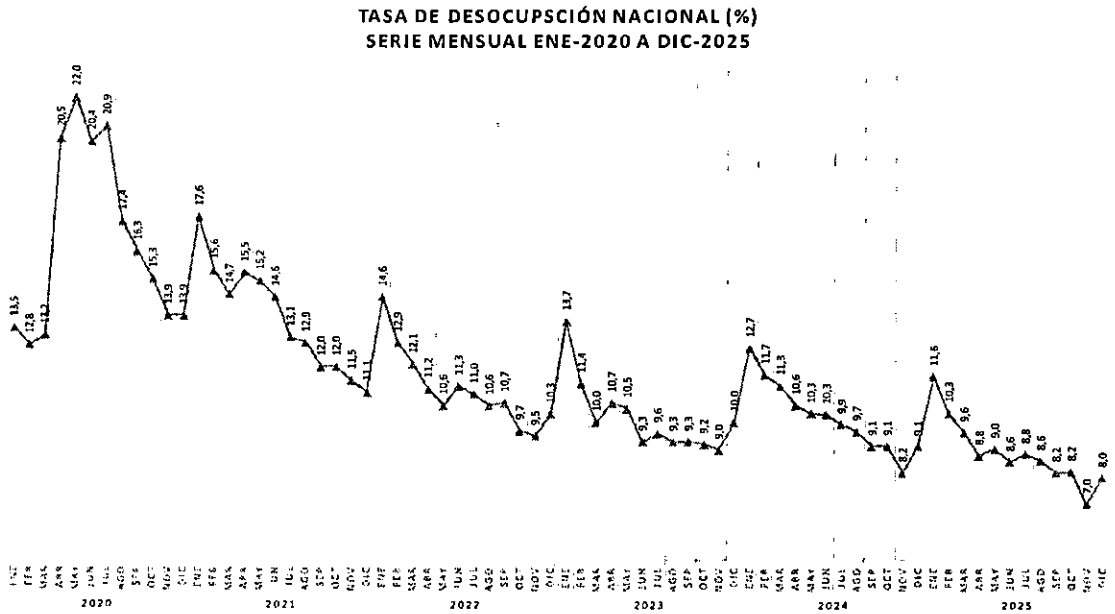
A su turno, la tasa de ocupación (TO) en dic-2025 fue 59,2%, lo que representó un aumento de 0,7 puntos porcentuales respecto al mes de dic-2024 cuando se ubicó en 58,5%.

Ahora bien, en materia de desempleo, al analizar la serie mensual comprendida entre ene-2020 y dic-2025, se observa un comportamiento cíclico en las tasas de desocupación: suelen ser más altas al inicio de cada año y tienden a disminuir progresivamente hasta noviembre. No obstante, en diciembre se presenta un leve repunte del desempleo frente al mes anterior, fenómeno que podría explicarse por la dinámica de la temporada decembrina. En el sector manufacturero, por ejemplo, la producción tiende a disminuir hacia finales de año, lo que podría generar una reducción temporal del empleo. En contraste, el sector comercial experimenta un incremento en su actividad debido a las festividades y a la temporada de compras, lo cual impulsa la creación de vacantes, principalmente en empleos de carácter temporal.

En el Gráfico 4 se puede observar que, en el período analizado, la tasa de desocupación más alta asciende al 22% para may-2020 evidentemente correspondiendo al período de la pandemia Covid, y desde allí se dibuja una tendencia de decrecimiento, recuperando los niveles de tasas de desocupación prepandemia, e incluso registrando la tasa más baja con el 7,0% para nov-2025. Para dic-2024 la tasa de desempleo fue del 9,1% y al cierre del último año en dic-2025 fue de 8,0%, con una mejora de 1,1 puntos porcentuales frente al período anterior.

Tasa de Desocupación Nacional
Serie mensual ene-2020 a dic-2025

Gráfico 4.



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

Según el DANE, en la mencionada GEIH, en dic-2025 hubo 24,22 millones de personas empleadas en el país, mientras que en dic-2024 fueron 23,62 millones.

Los desocupados bajaron a 2,10 millones de personas en dic-2025, mientras un año atrás fueron 2,37 millones de personas.

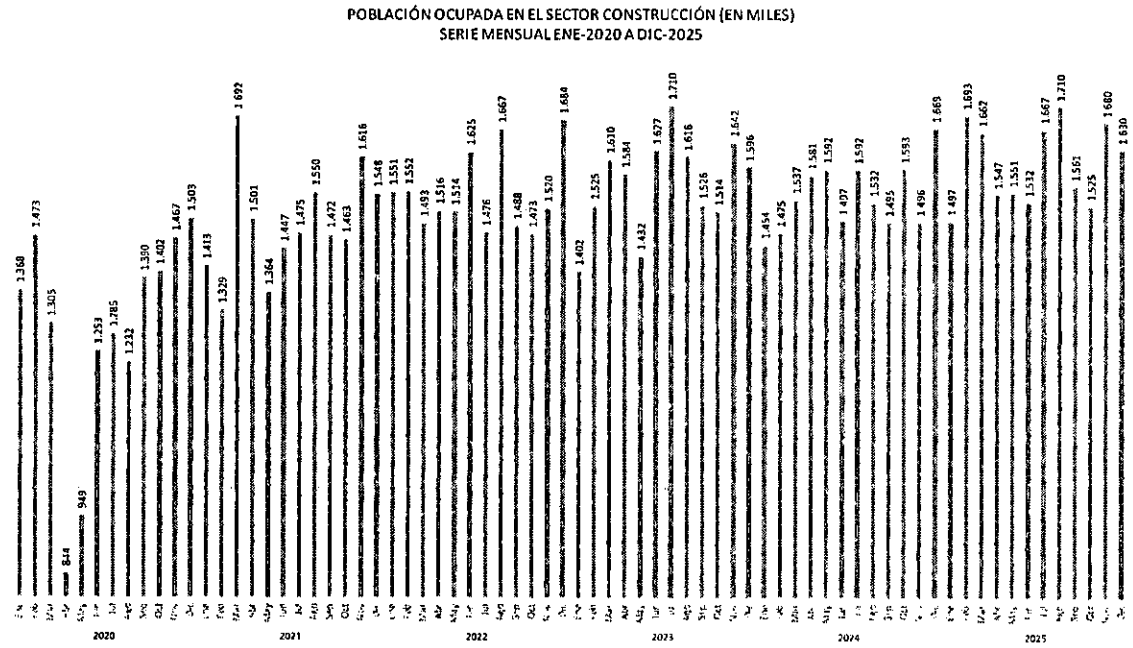
En dic-2025 las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron 'Industrias manufactureras' con 2.2 puntos porcentuales, 'Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana' y 'Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios' con 0,5 puntos porcentuales en cada caso. Específicamente el sector de la 'Construcción' disminuyó, al pasar de 1,66 millones de personas ocupadas en dic-2024 a 1,63 millones de personas ocupadas en dic-2025, es decir, se perdieron 39 mil puestos de trabajo, para un decrecimiento de 0,2 puntos porcentuales.

En el Gráfico 5 se puede apreciar la población ocupada en el sector de la Construcción para la serie mensual ene-2020 a dic-2025, con un registro mensual promedio de 1.506 miles de personas ocupadas, equivalente al 6,9% del total de ocupados a nivel nacional.

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

Población Ocupada en el Sector Construcción
Serie mensual ene-2020 a dic-2025

Gráfico 5.



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

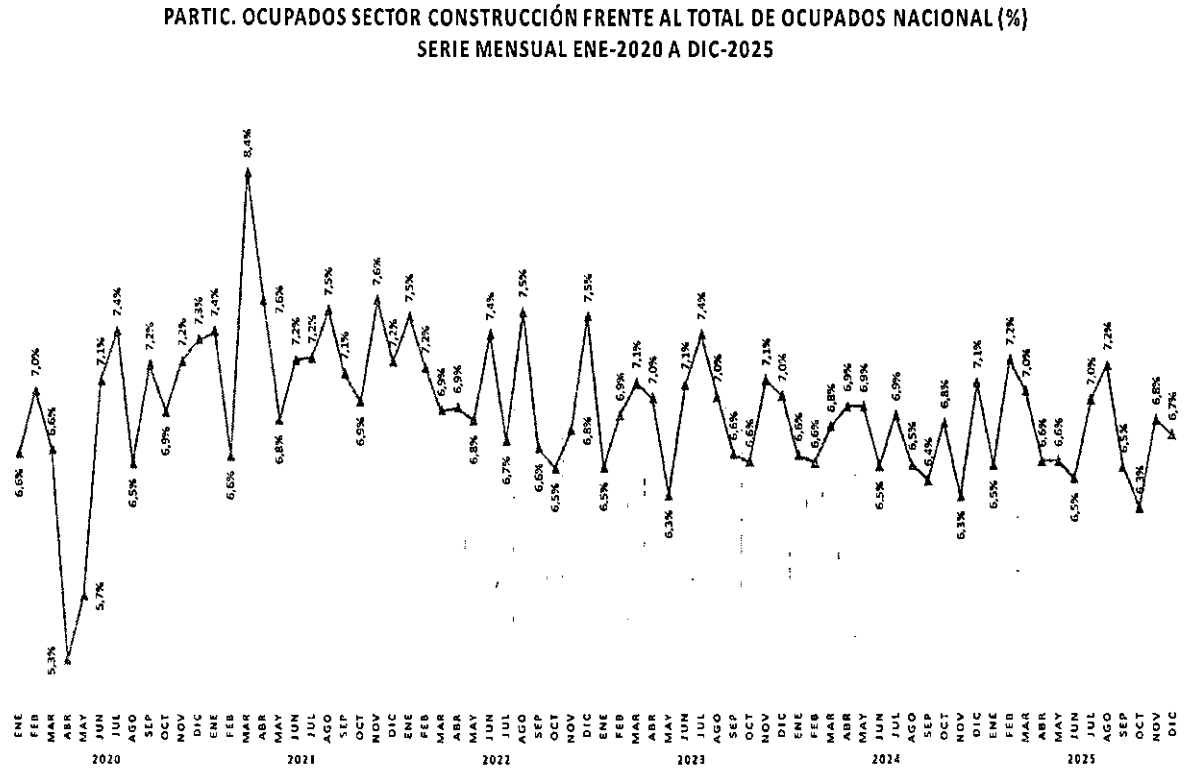
En el período objeto de análisis, serie mensual ene-2020 a dic-2025 (72 meses), se da cuenta que el sector de la Construcción mantiene una cifra mensual promedio de 1.506 miles de personas ocupadas, lo cual representa una participación del 6,9% en el total de ocupados a nivel nacional en

las distintas ramas de actividad; sin embargo, para dic-2025 registra 1.630 miles de personas ocupadas equivalente al 6,7% cifra que se mantiene en niveles similares al promedio histórico de toda la serie analizada.

Ahora bien, el Gráfico 6 muestra, para el período ene-2020 a dic-2025, el detalle de participación de ocupados en el sector de la Construcción frente al total de ocupados a nivel nacional, que ya se citó representa una media proxy de del 7%, destacándose como un sector muy relevante para catapultar los niveles de empleabilidad formal de la población y, a la vez, propulsar la dinámica económica del país.

Participación de ocupados en el sector Construcción frente al total de ocupados a nivel nacional
Serie mensual ene-2020 a dic-2025

Gráfico 6.



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

2.3. Índice de precios al consumidor (IPC)[15]

Bajo el esquema de *inflación objetivo o anclaje inflacionario* que busca controlar el crecimiento de los precios de la canasta familiar y velar por el poder adquisitivo de la moneda, la Junta Directiva del Banco de La República de Colombia establece una meta de inflación anual de largo plazo ubicada entre 2% y 4%, con media o valor referente del 3%.

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

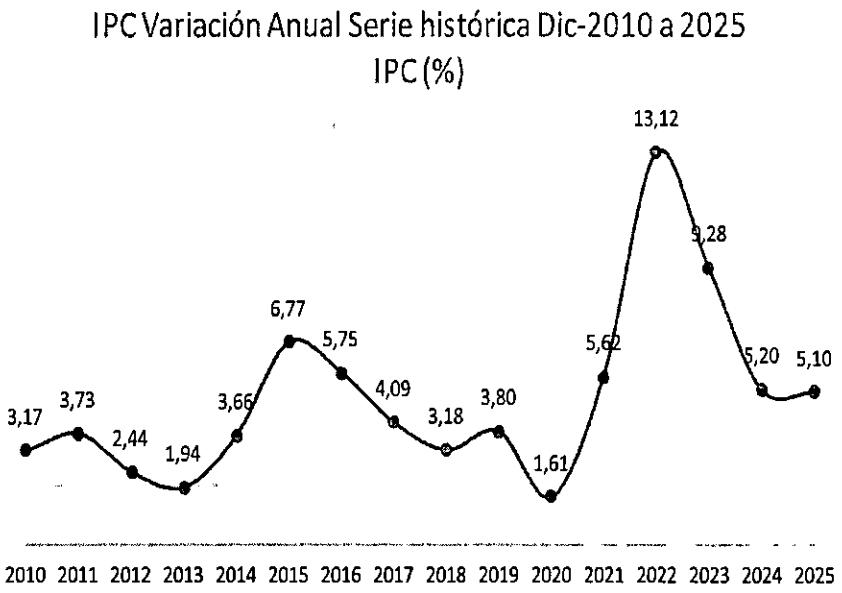
Al cierre de 2025, la inflación anual medida por el IPC se situó en 5,10%, lo que representó una muy leve reducción frente al 5,20% registrado al cierre de 2024. Este resultado confirmó la continuidad del proceso de moderación inflacionaria, aunque el indicador aún permaneció por encima del rango objetivo de largo plazo definido por el Banco de la República (entre 2% y 4%).

Índice de Precios al Consumidor – IPC (Variación anual)
Serie histórica anual 2010-2025

Tabla 9.

IPC Variación Anual Serie histórica Dic-2010 a 2025	
Año	IPC (%)
2010	3,17
2011	3,73
2012	2,44
2013	1,94
2014	3,66
2015	6,77
2016	5,75
2017	4,09
2018	3,18
2019	3,80
2020	1,61
2021	5,62
2022	13,12
2023	9,28
2024	5,20
2025	5,10

Gráfico 7.



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

El dato de diciembre de 2025 reflejó una desaceleración adicional en el ritmo de crecimiento de los precios, tanto en términos anuales como mensuales, consolidando la tendencia de ajuste observada desde 2024. No obstante, el proceso mostró una velocidad más gradual que la registrada en el año anterior, lo que sugiere que, si bien la inflación mantiene una trayectoria descendente, la convergencia hacia la meta se estaría dando de manera progresiva.

En el último año, las siguientes 5 divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (5,1%): Restaurantes y hoteles (7,91%), Educación (7,36%), Salud (7,20%), Bebidas alcohólicas y tabaco (6,37%) y; por último, Transporte (5,35%).

Entre tanto, las siguientes 7 divisiones se ubicaron por debajo del promedio nacional (5,1%): Alimentos y bebidas no alcohólicas (5,07%), Bienes y servicios diversos (4,97%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (4,76%), Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (3,31%), Prendas de vestir y calzado (2,12%), Recreación y cultura (1,85%) y; por último, Información y comunicación (1,22%).

En dic-2025, la variación mensual del IPC fue del 0,27%, y la variación anual cerró en 5,1%, tal como puede verse en la Tabla 10.

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

Tabla 10

IPC	Variación anual		Variación mensual	
	[illegible]	2025	[illegible]	2025
IPC total	5,20	**5,10**	0,46	**0,27**

Fuente: Dane. Boletín Técnico IPC, de enero 08 de 2026
Tomado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc/ipc-historico

Igualmente, según el Boletín Técnico del IPC emitido por el DANE del 06-feb-2026, en el mes de ene-2026, el IPC registró una variación de 5,35% en comparación con ene-2025.

En el último año con corte a ene-2026, las siguientes cinco (5) divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (5,35%):

- Restaurantes y hoteles (9,01%)
- Bebidas alcohólicas y tabaco (7,58%)
- Salud (7,38%)
- Educación (7,36%)
- Transporte (5,79%)

Entre tanto, las siete (7) divisiones que se ubicaron por debajo del promedio nacional (5,35%) fueron:

- Bienes y servicios diversos (5,23%)
- Alimentos y bebidas no alcohólicas (5,11%)
- Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (4,59%)
- Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (4,12%)
- Recreación y cultura (2,54%)
- Prendas de vestir y calzado (2,45%)
- Información y comunicación (1,48%)

Los mayores aportes a la variación anual se registraron en las divisiones de: Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles, Restaurantes y hoteles, Alimentos y bebidas no alcohólicas, Transporte y Educación, las cuales en conjunto contribuyeron con 4,47 puntos porcentuales al acumulado anual de dicha variación.

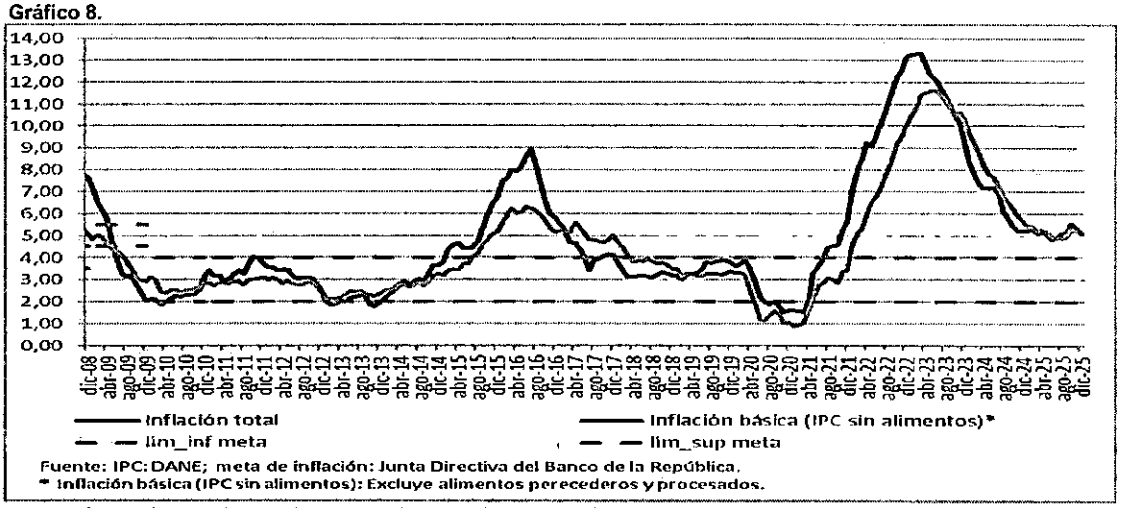
Ahora bien, la tasa de inflación interanual en Colombia, en el histórico reciente, logró su pico más alto en mar-2023 cuando registró 13,34%; luego experimenta un comportamiento progresivamente

decreciente a ritmo lento hasta situarse en 5,2% en nov-2024, 5,2% en dic-2024, 5,22% en ene-2025, 5,28% en feb-2025, 5,09% en mar-2025, 5,16% en abr-2025, 5,05% en may-2025, 4,82% en jun-2025, 4,90% en jul-2025, en ago-2025 el IPC interanual rebota levemente a 5,10%, durante los meses siguientes tendiendo nuevamente al alza y cerrando a dic-2025 en 5,10%.

Así las cosas, la inflación interanual en Colombia viene gravitando proxy al 5% desde nov-2024 a la fecha, empero, pese a que ha bajado respecto a los años anteriores, se puede calificar de alta debido a que desde el 2021 y por un período de 5 años consecutivos la variable se encuentra por fuera del rango meta del Banco de la República (entre 2% y 4%), comportando un problema de estricta vigilancia e intervención por parte de las autoridades económicas en el ejercicio del principio de cuidado de las cuentas públicas para la sostenibilidad macroeconómica del país.

Inflación y meta de inflación en Colombia
Serie dic-2008 a dic-2025

Gráfico 8.



Fuente: Información recopilada y calculada por el Depto. Técnico y de Información Económica del Banco de la República, 26-ene-2026.
Tomado de: https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/paginas/bie.pdf

En la Imagen 1, puede apreciarse como en la región (América Latina y el Caribe) cerró la inflación al finalizar el **2025,** en lo más alto está Venezuela, algunas estimaciones calculan que la inflación supera el 500% aunque no existen datos oficiales desde abril de 2025 que permitan oficiar o desmentir dicha cifra[16]; seguida por Argentina con 31,5% que, aunque el proceso de desinflación avanzó a un ritmo más lento de lo esperado, el país sigue figurando entre aquellos con mayores aumentos de precios a nivel global; continúa Haití con 28,3%; luego se ubicó Bolivia con 20,4%, atravesando un año de elevada volatilidad y alcanzando niveles de inflación que no se veían desde hace cuatro décadas; sigue Cuba con 14,7% (dato de nov-2025), aunque dichas estadísticas gubernamentales suelen generar reservas entre los analistas; luego va Suriname con 11,6% y en un lejano séptimo lugar está Colombia con 5,1%. En el extremo opuesto, Costa Rica cerró 2025 con deflación (-0,99), al igual que en el 2023.

[16] Tomado de: https://www.bloomberglinea.com/latinoamerica/asi-cerro-la-inflacion-en-latinoamerica-en-2025-pais-por-pais/

Imagen 1. **Inflación en América Latina al cierre de 2025**

País	Último	Anterior	Referencia	Unidad
Argentina	31.5	31.4	2025-12	%
Aruba	-0.2	-0.1	2025-11	%
Bahamas	1.2	0.5	2025-07	%
Barbados	1.4	1.2	2025-10	%
Belize	0.9	0.8	2025-10	%
Bermuda	2	1.7	2025-07	%
Bolivia	20.4	20.56	2025-12	%
Brasil	4.26	4.36	2025-12	%
Canada	2.4	2.2	2025-11	%
Islas Caiman	2.1	1.9	2025-09	%
Chile	3.5	3.4	2025-12	%
Colombia	5.1	5.3	2025-12	%
Costa-Rica	0.59	-0.39	2025-12	%
Cuba	14.67	14.95	2025-12	%
Republica Dominicana	4.05	4.01	2025-12	%
Ecuador	3.61	3.05	2025-12	%
El salvador	0.91	1.14	2025-12	%
Guatemala	1.65	1.75	2025-12	%
Guayana	3.2	3.3	2025-11	%
Haiti	26.3	32.2	2025-11	%
Honduras	4.98	5.09	2025-12	%
Jamaica	4.6	4.4	2025-12	%
Mexico	3.69	3.8	2025-12	%
Nicaragua	2.59	2.66	2025-11	%
Panama	0.1	0.02	2026-12	%
Paraguay	3.1	4.1	2025-12	%
Peru	1.63	1.37	2025-12	%
Puerto Rico	2	2	2025-11	%
Suriname	11.8	11	2025-11	%
Trinidad Y Tobago	0.5	0.4	2025-11	%
Estados Unidos	2.7	2.7	2025-12	%
Uruguay	3.65	4.09	2025-12	%
Venezuela	172	136	2025-04	%

Tomado de: https://es.tradingeconomics.com/country-list/inflation-rate?continent=america

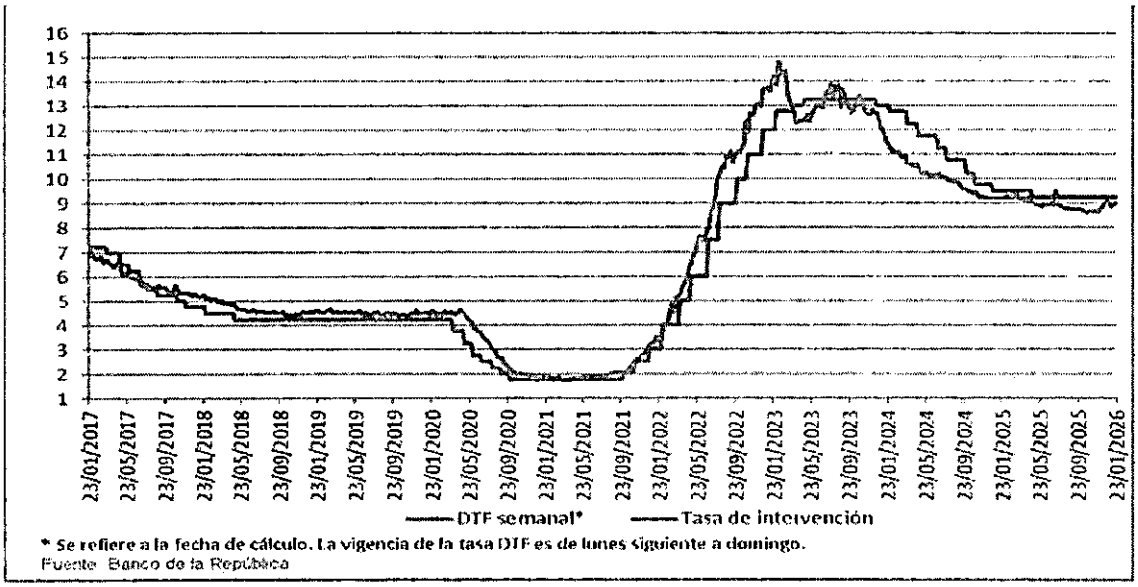
2.4. Tasa de intervención de política monetaria *vs.* Tasa de depósito a término fijo – DTF

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

En el Gráfico 9 pueden verse las series históricas desde el 23-ene-2017 al 23-ene-2026, tanto para la tasa de intervención de política monetaria como para la DTF efectiva anual (e.a.)

Tasa de interés de intervención y DTF semanal
Serie 23-ene-2017 a 23-ene-2026

Gráfico 9.



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

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

Así las cosas, el comportamiento histórico reciente en la "Tasas de interés de intervención del Banrepública" plantea dos (2) grandes momentos y un rebote reciente. Un primer momento desde cuando la tasa de intervención se ubicó en el 1,75% para el 28-sept-2020, a partir de allí se dieron aumentos sostenidos hasta situarse en 13,25% para el 02-may-2023, y que se mantuvo vigente en tal nivel hasta 19-dic-2023. Un segundo momento, está marcado en sintonía con el comportamiento bajista de la inflación en el período de mar-2023 a dic-2024, donde el Emisor arrancó una tendencia también bajista (pero con prudencia) de la tasa de interés de intervención que estuvo en 13,25% entre junio y octubre de 2023; luego se bajó al 13% en decisión tomada el 19-dic-2023, y con otras bajas graduales llegando al 9,25% vigente hasta ene-2026, es de aclarar que el único recorte de la tasa de política durante el año 2025 se realizó a fin de abril, cuando pasó de 9,5% a 9,25%. Ahora bien, el rebote referenciado consiste en que La Junta Directiva del Banco de la República de Colombia (JDBR), debido a las presiones inflacionarias y la situación fiscal del país, decidió el 30-ene-2026 aumentar la tasa de interés de política monetaria en 100pb, estableciéndola en 10,25%, con vigencia a partir del 01-feb-2026. [Gráfico 10]

La JDBR para su última decisión tuvo en cuenta los siguientes elementos[17]:

[...]

- *La inflación total en dic-2025 se ubicó en 5,1% levemente inferior a la observada a fin de 2024 (5,2%). La inflación básica, sin alimentos ni regulados repuntó de 4,85% a 5,02% entre noviembre y diciembre.*
- *Las expectativas de inflación en enero tuvieron un fuerte repunte frente a sus mediciones de diciembre. En el caso de los analistas las expectativas de inflación en la mediana de la muestra*

[17] Tomado de: https://www.banrep.gov.co/es/noticias/minutas-banrep-diciembre-2025

aumentaron de 4,6% a 6,4% para fin de 2026 y de 3,8% a 4,8% para fin de 2027. Las expectativas obtenidas a partir de los mercados de deuda también aumentaron, y se ubican sobre el 6% en el horizonte de dos años.

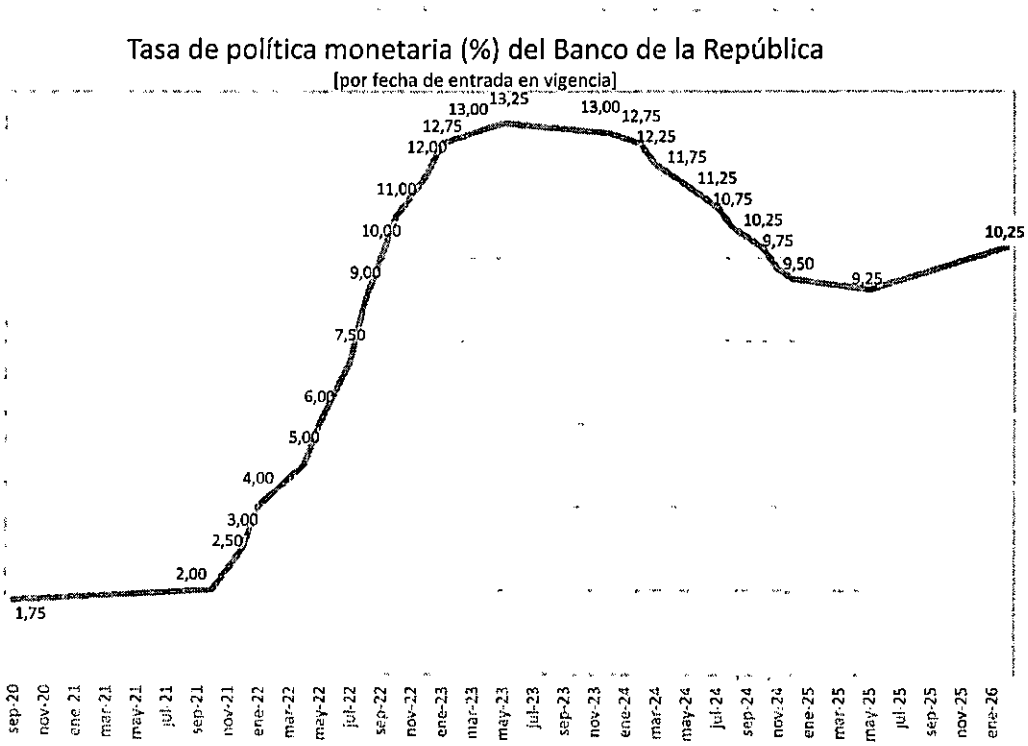
- *Los indicadores de actividad económica para el cuarto trimestre de 2025 sugieren que el PIB habría mantenido un buen dinamismo, resultante de una demanda interna fuerte jalonada por el consumo privado y público. Acorde con esto, el equipo técnico estima que la economía colombiana habría crecido 2,9% en 2025.*
- *El déficit de la cuenta corriente de la balanza de pagos continúa ampliándose y se estima que para 2025 alcance el 2,4% del PIB luego del 1,6% observado en 2024. Esto obedece principalmente al significativo crecimiento de las importaciones impulsadas por el fuerte dinamismo de la demanda interna, frente a un crecimiento leve de las exportaciones en un contexto de cambio en la matriz exportadora, con una disminución de las exportaciones minero energéticas y un aumento de las exportaciones manufactureras, agropecuarias y de servicios.*
- *La incertidumbre sobre las condiciones externas continúa siendo elevada en vista de los riesgos asociados a un escalamiento de los conflictos comerciales, las medidas migratorias en los Estados Unidos, los conflictos geopolíticos y la percepción del riesgo soberano de Colombia.*

[...]

En general, la decisión adoptada por la mayoría de los miembros de la JDBR está encaminada a que la inflación retome una senda decreciente, resaltando el compromiso del Emisor con una postura cautelosa de política monetaria hacia la convergencia de la inflación a la meta de largo plazo, en un contexto de recuperación del crecimiento económico.

Tasa de interés de intervención Banco de la República de Colombia [De sept-2020 a ene-2026]

Gráfico 10.



Fuente: https://www.banrep.gov.co

A nivel de economías del continente, la tasa de intervención del Banco de la República de Colombia, que actualmente se ubica en 10,25%, es la cuarta más alta del continente, seguida de Ecuador, y por debajo de Venezuela, Argentina y Brasil, que se ubican en los 3 primeros lugares, respectivamente. Para EEUU la tasa es de 3,50%-3,75% (el 11-dic-2025), y resulta ser una variable clave para la economía global; y en Canadá es del 2,25% (29-nov-2025).

En la Tabla 11 puede apreciarse el comparativo de tasas de intervención de bancos centrales del continente americano.

Tasas de intervención de bancos centrales del continente americano

Tabla 11.

País	Tasa de Interés	Vigente desde	Enlace de consulta
Venezuela	58,34%	01-nov-2025	https://datosmacro.expansion.com/paises/venezuela
Argentina	29,00%	31-ene-2025	https://datosmacro.expansion.com/paises/argentina
Brasil	15,00%	20-jun-2025	https://datosmacro.expansion.com/paises/brasil
Colombia	10,25%	02-feb-2026	https://datosmacro.expansion.com/paises/colombia
Ecuador	8,54%	01-mar-2025	https://datosmacro.expansion.com/paises/ecuador
Uruguay	7,50%	24-dic-2025	https://datosmacro.expansion.com/paises/uruguay
México	7,00%	19-dic-2025	https://datosmacro.expansion.com/paises/mexico
Paraguay	6,00%	30-jun-2024	https://datosmacro.expansion.com/paises/paraguay
República Dominicana	5,25%	01-nov-2025	https://datosmacro.expansion.com/paises/republica-dominicana
Guatemala	5,00%	27-abr-2023	https://datosmacro.expansion.com/paises/guatemala
Chile	4,50%	17-dic-2025	https://datosmacro.expansion.com/paises/chile
Perú	4,25%	11-sep-2025	https://datosmacro.expansion.com/paises/peru
EEUU	3,50%-3,75%	ene-2026	https://datosmacro.expansion.com/paises/usa
Costa Rica	3,25%	19-dic-2025	https://datosmacro.expansion.com/paises/costa-rica
Bolivia	3,06%	01-mar-2025	https://datosmacro.expansion.com/paises/bolivia
Honduras	3,00%	27-nov-2020	https://datosmacro.expansion.com/paises/honduras
Canadá	2,25%	29-nov-2025	https://datosmacro.expansion.com/paises/canada

Fuente: https://datosmacro.expansion.com/paises

Es de resaltar que, la Reserva Federal de Estados Unidos (FED) actualmente tienen el rango de tasas de interés de referencia entre 3,5 % y 3,75 %, buscando enfrentar la presión inflacionaria y la debilidad relativa del mercado laboral, mientras crecen las tensiones políticas con la administración del gobierno de Donald Trump quien públicamente solicita bajar los tipos de interés.[18]

Para Gabriela Siller, directora de Análisis Económico del Banco Base en México, las bajas tasas de la FED impactan en todo el mundo, especialmente, en los países que tienen mucha relación con la economía estadounidense (caso de México y Colombia, entre otras), ya sea por exportaciones o remesas y mejora un poco las expectativas del mercado laboral, sobre un mayor flujo de remesas y sobre los efectos positivos en las exportaciones.[19]

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

[18] Tomado de: https://www.infobae.com/estados-unidos/2026/01/27/la-fed-se-reune-sin-perspectivas-de-recortes-de-la-tasa-de-interes-y-con-un-ojo-puesto-en-las-presiones-de-donald-trump/

[19] Tomado de: https://revistasumma.com/como-afecta-a-america-latina-la-primera-bajada-de-las-tasas-de-interes-en-ee-uu-en-4-anos/

las materias primas, un hecho positivo para las principales economías sudamericanas.[20]

2.5. Tasa de Cambio Representativa del Mercado – TRM

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

La SFC tiene la obligación de calcular y certificar la TRM y divulgarla al mercado y al público en general, conforme a lo dispuesto en el artículo 40 de la Resolución Externa No. 1 de 2018, expedida por la Junta Directiva del Banco de la República, la metodología establecida por el Banco de la República mediante Circular Reglamentaria DODM – 146, el artículo 11.2.1.4.15 del Decreto 2555 de 2010 y la Resolución No.0416/2006 de la SFC."[21]

En el Gráfico 11 puede observarse el comportamiento que ha tenido la TRM al cierre del 31-dic de los años comprendidos entre 2020-2025, y a para cierre de ene-2026:

Comportamiento de la TRM al cierre de 31-Dic de los años 2020-2025

Gráfico 11.



Fuente: históricos del Banco de la República.

En dicho período la TRM ha presentado fluctuaciones significativas al cierre de cada año. El mayor valor nominal de la TRM fue alcanzado el 07-nov-2022 con un registro de $5.061,21, el mayor valor registrado en el histórico. No obstante, el comportamiento de la TRM al cierre del 31-dic de cada

[20] Ibidem

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

año ha sido oscilante pasando de $3.981,16 en el 2021, con un aumento de $829,04, para cerrar 2022 con $4.810,20; luego desciende $988,15 para llegar a $3.822,05 en el 2023; posteriormente, incrementa $587,1 para situarse en $4.409,15 en el 2024; y volviendo a caer $652,07 para cerrar el 2025 con valor de $3.757,08.

Para el cierre del 31-dic-2025 se observó una disminución del 14,79 % ($3.757,08) en comparación con la cifra registrada al 31-dic-2024 ($4.409,15). Incluso en el dato más reciente correspondiente al 31-ene-2026 la TRM sigue bajista, a razón de $3.670,47.

Esta disminución sugiere una notable recuperación de la moneda colombiana y el debilitamiento del dólar frente al peso colombiano durante el último año, influido por diversos factores económicos globales y nacionales.

En la siguiente Tabla 12 se puede observar la variación en COP que tuvo la TRM al cierre de los últimos 5 años:

Tabla 12. **TRM al cierre de diciembre de los años 2021 a 2025**

Cierre al 31-Dic	TRM	Variación en COP
2025	$3.757,08	-$652,07
2024	$4.409,15	$587,10
2023	$3.822,05	-$988,15
2022	$4.810,20	$829,04
2021	$3.981,16	$548,66

Ahora bien, para los años (2019-2025) el valor de la TRM promedio anual parte de $3.281,09 para el 2019; seguidamente la TRM promedio fue de $3.693,36 para el año 2020, con un notable aumento del 12.57% frente al registro de 2019; luego asciende a $3.743,09 para el 2021, con leve incremento del 1.35% frente al 2020; para el año 2022 se ubicó en $4.255,44, lo cual implicó un fuerte aumento del 13,69% respecto a la vigencia 2021; ya para el año 2023 llegó a los $4.325,05, con un leve alza del 1,64% versus el 2022; y para el año 2024 la TRM promedio se ubicó en $4.071,35, presentando una caída del 5,87% versus el registro de la TRM promedio de la vigencia fiscal 2023. Durante el año 2025 la TRM promedio fue de $4.052,71; con un precio mínimo de $3.706,94 y un máximo de $4.416,69 y cerrando el año al 31-dic-2025 con un valor de $3.757,08.

En suma, y según analistas económicos para el contexto actual e histórico reciente del país, una TRM bordeando los $5.000 como sucedió en los primeros días de nov-2022, se considera muy elevada para Colombia; una TRM gravitando los $4.000 puede ser absorbida como una cifra moderada; mientras que cotizaciones proxy o inferior a los $3.700 ha recibido señales de ser un valor bajo para la economía.

Para los analistas encuestados por el Banco de la República la previsión de la TRM para el cierre del 31-dic-2026 será en promedio de $3.819,41, con valor mínimo de $3.500 y máximo de $4.200; mientras que para 31-dic 2027 la TRM llegaría promedio a $3.873,73 con valor mínimo de $3.379,60 y máximo de $4.300. [Tabla 13]

Expectativa de TRM a dic-2026 y dic-2027

Tabla 13.

RESULTADOS DE LA ENCUESTA MENSUAL DE EXPECTATIVAS ECONÓMICAS DEL BANCO DE LA REPÚBLICA
Fecha de realización: del 9 al 14 de ene-2026

Expectativas sobre TRM, COP/USD

Encuestados:

- Para cifras del 2026: 14 banco, 5 sociedades comisionistas, 15 Corporaciones, fondos de pensiones y cesantías, universidades y otros (total 34)
- Para cifras del 2027: 13 banco, 5 sociedades comisionistas, 15 Corporaciones, fondos de pensiones y cesantías, universidades y otros (total 33)

Unidad de medida	A 31-dic-2026	A 31-dic-2027
Media	$3.819,41	$3.873,73
Mínimo	$3.500,00	$3.379,60
Máximo	$4.200,00	$4.300,00

Tomado de: https://www.banrep.gov.co/es/resultado-encuesta-mensual-expectativas-analistas-economicos-eme-enero-2026

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

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

2.6. Situación fiscal del Gobierno Nacional Central (GNC)

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) en el "Plan Financiero 2025" señala que al cierre de 2024 Colombia tuvo el déficit fiscal más alto en 20 años (sin contar 2020 y 2021, época de pandemia), a razón del 6,8% del PIB, más del doble de 3,2% del PIB con que cerró 2023, superior en 1,5 pp al 5,3% del PIB para el 2022, muy cerca del 7% del PIB en el 2021, e inferior en 1 pp al 7,8% del PIB que registró en el 2020[22]. Además, advirtió que en el Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP) la meta es lograr un déficit fiscal del 7,1% del PIB al 2025.[23]

Desde la orilla de analistas económicos, Fedesarrollo reporta que el déficit fiscal del 6,8% del PIB en el 2024 está dentro del "Top 5" de los déficits fiscales más altos en 120 años de historia del país,

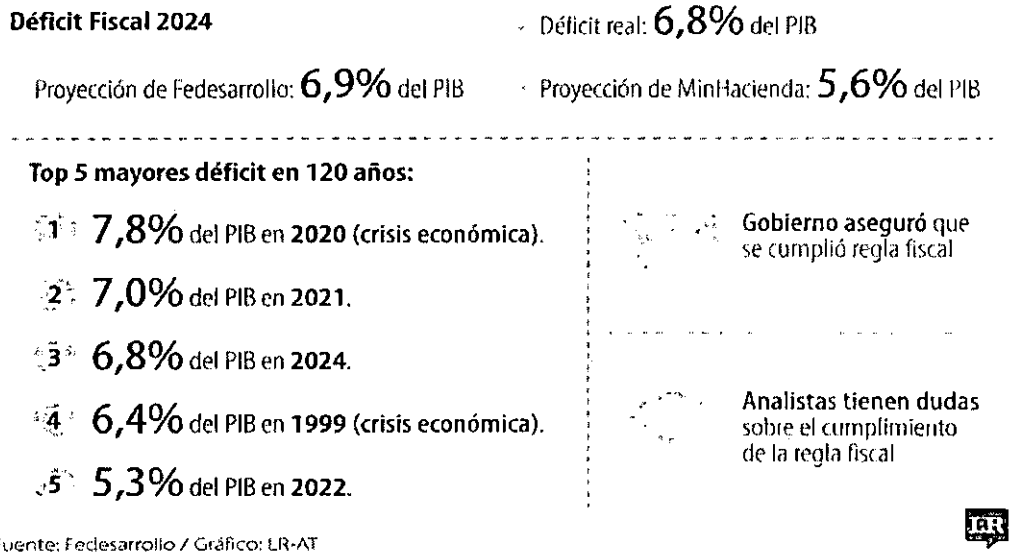
[22] Tomado de: https://www.elcolombiano.com/negocios/recuado-y-deficit-fiscal-el-mas-alto-en-20-anos-minhacienda-KE26559928

[23] [23] Tomado de: https://www.presidencia.gov.co/prensa/Paginas/MinHacienda-revelo-las-claves-del-Marco-Fiscal-de-Mediano-Plazo-Pacto-fiscal-250614.aspx

partiendo del 7,8% y 7% en el 2020 y 2021, respectivamente, período de la crisis económica por la pandemia Covid; seguido precisamente del 6,8% del PIB en el 2024, luego por el 6,4% del PIB en 1999 (también año de crisis económica) y, finalmente, el 5,3% del PIB en 2022[24]. [Imagen 2]

TOP 5 de los Déficits Fiscales más altos de Colombia en 120 años de historia
FEDESARROLLO

Imagen 2.



Fuente: Fedesarrollo / Gráfico: LR-AT

Fedesarrollo reitera la gravedad histórica del problema fiscal del país al proyectar para el cierre de dic-2025 un déficit fiscal del 7,5% del PIB, el segundo más alto de la historia, solamente superado por la pandemia cuando fue del 7,8%.[25]

La revista británica *The Economist* señaló, en ene-2026, que la mayoría de países con economías desarrolladas y emergentes procura mantener su déficit fiscal por debajo de 3% del PIB, considerado un estándar de prudencia internacional, pero todavía existe un grupo de países que supera ese umbral, entre los que se encuentra Colombia; y al respecto reveló proyecciones donde Colombia registraría para el cierre de 2025 un déficit fiscal de -7,5% del PIB, el segundo más alto, por detrás de Egipto con el -7,7%, entre más de 40 países evaluados.[26]

En el ranking de *The Economist*, luego de Colombia siguieron Polonia (-7%), Brasil (-6,5%), Estados Unidos (-5,9%) y Francia (-5,7%). Muy de cerca aparecen China, Filipinas, Gran Bretaña, Arabia Saudita y Tailandia, con déficits fiscales que oscilaron entre -5,6% y -5,3%. [Imagen 3][27]

[24] Tomado de: https://www.larepublica.co/economia/desde-fedesarrollo-creemos-que-el-gobierno-incumplio-la-regla-fiscal-durante-2024-4057906

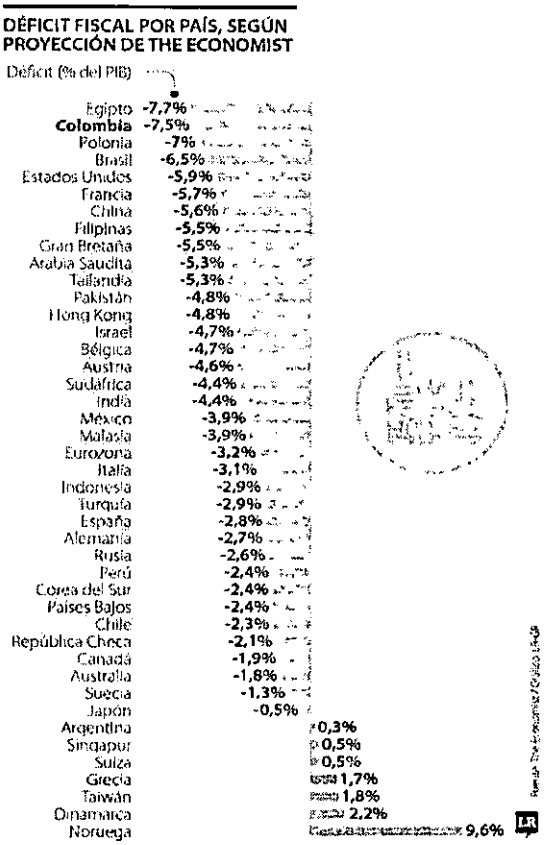
[25] Tomado de: https://www.valoraanalitik.com/deficit-fiscal-en-colombia-para-2026-podria-ser-el-mas-alto-en-125-anos-gobierno-dice-que-este-ano-esta-controlado/

[26] Tomado y adaptado de: https://www.larepublica.co/economia/the-economist-dice-que-colombia-tiene-el-segundo-deficit-fiscal-mas-alto-entre-40-paises-4317396

[27] Ibidem

Déficit Fiscal por país (%PIB) a 2025 – Proyecciones de la Revista *The Economit*

Imagen 3.



Diversos analistas coinciden en que la consecuencia directa de déficits fiscales persistentes es mayor endeudamiento, y que el desbalance de la economía colombiana se debe, en buena medida, a la presión que existe sobre las finanzas públicas, y advierten que un desbalance fiscal y déficit tan alto llevan al Gobierno Nacional a endeudarse más caro y pagar intereses mucho más altos para poder obtener recursos.

En ago-2022, cuando el actual presidente de Colombia – Gustavo Petro asumió el cargo, el servicio de la deuda pública era de $1.218 billones y luego en dic-2025 tal monto asciende a $2.036,5 billones, o sea, una diferencia de $810 billones ($395 billones de capital y $423 billones de intereses), equivalente a una variación superior al 67%, lo cual hace que la deuda bruta sea *proxy* al 65% del PIB, revelando un problema fiscal monumental.[28]

La deuda pública puede justificarse como una urgencia inaplazable para la atención de necesidades sociales actuales, pero termina siendo una carga para los ciudadanos del presente y una mala herencia por generaciones, por las repercusiones en futuros impuestos.

[28] Tomado y adaptado de: https://www.bloomberglinea.com/latinoamerica/colombia/deuda-publica-de-colombia-ha-aumentado-mas-de-cop800-billones-en-la-era-petro-el-panorama/

Se debe recordar que en jun-2025 el Gobierno Nacional activó la cláusula de escape de la Regla Fiscal por 3 años, suspendiendo restricciones de gasto hasta el 2027, es decir, gastar con la sola restricción que imponga la caja del Tesoro nacional.

Así las cosas, el país actualmente enfrenta un panorama complejo de riesgos fiscales (deuda y financiamiento) y de pérdida de credibilidad en el manejo macroeconómico en la búsqueda de la sostenibilidad financiera, aspectos que son de permanente análisis y están en el foco de las entidades de banca multilateral (FMI, Banco Mundial, etc.), las firmas calificadoras de riesgos y, en general, de los inversionistas del mercado.

La regla fiscal consiste en mantener un gasto público moderado y una deuda pública por debajo del 60 % del PIB, pero la suspensión de tal mecanismo agrava tanto el déficit fiscal como la deuda pública, pues los mercados financieros interpretan que el gobierno prefiere gastar en vez de estabilizar sus finanzas. Un asunto concreto es que Colombia viene endeudándose a tasas de interés cada vez más altas, incluso en cifras cercanas al doble de lo que significaban hace 2 años atrás.

Es de considerar también que el Presupuesto General de la Nación (PGN) aprobado para el año 2026 (el 16-oct-2025) por un total de $546,9 billones, está desfinanciado y contempló el trámite de una reforma tributaria por $16,9 billones, reflejando los serios problemas de planeación fiscal y de gasto público desbordado del país. Dado que el Congreso negó dicha reforma tributaria, el Gobierno Nacional expidió el Decreto Legislativo 1390 del 22-dic-2025, *"por el cual se declara el Estado de Emergencia Económica y Social en todo el territorio nacional"*, decreto que el día 29-ene-2026 fue suspendido provisionalmente en sus efectos por parte de la Corte Constitucional[29], y ante lo cual el mandatario Gustavo Petro ripostó: *"...que se tendría que 'pasar la tijera' a $16 billones del presupuesto del 2026 si se hunde del todo la declaratoria de emergencia económica y social, que decretó el 22-dic pasado"*[30].

Incluso, con la expedición del Decreto 1469 de 2025, mediante el cual el GN incrementó en 23% el salario mínimo mensual legal vigente para el 2026 (SMMLV), lleva a que el Comité Autónomo de la Regla Fiscal (CARF) señale que:

[...] en términos reales (descontando el efecto de la inflación) el SMMLV ha crecido en 1,2% en promedio en las últimas 2 décadas, pero en el último año presenta un fuerte aumento de alrededor de 18,5%, impactando las finanzas públicas en el corto y mediano plazo, dado que:

- *Aumentos en el SMMLV afectan el gasto en las pensiones del régimen de prima media (RPM) de alrededor de un SMMLV.*
- *Un mayor SMMLV aumenta las erogaciones correspondientes al salario de los funcionarios públicos que devengan ese nivel de ingresos.*
- *Incrementos desbordados en el costo salarial por cuenta de subas del SMMLV puede reducir el recaudo del impuesto de renta corporativo, producto de una reducción parcial en el margen de utilidad de las empresas (el recaudo tributario de cuotas de renta podría reducirse en cerca de $2,7 billones)*
- *El aumento en el SMMLV impacta el gasto del gobierno en bienes y servicios, como los de vigilancia y aseo.*
- *Incrementos en el SMMLV aumentan el valor de las pensiones correspondientes a rentas vitalicias de alrededor de un SMMLV del Régimen de Ahorro Individual (RAIS), dado que se ajustan en función del salario mínimo y no con IPC. Cuando el SMMLV crece por encima de la inflación y de*

[29] Tomado de: https://www.bloomberglinea.com/latinoamerica/colombia/corte-constitucional-tumbo-la-emergencia-economica-que-decreto-gustavo-petro-en-colombia/

[30] Tomado de: https://www.eltiempo.com/politica/gobierno/presidente-gustavo-petro-confirma-recorte-de-16-billones-del-presupuesto-si-declaran-inexequible-la-emergencia-economica-y-social-3528693

la productividad, está contemplado un mecanismo de cobertura que establece que el Gobierno responderá por el faltante financiero requerido para cubrir el acervo que respalda esas pensiones.

- *El SMMLV es un factor relevante para las negociaciones del salario de funcionarios públicos.*

El incremento de 23% en el SMMLV impacta significativamente las finanzas públicas, máxime en un contexto donde la situación fiscal es crítica. Cálculos preliminares y parciales indican que el efecto de la suba en el SMMLV aumentará el déficit fiscal de 2026 en, por lo menos, $5,3 billones (0,3% del PIB) y $8 billones (0,4% del PIB) de 2027 en adelante. [...][31]

Todo lo precedente, evidencia el grado de deterioro de la posición fiscal del país situación que entra en el radar, aumentando la incertidumbre y generando inquietud en las calificadoras de riesgo Moody's, Standard & Poor's Global Ratings (S&P) y Fitch Ratings, que otorgan calificación crediticia de Colombia, pudiendo encarecer aún más el costo de financiamiento del país (con tasas de interés más altas para el sector público y privado) y afectando la inversión extranjera.

2.7. Precio y consumo de combustibles (Diésel, gasolina)[32]

El consumo de combustibles líquidos es un indicador clave de la actividad productiva del país, una caída en las ventas suele reflejar un menor dinamismo de la economía, y viceversa. Además, el precio de los combustibles es otro indicador importante con repercusiones en diversos sectores de la economía, especialmente en la industria, el transporte y la logística, pues un incremento en los precios puede incidir en la contracción del consumo de los mismos, con impacto desfavorable en mayores costos operacionales y de transporte de bienes y servicios, que suelen ser trasladados a los consumidores finales vía precios de los productos y, en definitiva, con efecto inflacionario que termina incidiendo negativamente en el poder adquisitivo de la población.

Ahora bien, de acuerdo con el *Sistema de información de la cadena de distribución de combustibles del Ministerio de Minas y Energía – SICOM*, que integra a los agentes de la cadena a nivel nacional en un solo sistema de información y mediante el cual se organiza, controla y sistematizan las actividades de comercialización, distribución, transporte y almacenamiento de combustibles; los siguientes son los precios promedio mensuales por galón de ACPM (Diésel) y 'Gasolina motor (o corriente)' en el departamento de Antioquia y en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, correspondientes a los meses de diciembre de los años 2021-2022-2023-2024 y de ago-2025.

Se puede evidenciar en la Tabla 14.1 y Gráfico 12.1 que el precio promedio de galón de 'Diésel' en Antioquia estuvo en $9.222 en dic-2021, y tres años después en dic-2024 cerró en $10.8344, con incremento del 17,5%. El precio promedio de galón de 'Diésel' en el mes de ago-2025 para Antioquia fue de $11.188, que equivale a un aumento del 3,3% con respecto al precio promedio de dic-2024.

[31] Tomado y adaptado de: https://www.portafolio.co/economia/finanzas/deficit-fiscal-aumentaria-en-5-3-billones-en-2026-y-en-8-billones-de-2027-en-adelante-por-alza-del-23-del-minimo-485608

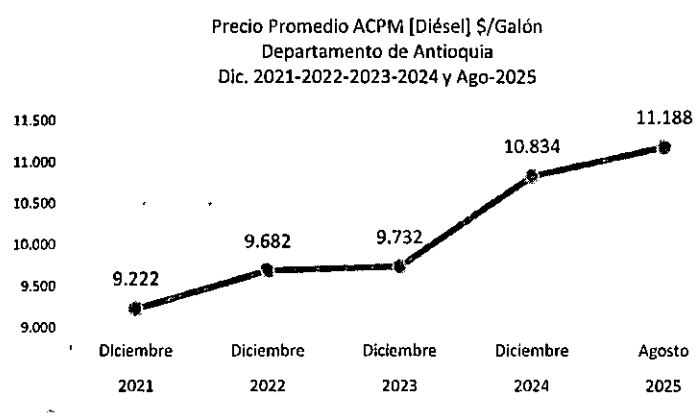
[32] Tomado y adaptado de: SICOM – Sistema de información de la cadena de distribución de combustibles del Ministerio de Minas y Energía https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiOGIzM2MwYTItMjZkMC00YjI5LWJmYjYtYWI1ZTUyYTU1ODMyIiwidCI6ImM5ODBlNDEwLTBiNWMtNDhiYy1iZDFhLThiOTFjYWJjODRiYyIsImMiOjR9

Precio promedio ACPM (Diésel) $/Gal. Depto. de Antioquia.
Diciembre 2021-2022-2023-2024 y Agosto 2025

Tabla 14.1

COMPORTAMIENTO DEL PRECIO PROMEDIO DE VENTA DE DIÉSEL EN ANTIOQUIA REPORTADO MENSUALMENTE		
AÑO	**MES**	**Precio Promedio ($)**
2021	Diciembre	9.222
2022	Diciembre	9.682
2023	Diciembre	9.732
2024	Diciembre	10.834
2025	Agosto	11.188
Incremento dic-2021 a dic-2024		17,5%
Incremento ago-2025		3,3%

Gráfico 12.1



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

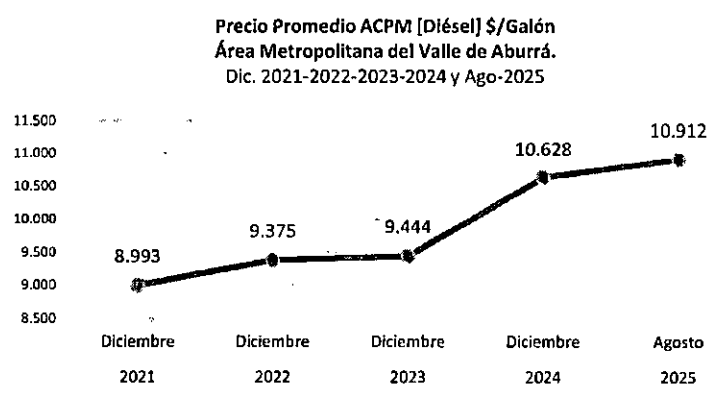
Por su parte, el precio promedio de galón de 'Diésel' en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá fue de $8.993 en dic-2021, y luego de tres años, en dic-2024, fue de $10.628, con incremento del 18,2%. Para el mes de ago-2025, el precio promedio del galón de 'Diésel' en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá fue de $10.912, equivalente a un incremento del 2,7% frente al precio promedio del mes de dic-2024. [Tabla 14.2 y el Gráfico 12.2].

Precio promedio ACPM (Diésel) $/Gal. Área Metropolitana del Valle de Aburrá.
Diciembre 2021-2022-2023-2024 y Mayo 2025

Tabla 14.2

COMPORTAMIENTO DEL PRECIO PROMEDIO DE VENTA DE DIÉSEL EN EL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ REPORTADO MENSUALMENTE		
AÑO	**MES**	**Precio Promedio ($)**
2021	Diciembre	8.993
2022	Diciembre	9.375
2023	Diciembre	9.444
2024	Diciembre	10.628
2025	Agosto	10.912
Incremento dic-2021 a dic-2024		18,2%
Incremento ago-2025		2,7%

Gráfico 12.2



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

A continuación, se muestra el comportamiento histórico reciente del precio promedio del galón de 'Gasolina motor (o corriente)' en el departamento de Antioquia y en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, correspondientes a los meses de diciembre de 2021-2022-2023-2024 y de ago-2025.

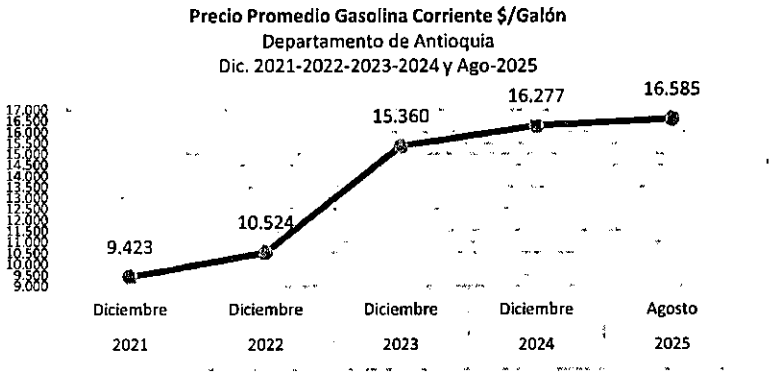
En la Tabla 14.3 y el Gráfico 12.3 puede observarse que el precio promedio de galón de 'Gasolina corriente' en Antioquia fue de $9.423 en dic-2021, y en dic-2024 fue de $16.277, registrándose un fuerte aumento del 72,7% en dicho período. El dato más reciente del precio promedio de galón de 'Gasolina corriente' para Antioquia es el de ago-2025, por valor de $16.585, que equivale a un aumento del 1,9% con relación al precio promedio registrado para dic-2024.

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

Tabla 14.3

COMPORTAMIENTO DEL PRECIO PROMEDIO DE VENTA DE GASOLINA CORRIENTE EN ANTIOQUIA REPORTADO MENSUALMENTE		
AÑO	**MES**	**Precio Promedio ($)**
2021	Diciembre	9.423
2022	Diciembre	10.524
2023	Diciembre	15.360
2024	Diciembre	16.277
2025	Agosto	16.585
Incremento dic-2021 a dic-2024		72,7%
Incremento ago-2025		1,9%

Gráfico 12.3



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

También, puede apreciarse en la Tabla 14.4 y el Gráfico 12.4. el precio promedio del galón de 'Gasolina corriente' en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá para los meses de diciembre de los años 2021-2022-2023-2024 y de ago-2025.

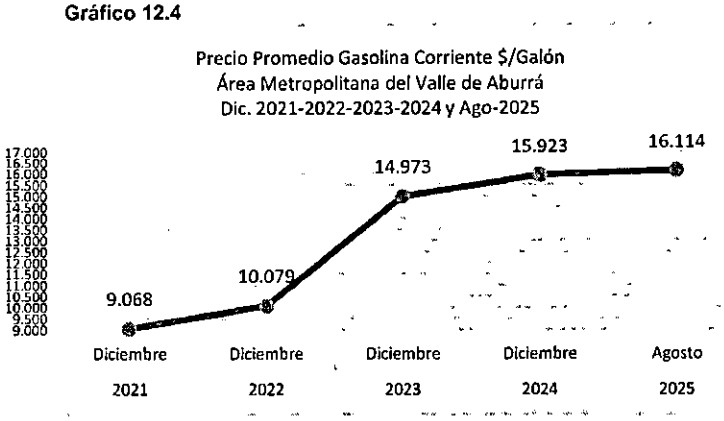
En el mes de dic-2021 el precio promedio fue de $9.068, mientras que un trienio después, en dic-2024, cerró en un promedio de $15.923, es decir, con fuerte variación del 75,6% para tal período. En el dato más reciente correspondiente a ago-2025, el precio promedio del galón de 'Gasolina corriente' para el Área Metropolitana del Valle de Aburrá fue de $16.114, que representa una leve suba del 1,2% frente al precio promedio de dic-2024.

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

Tabla 14.4

COMPORTAMIENTO DEL PRECIO PROMEDIO DE VENTA DE GASOLINA CORRIENTE EN EL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ REPORTADO MENSUALMENTE		
AÑO	**MES**	**Precio Promedio ($)**
2021	Diciembre	9.068
2022	Diciembre	10.079
2023	Diciembre	14.973
2024	Diciembre	15.923
2025	Agosto	16.114
Incremento dic-2021 a dic-2024		75,6%
Incremento ago-2025		1,2%

Gráfico 12.4



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

Respecto del precio de la 'Gasolina' en el país es preciso señalar como antecedente que en el 2023 el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, junto con el Ministerio de Minas y Energía, con el fin de aliviar la presión sobre las finanzas públicas ejercida por el enorme déficit del *Fondo de Estabilización del Precio de los Combustibles – Fepc*, pusieron en marcha una campaña de 13 meses para ajustar su precio, alineándolo con los valores internacionales y, a la vez, eliminando la necesidad del

otorgamiento de subsidios por parte del gobierno. Por ello, hubo un incremento paulatino del precio que permitió, al final del proceso, obtener un valor del mercado interno acorde con el mercado global.[33]

Valga resaltar que, a sept-2024 el 'Fepc' (que es un mecanismo creado para atenuar y dar equilibrio a los precios internos de los combustibles a partir de la diferencia entre el ingreso del productor local y el precio de paridad) registraba un déficit abrumador superior a los $30 billones.[34] Para el cierre del año 2024 dicho déficit asciende a $10,5 billones[35] mientras para el cierre de 2025 llegó a $3,9 billones, y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público tiene por meta entregar en el año 2026 el 'Fepc' sin déficit significativo ($0), lo que representa dejarlo en equilibrio como una solución estructural del problema.

Debido al saneamiento del 'Fepc' y la caída en los precios internacionales del petróleo, el GN anunció una reducción de $500 pesos por galón en el precio de la gasolina corriente a partir del 01-feb-2026.

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

No obstante, el programa de ajuste del precio del 'Diésel' arrancó en el tercer trimestre del 2024 y se espera siga avanzando gradualmente y de manera concertada entre el gobierno, el gremio transportador y otros actores del sector, hasta cerrar la brecha de precios tal y como aconteció con la 'Gasolina'.

Como se citó más arriba, en el numeral 2.6., una de las medidas incluidas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo – MFMP, presentado por el Gobierno Nacional (el 13-jun-2025) para atacar el déficit fiscal del país es "- *Aumentar (sin definir aún el monto) del precio del diésel para homologarlo con los precios internacionales (excepto para transporte de carga que tendrá un tratamiento diferencial)"*[36].

Por último, se conoce que el incremento en el precio del 'Diésel' impacta negativamente disparando los costos de la cadena de suministro y, en general, la economía nacional. Para la Federación Colombiana de Transportadores de Carga *"...un aumento de 10% en los precios del 'Diésel' se traduce en un incremento proxy de 0,3% en el IPC, con un incremento proyectado de $6.000 en el precio del 'Diésel', esto podría resultar en un aumento del IPC de hasta 1,8%, exacerbando la inflación... y donde el aumento en el transporte urbano puede representar hasta 10% del salario mínimo"*.[37]

[33] Tomado de: https://www.infobae.com/colombia/2024/09/21/gobierno-promete-dejar-el-fondo-de-estabilizacion-de-combustibles-en-equilibrio-para-2026/

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

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

[36] Tomado de: https://www.presidencia.gov.co/prensa/Paginas/MinHacienda-revelo-las-claves-del-Marco-Fiscal-de-Mediano-Plazo-Pacto-fiscal-250614.aspx

[37] Ibidem

2.8. Índice de Costos de Construcción de Obras Civiles (ICOCIV)[38]

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

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

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

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

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

ICOCIV – Resultados anuales (dic-2025 / dic-2024)

Variación y contribución anual del ICOCIV por agrupaciones de subclases CPC V2.0 A.C.
En dic-2025, la variación anual del ICOCIV fue 4,31%, en comparación con dic-2024.

Las siguientes dos agrupaciones CPC relacionadas con la construcción de obras civiles presentaron una variación por encima del promedio nacional (4,31%):

- Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (5,17%)
- Construcciones en minas y plantas industriales (4,68%).

Las siguientes tres (3) agrupaciones CPC presentaron variaciones inferior promedio nacional (4,31%):

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

- Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) (3,49%)
- Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil (2,73%)
- Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas (2,67%)

ICOCIV. Variación y contribución anual de las cinco agrupaciones de subclases CPC V 2.0 al total Total nacional – diciembre de 2025

Tabla 15.

Código agrupación CPC	Nombre agrupación CPC	Peso %	Variación (%)	Contribución (puntos porcentuales)
			2025	2025
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	55,65	5,17	2,89
530202	Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	5,78	3,49	0,20
530203	Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	19,46	2,67	0,51
530204	Construcciones en minas y plantas industriales	9,49	4,68	0,44
530205	Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil	9,63	2,73	0,27
	Total	**100**	**4,31**	**4,31**

Fuente: DANE - ICOCIV.

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

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

Por subclases CPC y al comparar dic-2025 con el mismo mes del año anterior, las mayores variaciones se evidenciaron en:

- Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles (5,28%)
- Construcciones en minas (5,16%)
- Tuberías de larga distancia (5,07%)

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

- Cables locales y obras conexas (1,08%)
- Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones (1,96%)
- Otras obras de ingeniería civil (2,48%)

ICOCIV. Variación y contribución anual según 17 subclases CPC V2.0 A.C.
Total nacional – diciembre de 2025

Tabla 16.

Código CPC	CPC	Peso %	Variación (%)	Contribución al total nacional (puntos porcentuales)
			2025	2025
53211	Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles	48,71	5,28	2,58
53212	Ferrocarriles	0,58	3,70	0,02
53213	Pistas de aterrizaje	0,86	4,96	0,04
53221	Puentes y carreteras elevadas	2,40	4,24	0,10
53222	Túneles	3,09	4,45	0,14
53231	Acueductos y otros conductos de suministro de agua, excepto gasoductos	4,41	3,67	0,16
53232	Puertos, vías navegables e instalaciones conexas	0,46	4,68	0,02
53233	Represas	0,03	3,64	0,00
53234	Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones	0,89	1,96	0,02
53241	Tuberías de larga distancia	2,69	5,07	0,14
53242	Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables)	4,94	2,74	0,13
53251_D3	Gasoductos locales, Alcantarillado y plantas de tratamiento de agua	6,27	3,01	0,19
53252	Cables locales y obras conexas	5,56	1,08	0,06
53261	Construcciones en minas	4,91	5,16	0,25
53262	Centrales eléctricas	4,58	4,16	0,19
53270	Construcciones deportivas al aire libre	2,26	3,55	0,08
53290	Otras obras de ingeniería civil	7,36	2,48	0,19
	Total	**100,00**	**4,31**	**4,31**

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

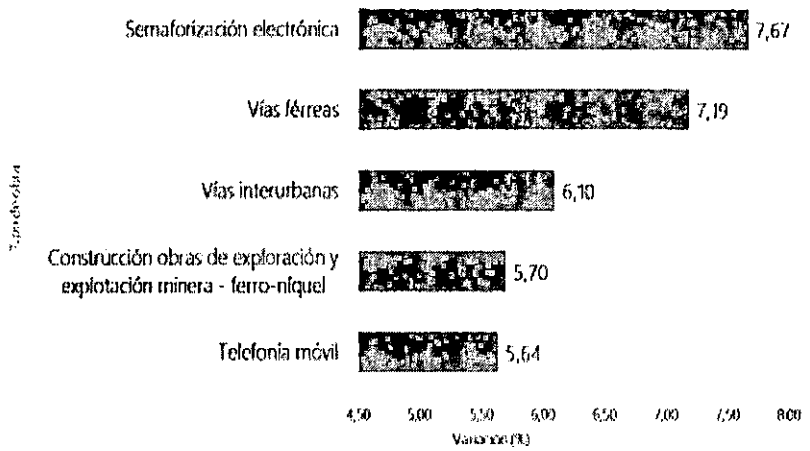
Variación y contribución anual por tipología de obra (46 obras).

Al comparar dic-2025 con dic-2024 y según tipología de obra, semaforización electrónica presentó la mayor variación anual (7,67%), seguido por vías férreas (7,19%) y vías interurbanas (6,10%).

Por su parte, las menores variaciones anuales según tipología de obra se observaron en: plantas de tratamiento agua potable (0,06%), construcción de líneas de media y baja tensión (0,30%) y espacio público (1,61%).

ICOCIV. Mayores variaciones anuales, según tipología de obra Total nacional dic-2025

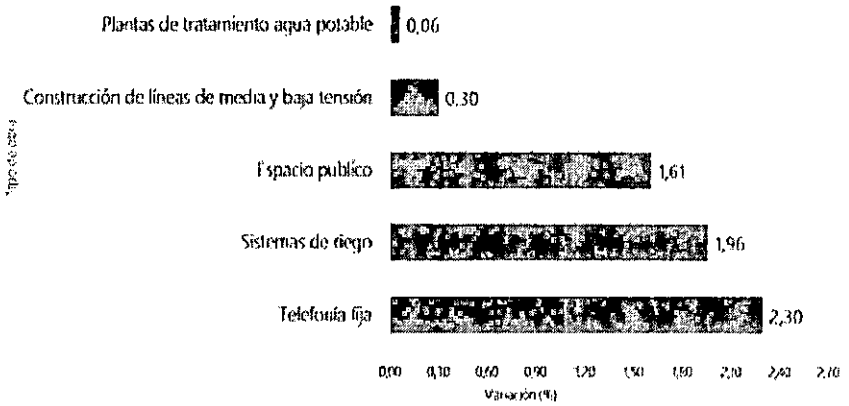
Gráfico 13.1



Fuente: DANE, ICOCIV.

ICOCIV. Menores variaciones anuales, según tipología de obra Total nacional dic-2025

Gráfico 13.2



Fuente: DANE, ICOCIV.

Los mayores aportes a la variación anual del ICOCIV (4,31%), se ubicaron en las tipologías: vías interurbanas, vías urbanas y transporte masivo los cuales sumaron 2,48 puntos porcentuales a la variación total.

Variación y contribución anual del ICOCIV según grupos de costos.

Por grupos de costos, en dic-2025, las variaciones de precios mayores al promedio nacional (4,31%) con respecto a dic-2024 se presentaron en:

- Transporte (8,02%)

- Mano de obra (6,77%)
- Maquinaria (6,11%)

Entre tanto que, los grupos de costos que en dic-2025 registraron variaciones de precio menor al promedio nacional (4,31%), en relación con el mes de dic-2024, corresponde a:

- Equipos (3,36%)
- Materiales (3,11%)
- Herramienta menor (2,75%)
- Equipos especiales para obra (-5,83%)

ICOCIV Variación y contribución anual según grupos de costos - Total nacional diciembre de 2025

Tabla 17.

Grupo	Peso %	Variación (%)	Contribución (puntos porcentuales)
		2025	2025
Materiales	51,31	3,11	1,65
Herramienta menor	2,14	2,75	0,05
Maquinaria	12,71	6,11	0,73
Equipos	6,18	3,36	0,19
Mano de obra	16,89	6,77	1,14
Transporte	8,89	8,02	0,67
Equipos especiales para obra	1,89	-5,83	-0,13
Total	**100,00**	**4,31**	**4,31**

Fuente: DANE - ICOCIV.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.
Nota 2: Contribuciones al total nacional

A continuación, se presenta comparativo entre los resultados de la variación del ICOCIV e IPC, en el cual se puede evidenciar que, entre otros aspectos, al cierre de dic-2023 la variación anual del IPC con registro del 9,28% fue muy cercana a la variación anual del ICOCIV con dato del 9,20%, la diferencia es de tan solo 0,08 puntos porcentuales entre ambos índices; para el cierre de 2024 la variación del IPC fue de 5,20% y superior en 1,42 puntos porcentuales a la variación anual del ICOCIV que cerró en 3,78%. Mientras que al cierre de dic-2025 el IPC fue de 5,10%, con 0,79 puntos porcentuales mayor al ICOCIV que fue de 4,31%.

También, puede notarse que en la serie mensual de datos analizada 'jul-2023 a dic-2025', el IPC

anual ha variado normalmente por encima del ICOCIV anual.

ICOCIV e IPC (Variación anual total)
Serie jul-2023 a dic-2025

Tabla 18.

		ICOCIV				IPC	
Año	**Mes**	**Índice**	**Variación porcentual (%)**			(variación anual)	Diferencia (IPC menos ICOCIV)
2023	Julio	126,33	0,17	9,07	10,93	11,78	0,85
	Agosto	126,22	-0,09	8,97	10,61	11,43	0,82
	Septiembre	126,30	0,07	9,05	10,54	10,99	0,45
	Octubre	126,20	-0,08	8,95	9,27	10,48	1,21
	Noviembre	126,36	0,13	9,10	9,01	10,15	1,14
	Diciembre	126,48	0,09	9,20	9,20	9,28	0,08
2024	Enero	129,59	2,46	2,46	6,58	8,35	1,77
	Febrero	131,14	1,20	3,69	5,35	7,74	2,39
	Marzo	131,07	-0,06	3,63	4,79	7,36	2,57
	Abril	131,38	0,24	3,88	4,54	7,16	2,62
	Mayo	131,81	0,32	4,21	4,65	7,16	2,51
	Junio	131,35	-0,35	3,85	4,14	7,18	3,04
	Julio	131,05	-0,23	3,61	3,73	6,86	3,13
	Agosto	131,11	0,05	3,66	3,88	6,12	2,24
	Septiembre	131,07	-0,03	3,63	3,77	5,81	2,04
	Octubre	131,28	0,16	3,80	4,03	5,41	1,38
	Noviembre	131,23	-0,04	3,76	3,85	5,20	1,35
	Diciembre	131,25	0,02	3,78	3,78	5,20	1,42
2025	Enero	133,73	1,89	1,89	3,2	5,22	2,02
	Febrero	135,21	1,10	3,01	3,10	5,28	2,18
	Marzo	136,23	0,76	3,79	3,94	5,09	1,15
	Abril	136,49	0,19	3,99	3,89	5,16	1,27
	Mayo	136,12	-0,27	3,71	3,28	5,05	1,77
	Junio	136,22	0,07	3,78	3,71	4,82	1,11
	Julio	137,00	0,57	4,37	4,54	4,90	0,36
	Agosto	137,12	0,09	4,47	4,59	5,10	0,51
	Septiembre	136,86	-0,19	4,27	4,42	5,18	0,76
	Octubre	136,54	-0,23	4,03	4,01	5,51	1,50
	Noviembre	136,72	0,13	4,16	4,18	5,30	1,12
	Diciembre	136,91	0,14	4,31	4,31	5,10	0,79

Fuente: DANE - ICOCIV

Nota:

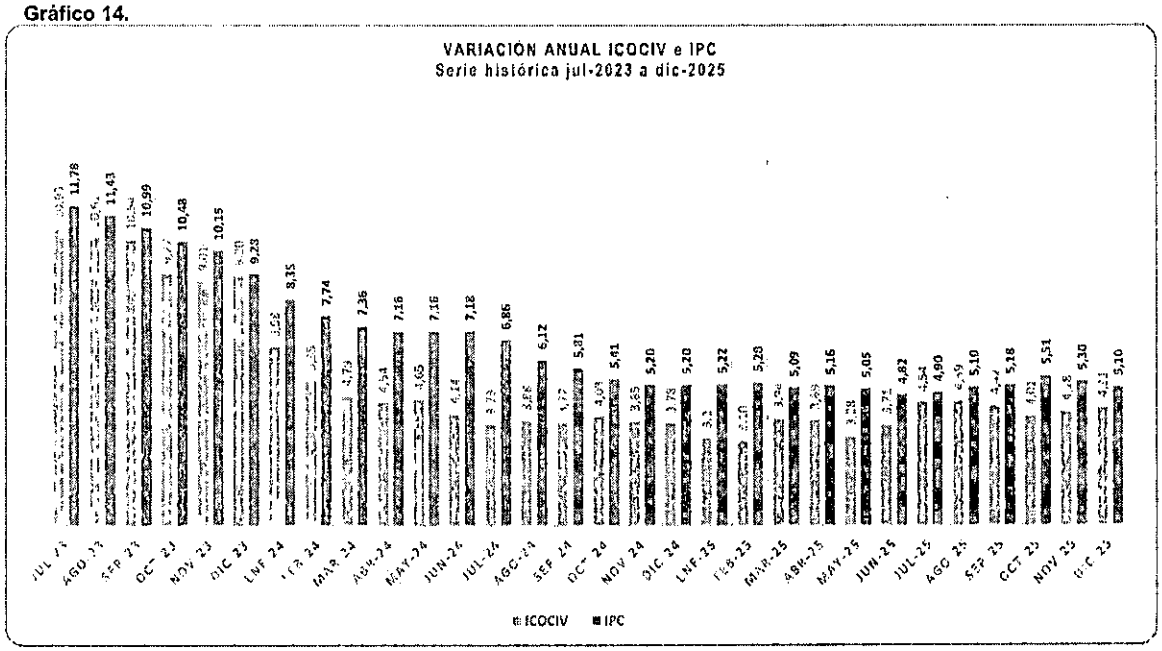
* La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

Actualizado el 30 de enero de 2026

Fuente: Dane – Banco de la República. Tomado de:
https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-costos-de-la-construccion-de-obras-civiles-icociv/indice-de-costos-de-la-construccion-de-obras-civiles-icociv-informacion-historica

ICOCIV e IPC (Variación anual total)
Serie jul-2023 a dic-2025

Gráfico 14.



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

En la siguiente Tabla 19 se presenta la variación y contribución mensual, año corrido y anual del ICOCIV, con corte a dic-2025, por la agrupación de subclase *'Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles'*, conforme el grupo de costos y los insumos (Anexo 9. - A9. ICOCIV - Variación y contribución mensual, año corrido y anual por agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. e insumos)

ICOCIV variación y contribución mensual, año corrido y anual por la agrupación de subclase 'Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles', según grupo de costos e insumos
Diciembre de 2025

Tabla 19.

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – ICOCIV											
A9. ICOCIV - Variación y contribución mensual, año corrido y anual por agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. e insumos Diciembre de 2025											
Código grupos CPC V 2.0 A.C	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.	Grupo de costos	Código de Insumo	Insumos	Pond. al grupo CPC V2 A.C. (%)	Variación (%)			Contribución a la variación del grupo CPC (puntos porcentuales)		
						Mes	Año corrido	Anual	Mes	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	101	Arena	0,36	0,39	7,04	7,04	0,00	0,02	0,02
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	102	Arborización	0,33	0,08	4,51	4,51	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	103	Consumibles	3,97	-3,57	-0,23	-0,23	-0,14	-0,01	-0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	104	Malla	0,40	0,12	-7,96	-7,96	0,00	-0,03	-0,03

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – ICOCIV

A9. ICOCIV - Variación y contribución mensual, año corrido y anual por agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. e insumos
Diciembre de 2025

Código grupos CPC V 2.0 A.C	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.	Grupo de costos	Código de Insumo	Insumos	Pond. al grupo CPC V2 A.C. (%)	Variación (%)			Contribución a la variación del grupo CPC (puntos porcentuales)		
						Mes	Año corrido	Anual	Mes	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	105	Alambre	0,12	0,12	1,50	1,50	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	106	Acero corrugado	1,69	3,97	1,85	1,85	0,06	0,03	0,03
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	107	Cemento	5,92	-0,32	5,26	5,26	-0,02	0,34	0,34
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	108	Tubería acueducto y alcantarillado	0,45	-0,01	-4,66	-4,66	0,00	-0,02	-0,02
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	109	Acero	1,99	0,48	-5,56	-5,56	0,01	-0,12	-0,12
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	110	Cinta	0,03	0,30	3,51	3,51	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	111	Tubería de concreto	0,22	0,00	4,27	4,27	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	112	Accesorios tubería	0,12	-0,24	1,41	1,41	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	113	Concreto común	6,06	1,59	-0,57	-0,57	0,09	-0,04	-0,04
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	114	Cable	0,08	2,98	-8,72	-8,72	0,00	-0,01	-0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	115	Grava	0,75	0,00	-0,73	-0,73	0,00	-0,01	-0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	116	Pintura	1,11	0,09	2,11	2,11	0,00	0,03	0,03
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	117	Accesorios eléctricos	0,59	-0,52	-2,41	-2,41	0,00	-0,01	-0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	118	Agua	0,38	-0,03	5,29	5,29	0,00	0,02	0,02
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	119	Elementos prefabricados	1,70	-0,37	4,38	4,38	-0,01	0,08	0,08
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	120	Asfalto	3,72	-0,01	10,09	10,09	0,00	0,45	0,45
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	121	Abrazaderas	0,02	0,07	0,84	0,84	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	122	Señalización	0,35	-0,13	3,21	3,21	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	123	Elementos plásticos	0,11	-0,01	2,38	2,38	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	124	Mortero	0,49	0,14	5,65	5,65	0,00	0,03	0,03
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	125	Recebo	11,26	0,08	4,64	4,64	0,01	0,52	0,52
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	126	Tubería acero	0,13	-0,11	-4,34	-4,34	0,00	-0,01	-0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	127	Concreto pavimentos	1,81	-0,52	30,20	30,20	-0,01	0,55	0,55

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – ICOCIV

A9. ICOCIV - Variación y contribución mensual, año corrido y anual por agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. e Insumos
Diciembre de 2025

Código grupos CPC V 2.0 A.C	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.	Grupo de costos	Código de Insumo	Insumos	Pond. al grupo CPC V2 A.C. (%)	Variación (%)			Contribución a la variación del grupo CPC (puntos porcentuales)		
						Mes	Año corrido	Anual	Mes	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	128	Piedra	2,13	0,01	4,39	4,39	0,00	0,09	0,09
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	129	Concreto simple	2,46	0,37	4,68	4,68	0,01	0,12	0,12
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	130	Textil sintético	1,20	0,01	3,98	3,98	0,00	0,05	0,05
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	131	Tubería PVC	0,27	-0,07	-0,02	-0,02	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	132	Arandela metálica	0,01	-0,74	2,41	2,41	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	133	Concreto lanzado	0,54	-0,05	4,70	4,70	0,00	0,03	0,03
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	134	Adoquín	0,10	0,85	7,04	7,04	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	135	Tierra	0,06	0,23	7,22	7,22	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	136	Combustible	0,04	0,03	2,32	2,32	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	137	Elementos metálicos	1,62	0,05	3,12	3,12	0,00	0,06	0,06
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	138	Ladrillo	0,01	0,87	10,19	10,19	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	139	Rejilla	0,49	0,15	5,93	5,93	0,00	0,03	0,03
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	140	Lamina	0,12	-0,24	0,69	0,69	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	141	Explosivos	0,79	5,02	12,47	12,47	0,04	0,11	0,11
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	142	Abono	0,03	-0,13	5,11	5,11	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	143	Bisagras	0,00	0,05	3,97	3,97	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	144	Caja de paso	0,01	-0,82	0,28	0,28	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	145	Cerradura	0,00	0,27	4,53	4,53	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	146	Bloque	0,18	1,14	13,05	13,05	0,00	0,03	0,03
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	147	Accesorios hidráulicos	0,08	-1,01	1,09	1,09	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	148	Adaptadores tubería	0,00	-0,16	4,62	4,62	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	149	Adhesivo cerámica	0,01	0,12	4,98	4,98	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	150	Grifería	0,05	-0,08	1,41	1,41	0,00	0,00	0,00

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – ICOCIV

A9. ICOCIV - Variación y contribución mensual, año corrido y anual por agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. e insumos
Diciembre de 2025

Código grupos CPC V 2.0 A.C	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.	Grupo de costos	Código de insumo	Insumos	Pond. al grupo CPC V2 A.C. (%)	Variación (%)			Contribución a la variación del grupo CPC (puntos porcentuales)		
						Mes	Año corrido	Anual	Mes	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	151	Tubería galvanizada	0,02	-0,28	-5,26	-5,26	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	152	Unión tubería	0,02	-0,12	-4,44	-4,44	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	153	Yeso	0,07	0,44	4,54	4,54	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	154	Curva tubería	0,00	-0,36	1,98	1,98	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	155	Tee tubería	0,01	-0,01	15,09	15,09	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	156	Platina	0,03	1,30	-0,32	-0,32	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	157	Yee tubería	0,01	0,00	7,03	7,03	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	158	Concreto arquitectónico	0,00	0,49	-2,76	-2,76	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	159	Codo tubería	0,01	0,00	-4,44	-4,44	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	160	Enchape	0,19	0,00	0,88	0,88	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	161	Aceite	0,01	0,00	0,49	0,49	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	162	Teja	0,07	-0,44	-2,48	-2,48	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	163	Tapón tubería	0,01	-0,26	6,49	6,49	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	164	Puertas	0,08	0,08	4,32	4,32	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	165	Junta de dilatación	0,12	-0,10	4,57	4,57	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	166	Neopreno	0,02	3,71	5,77	5,77	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	167	Vidrio	0,03	0,22	-0,61	-0,61	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	168	Acido	0,00	0,00	3,16	3,16	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	169	Válvula tubería	0,03	-0,11	0,08	0,08	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	170	Niple tubería	0,00	-0,08	0,21	0,21	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	171	Tubería cobre	0,00	0,78	8,57	8,57	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	172	Concreto tremie	0,20	-1,76	-2,33	-2,33	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	173	Reducción tubería	0,00	-0,34	-6,65	-6,65	0,00	0,00	0,00

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – ICOCIV

A9. ICOCIV - Variación y contribución mensual, año corrido y anual por agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. e Insumos
Diciembre de 2025

Código grupos CPC V 2.0 A.C	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.	Grupo de costos	Código de insumo	Insumos	Pond. al grupo CPC V2 A.C. (%)	Variación (%)			Contribución a la variación del grupo CPC (puntos porcentuales)		
						Mes	Año corrido	Anual	Mes	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Materiales	174	Aislantes tubería	0,00	-1,15	-1,69	-1,69	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Herramienta menor	201	Herramienta menor	1,52	0,10	2,75	2,75	0,00	0,04	0,04
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	301	Motoniveladora	1,09	-0,03	1,87	1,87	0,00	0,02	0,02
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	302	Compactador	1,37	0,18	4,83	4,83	0,00	0,06	0,06
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	303	Telehandler	0,23	0,77	-0,29	-0,29	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	304	Maquinaria de excavación	4,78	0,56	3,71	3,71	0,02	0,17	0,17
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	305	Bulldozer	1,74	0,44	3,77	3,77	0,01	0,06	0,06
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	306	Perforadora	2,12	0,00	23,68	23,68	0,00	0,43	0,43
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	307	Cargadora	0,47	0,23	4,16	4,16	0,00	0,02	0,02
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	308	Grúa	0,54	0,00	4,89	4,89	0,00	0,03	0,03
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	309	Fresadora de pavimento	0,09	0,00	2,48	2,48	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	310	Finisher	0,25	0,00	6,93	6,93	0,00	0,02	0,02
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	311	Piloteadora	0,07	0,00	8,57	8,57	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Maquinaria	312	Montacargas	0,03	0,69	6,01	6,01	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	401	Andamio	0,25	0,03	5,45	5,45	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	402	Compresor	1,47	0,40	3,92	3,92	0,01	0,05	0,05
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	403	Cortadora	0,08	-0,60	1,39	1,39	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	404	Demoledor	0,05	1,00	4,40	4,40	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	405	Elevador de carga	0,12	0,00	3,87	3,87	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	406	Equipo de medición	0,14	-0,09	1,90	1,90	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	407	Equipo de soldado u oxicorte	0,22	0,00	2,58	2,58	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	408	Equipos para concreto	0,88	-0,06	5,87	5,87	0,00	0,05	0,05
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	409	Formaleta y accesorios	0,94	0,07	4,11	4,11	0,00	0,04	0,04

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – ICOCIV

A9. ICOCIV - Variación y contribución mensual, año corrido y anual por agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. e insumos
Diciembre de 2025

Código grupos CPC V 2.0 A.C	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.	Grupo de costos	Código de insumo	Insumos	Pond. al grupo CPC V2 A.C. (%)	Variación (%)			Contribución a la variación del grupo CPC (puntos porcentuales)		
						Mes	Año corrido	Anual	Mes	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	410	Generador	0,10	0,00	3,86	3,86	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	411	Seguridad	0,02	-0,19	2,50	2,50	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos	412	Vibrocompactador	0,22	0,00	3,45	3,45	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	501	Soldador	0,07	0,00	7,96	7,96	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	502	Ayudante	3,59	0,00	7,80	7,80	0,00	0,31	0,31
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	503	Cuadrilla	7,94	0,00	7,03	7,03	0,00	0,54	0,54
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	504	Profesional	0,69	0,01	4,40	4,40	0,00	0,03	0,03
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	505	Cadenero	0,03	0,00	4,80	4,80	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	506	Oficial	1,30	0,00	6,65	6,65	0,00	0,08	0,08
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	507	Auxiliar	0,16	0,00	3,89	3,89	0,00	0,01	0,01
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	508	Técnico	0,06	0,00	2,35	2,35	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	509	Comisión topográfica	0,31	0,00	6,73	6,73	0,00	0,02	0,02
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	510	Conductor	0,02	0,00	11,14	11,14	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	511	Maestro	0,03	0,00	4,97	4,97	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	512	Capataz	0,11	0,00	3,63	3,63	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Mano de obra	513	Vigilante de obra	0,01	0,00	8,56	8,56	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Transporte	676	Carrotanque	0,77	0,00	3,70	3,70	0,00	0,03	0,03
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Transporte	677	Volqueta	7,02	-0,12	9,70	9,70	-0,01	0,64	0,64
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Transporte	678	Mixer	0,01	-0,36	3,61	3,61	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Transporte	679	Camión	1,40	0,00	6,40	6,40	0,00	0,08	0,08
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Transporte	680	Transporte de personal	0,09	0,46	3,10	3,10	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Transporte	681	Transporte interno	1,12	0,63	7,44	7,44	0,01	0,08	0,08
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Transporte	682	Transporte fluvial	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles – ICOCIV

A9. ICOCIV - Variación y contribución mensual, año corrido y anual por agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. e insumos
Diciembre de 2025

Código grupos CPC V 2.0 A.C	Agrupaciones de subclase CPC V 2.0 A.C.	Grupo de costos	Código de insumo	Insumos	Pond. al grupo CPC V2 A.C. (%)	Variación (%)			Contribución a la variación del grupo CPC (puntos porcentuales)		
						Mes	Año corrido	Anual	Mes	Año corrido	Anual
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos especiales para obra	701	Equipo especial pesado	0,00	0,00	1,47	1,47	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos especiales para obra	702	Equipo especial hidráulico	0,01	-0,14	4,54	4,54	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos especiales para obra	703	Equipo especial suministro eléctrico	1,03	0,00	-6,61	-6,61	0,00	-0,08	-0,08
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos especiales para obra	704	Equipo especial de comunicación	0,05	0,01	-3,10	-3,10	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos especiales para obra	705	Equipo especial control de aire	0,02	-0,64	-5,25	-5,25	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos especiales para obra	706	Equipo especial de semaforización	0,03	-0,01	3,95	3,95	0,00	0,00	0,00
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	Equipos especiales para obra	707	Equipo especial elevador vertical	0,01	0,24	-0,06	-0,06	0,00	0,00	0,00

Fuente: DANE-ICOCIV Boletín Técnico del 30 de enero de 2026 (Información actualizada dic-2025)
Tomado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-costos-de-la-construccion-de-obras-civiles-icociv/indice-de-costos-de-la-construccion-de-obras-civiles-icociv-informacion-historica

2.9. El hierro y acero en Colombia.

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

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

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

siderúrgicas más pequeñas, que parten generalmente de la chatarra reciclada, la cual igualmente va al horno.

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

Ahora bien, el precio del acero tiene un alto impacto en el costo de un proyecto de obra y puede verse influenciado por diversos factores. Entre ellos se encuentran las dinámicas de oferta y demanda, pues a mayor demanda, mayor será el precio al que los productores estarán dispuestos a vender, y a mayor oferta, menor será el precio para los consumidores; el aumento en los costos de producción, especialmente de las materias primas incorporadas, los cuales suelen trasladarse al precio final del producto; las fluctuaciones monetarias, que encarecen los productos importados ante la devaluación de la moneda local; y las imposiciones tributarias que incrementan los precios, o, por el contrario, las exenciones y subsidios que pueden contribuir a su disminución.

En este contexto, pese a que Colombia cuenta con importantes reservas de mineral de hierro, el cual es el principal componente del acero, lo que representa un alto potencial para fortalecer la producción nacional, la oferta local suele ser inferior a las necesidades de consumo. Este desbalance entre oferta y demanda se convierte en un factor determinante de la variación de los precios, ya que la cantidad demandada no es correspondida por un aumento suficiente en la producción disponible en el país.

Así las cosas, el precio del acero en Colombia también depende de la variación en los precios del carbón, del mineral de hierro y de la chatarra. Adicionalmente, debido a la dependencia de las importaciones, que incluyen costos de aranceles y fletes, el mercado nacional está sujeto a los cambios en los precios internacionales y a las fluctuaciones de la tasa de cambio del dólar estadounidense. A esto se suma la presión ejercida por China, que ofrece acero terminado a precios bajos, lo cual limita la capacidad de las acerías colombianas para trasladar los mayores costos a los productos finales sin perder competitividad.[39]

Es de reseñar que el Gobierno Nacional, con el objetivo de reducir la competencia de productos extranjeros y fortalecer la industria siderúrgica colombiana, expidió el Decreto 1227 del 03-oct-2024, que impone una salvaguardia a las importaciones de barras de acero corrugado, estableciendo un cupo libre de arancel de 29.529 ton/año. Las importaciones que superen este umbral estarán sujetas a un arancel de 14,5%; además, el Decreto 1294 del 18-oct-2024 estableció un gravamen de 35% sobre las importaciones de alambrón de hierro y acero provenientes de países sin acuerdos comerciales vigentes, como China y Rusia.[40]

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

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

[39] Tomado de: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.accivalores.com/wp-content/uploads/Perspectivas-mercado-siderurgico-04.06.2025.pdf
[40] Adaptado de: https://acortar.link/r5KwDl

La Cámara Colombiana del Acero (CAMACERO), en comunicado de prensa de 11-feb-2025, informa que las exportaciones colombianas de acero a EEUU son relativamente pequeñas, representando solo el 0,3% de la participación total de las importaciones estadounidenses en este sector, pero la implementación de estos aranceles impactará negativamente al país el reducir la competitividad de nuestros productos en el mercado estadounidense y con ello una disminución de las exportaciones, poniendo en riesgo la sostenibilidad de numerosas empresas de la industria metalúrgica y los empleos que estas generan. Hasta nov-2024, las exportaciones del sector siderúrgico colombiano a EEUU alcanzaron un volumen de 7.559 ton., con un valor FOB de USD26,35 millones.[41]

El 3-jun-2025, el presidente de Estados Unidos, Donald Trump, firmó una orden para aumentar los aranceles al acero y al aluminio de 25% a 50%. Esta medida entró en vigencia el pasado 4 de junio y continúa aumentando las tensiones comerciales pese a que EE.UU. sigue inmerso en negociaciones con distintos países sobre los denominados aranceles "recíprocos",[42] teniendo en cuenta que Colombia no figura como objetivo del 50%, debido a que su arancel se mantiene en 25% conforme al Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y medidas preexistentes.

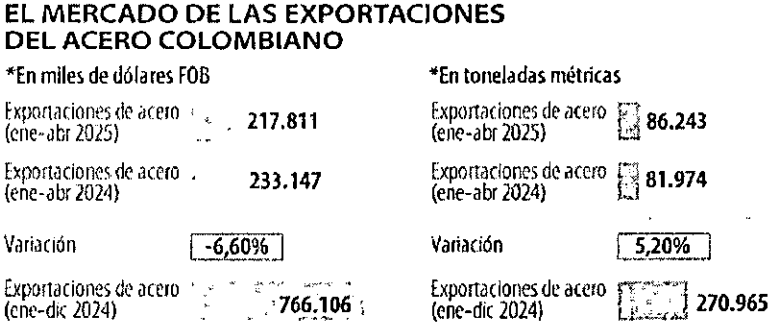
Según el Dane y como se puede observar en la [Imagen 4], al cierre del primer cuatrienio, el país ha exportado un total de US$16.076 millones FOB, de los cuales US$217,8 millones corresponde al hierro y al acero. Esto es aproximadamente a 1,35% del total de las ventas externas entre enero y abril de 2025.[43]

Igualmente se puede deducir que entre enero y abril de 2025, las exportaciones en valor (FOB) fueron de 217,8 millones de dólares, un 6,6% menos que en el mismo periodo de 2024 (233,1 millones). Esto sugiere que, aunque se haya vendido más acero en cantidad, el precio promedio por tonelada pudo haber bajado o los mercados compradores hayan pagado menos.

En términos de volumen, se exportaron 86.243 toneladas métricas en ene-abr 2025, lo que representa un 5,2% más que las 81.974 toneladas de ene-abr 2024. Esto indica que la producción y/o la demanda internacional de acero colombiano por volumen creció durante este periodo de tiempo.

Exportaciones del acero colombiano

Imagen 4.



Tomado de: https://www.larepublica.co/economia/colombia-solo-envia-0-03-de-la-produccion-de-acero-a-ee-uu-4150513#:~:text=Presidenta%20Sheinbaum%20advierte%20sobre%20medidas,apenas%20a%200%2C3%25.

[41] Tomado de: https://camacero.org/camara-colombiana-del-acero-2025-comunicado-de-prensa/
[42] Tomado de: https://www.larepublica.co/economia/colombia-solo-envia-0-03-de-la-produccion-de-acero-a-ee-uu-4150513#:~:text=Presidenta%20Sheinbaum%20advierte%20sobre%20medidas,apenas%20a%200%2C3%25.
[43] Ibídem

Es indudable que la imposición arancelaria tiene un impacto grande sobre el mercado mundial de acero, y particularmente en la región (América), pues del "Top 5" de países que abastecen el 90,77% del consumo de acero importado en los Estados Unidos, cuatro (4) de ellos son países de la región: Chile, Canadá, México y Perú. [Imagen 5]

Top 15 de países de origen de las importaciones de acero de EEUU
Ene - Mar 2024-2025

Imagen 5.

TOP 15 PROVEEDORES DE ACERO A EE.UU. DEL PRIMER TRIMESTRE 2025

Proveedores de acero	Ene-Mar 2024	Ene-Mar 2025	Variación
Chile	US$1.102.872.053	US$1.511.772.284	37%
Canadá	US$955.002.739	US$998.249.427	5%
Alemania	US$172.907.556	US$310.041.927	79%
México	US$214.645.423	US$280.393.711	31%
Perú	US$193.138.266	US$257.174.380	33%
Corea del Sur	US$135.582.078	US$145.490.076	7%
China	US$117.650.314	US$131.679.420	12%
Rep. Democrática del Congo	US$2.226.290	US$128.710.075	5681%
Tailandia	US$63.370.697	US$100.137.761	58%
India	US$53.751.040	US$82.506.153	53%
Taiwán	US$59.844.716	US$71.662.368	20%
Brasil	US$41.005.224	US$69.441.105	69%
Italia	US$45.185.965	US$60.991.427	35%
España	US$8.885.591	US$56.259.915	534%
Japón	US$44.518.306	US$52.797.860	19%

Fuente: AmCham / Gráfico: LR-SI-AA
Grafico LR

Tomado de: https://www.larepublica.co/economia/colombia-solo-envia-0-03-de-la-produccion-de-acero-a-ee-uu-4150513#:~:text=Presidenta%20Sheinbaum%20advierte%20sobre%20medidas,apenas%20a%200%2C3%25.

En este escenario regional, Colombia no es ajena a los efectos de estas dinámicas comerciales; sin embargo, presenta características competitivas relevantes. Al respecto, Daniel Rey director ejecutivo de la Cámara Colombiana de Productos de Acero, quien sostiene que la industria siderúrgica colombiana además de su aporte económico es una de las más sostenibles del mundo dado que "*Colombia produce el acero más limpio del planeta. El 80 % del acero nacional se fabrica a partir de chatarra, lo que reduce significativamente la huella de carbono. Mientras en China se usa una tecnología altamente contaminante, aquí reciclamos entre 1,2 y 1,3 millones de toneladas de chatarra al año para transformarlas en acero de calidad*".[44]

[44] Tomado de: https://www.valoraanalitik.com/el-sector-de-acero-en-colombia-enfrenta-su-mayor-reto-en-decadas-en-contra-de-los-precios-subsidiados/, información del 12-11-2025

De esta manera, la industria siderúrgica se convierte en un ejemplo de economía circular, pues recicla anualmente 1,3 millones de chatarra. Además, produce en promedio 0,66 toneladas de emisiones de CO2, en comparación con las 2,6 toneladas de India o las 2,24 de China. El país tiene tres pilares fundamentales: la sostenibilidad, la competitividad y la tecnología e innovación; esto sumado a los más de 50.000 empleos, directos e indirectos, que se generan.[45]

Durante los días 11 y 12 de nov-2025 se llevó a cabo el Alacero Summit 2025, evento cumbre de la industria siderúrgica de América Latina, celebrado en Cartagena, Colombia, reuniendo a líderes, empresarios y expertos para discutir desafíos, oportunidades, sostenibilidad, geopolítica y defensa comercial en el sector del acero; allí Daniel Rey informó que Colombia está cerrando un ciclo que era recesivo y espera poder ingresar a un ciclo con mayor demanda de acero; igualmente indicó que para el 2026, están sujetos a lo que ocurra en el sector de la construcción, el cual ha venido presentado un periodo de registros positivos y que aunque el primer semestre de 2026 todavía va a ser duro para esta industria, tal vez para el segundo semestre la demanda de acero pueda empezar un proceso de recuperación paulatina.[46]

2.10. Producción y despacho de cemento gris[47]

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

En la Tabla 20 y el Gráfico 15 se presenta la estadística de producción y despachos de cemento gris para la serie anual 2019-2024.

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

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

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

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

[45] Tomado de: https://www.larepublica.co/empresas/inicio-la-primera-jornada-de-alacero-summit-2025-4267657, información del 12-11-2025
[46] Ibidem
[47] Tomado y adaptado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/construccion/estadisticas-de-cemento-gris

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

Tabla 20.

Estadística de Cemento Gris - ECG

Evolución de la producción y los despachos nacionales de cemento gris

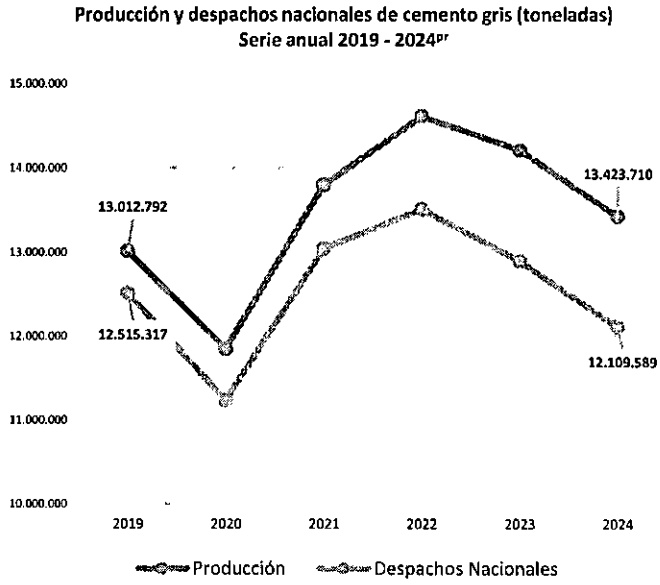
Total nacional (cifras en toneladas)

Serie anual 2020-2024[p]

Año	Producción	Despachos Nacionales	Variación Producción	Variación Despachos nacionales
2019	13.012.792	12.515.317		
2020	11.848.568	11.233.970	-8,9%	-10,2%
2021	13.797.104	13.041.354	16,4%	16,1%
2022	14.611.414	13.505.398	5,9%	3,6%
2023	14.210.890	12.893.705	-2,7%	-4,5%
2024	13.423.710	12.109.589	-5,5%	-6,1%

Fuente: DANE, actualizado al 20-feb-2025

Gráfico 15.



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

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

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

Tabla 21.

Estadística de Cemento Gris - ECG

Despachos nacionales de cemento gris por canal de distribución

Total nacional (cifras en toneladas)

Serie anual 2020-2024p

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

[1] El canal de distribución "Otros" incluye los despachos nacionales efectuados por parte del establecimiento productor a canales diferentes a los tres especificados (comercialización; constructores y contratistas; concreteras). Incluye los despachos a la industria (fibrocemento, prefabricados y otras); a otras actividades económicas; donaciones, consumo interno.

Fuente: DANE, actualizado al 20-feb-2025

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

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

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

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

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

Tabla 22.

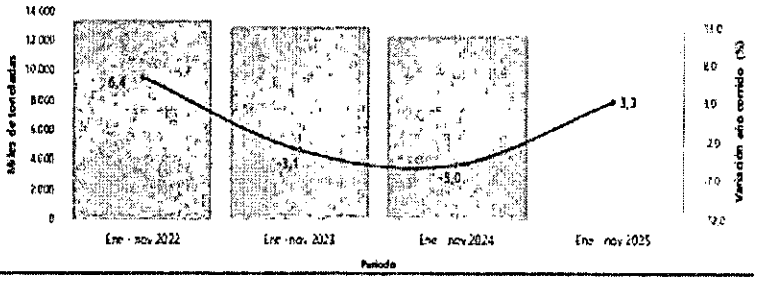
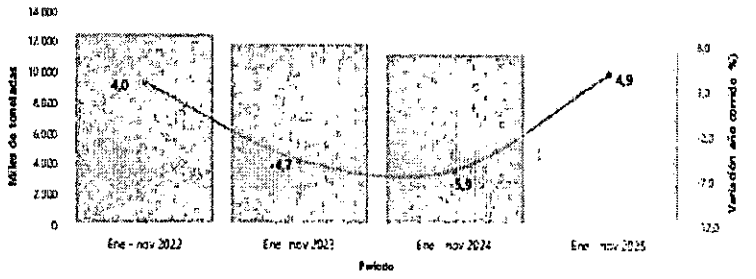
Departamentos	Granel		Empacado		Total	
	Variación anual (%)	Contribución (p.p.)	Variación anual (%)	Contribución (p.p.)	Variación anual (%)	Contribución (p.p.)
Total Nacional	**-9,2**	**-9,2**	**-8,0**	**-8,0**	**-8,4**	**-8,4**
Antioquia	-0,2	0,0	-12,1	-2,1	-8,6	-1,4
Santander	-33,1	-1,7	-14,1	-0,7	-19,8	-1,0
Boyacá	-9,4	-0,2	-28,1	-1,2	-24,6	-0,9
Atlántico	-21,3	-2,2	0,2	0,0	-12,1	-0,7
Cundinamarca	-8,2	-0,8	-7,3	-0,5	-7,7	-0,6
Magdalena	-20,0	-0,4	-14,9	-0,5	-16,1	-0,4
Bolívar	1,0	0,0	-11,8	-0,5	-7,9	-0,4
Caldas	-17,0	-0,5	-11,4	-0,3	-13,4	-0,3
Cesar	-22,0	-0,3	-10,0	-0,3	-12,2	-0,3
Tolima	-26,5	-0,6	-4,8	-0,2	-9,6	-0,3
Casanare	-20,3	-0,1	-17,0	-0,3	-17,4	-0,3
Nariño	-15,2	-0,1	-9,2	-0,3	-9,8	-0,2
Meta	-29,0	-0,9	3,9	0,1	-5,9	-0,2
Bogotá*	0,8	0,2	-6,0	-0,3	-1,9	-0,2
Sucre	23,8	0,2	-8,2	-0,2	-3,8	-0,1
Huila	-6,3	-0,1	0,0	0,0	-1,1	0,0
Norte de Santander	-20,7	-0,4	6,3	0,2	1,3	0,0
Quindío	-3,2	0,0	8,5	0,1	4,7	0,0
Valle del Cauca	12,5	0,8	0,1	0,0	3,4	0,3
Resto**	-28,1	-1,9	-7,1	-1,1	-10,6	-1,3

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

Para lo que va corrido del 2025 (ene – nov) la producción de cemento gris alcanzó los 12.677,4 miles de toneladas, presentando un aumento de 3,3% con relación al mismo periodo del año anterior. Los despachos al mercado nacional acumularon 11.654,5 miles de toneladas dando como resultado una variación positiva de 4,9% con respecto al periodo ene - nov 2024.

Producción y despachos de cemento gris (miles de toneladas - variación año corrido)
Total nacional Enero – noviembre (2022 – 2025[P])

Gráfico 16.

Variable	Cantidad (miles de toneladas)		Evolución de la producción y despachos nacionales de cemento gris
	Ene - nov 2024	Ene - nov 2025	
Producción	12.278,4	12.677,4	
	Ene - nov 2024	Ene - nov 2025	
Despachos nacionales	11.107,6	11.654,5	

Fuente: DANE, ECG.

[P] 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.

Tomado de: www.dane.gov.co/files/operaciones/ECG/bol-ECG-nov2025.pdf, consultado febrero 2026.

Variación año corrido (ene – nov 2025 p / ene - nov 2024) según canal de distribución:
En el periodo ene-nov 2025 frente al mismo periodo de 2024, la variación positiva de 4,9% en el total de los despachos de cemento gris, se explicó principalmente por el crecimiento en el canal de Comercialización (11,3%), el cual sumó 6,3 puntos porcentuales a la variación año corrido.

Por tipo de empaque según canal de distribución:
Al comparar los despachos de ene-nov 2025 frente al mismo periodo de 2024, la disminución presentada en el canal de Concreteras (-3,3%) restó 2,4 puntos porcentuales a la variación del cemento gris a granel (-1,4%).

Por su parte, el crecimiento en los despachos de cemento gris empacado obedeció principalmente al canal de distribución de Comercialización (11,3%), el cual sumó 9,5 puntos porcentuales a la variación de 8,1%.

Variación y contribución año corrido de los despachos de cemento gris por tipo de empaque según canal de distribución
Total nacional enero – noviembre (2025p / 2024)

Tabla 23.

Canal de distribución	Granel		Empacado		Total	
	Variación año corrido (%)	Contribución (p.p.)	Variación año corrido (%)	Contribución (p.p.)	Variación año corrido (%)	Contribución (p.p.)
Total	**-1,4**	**-1,4**	**8,1**	**8,1**	**4,9**	**4,9**
Comercialización	-18,9	0,0	11,3	9,5	11,3	6,3
Concreteras	-3,3	-2,4	36,9	0,2	-2,7	-0,7
Constructores y contratistas	-0,3	-0,1	-8,9	-1,1	-5,0	-0,7
Otros*	11,2	1,1	-18,5	-0,6	-0,2	0,0

Fuente: DANE, ECG.

* incluye los despachos nacionales efectuados por parte del establecimiento productor a canales diferentes a los tres especificados (comercialización; constructores y contratistas; concreteras). Incluye los despachos a la industria (fibrocemento, prefabricados y otras); a otras actividades económicas; donaciones, consumo interno.

P Cifras provisionales

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

Tomado de: www.dane.gov.co/files/operaciones/ECG/bol-ECG-nov2025.pdf, consultado feb 2026.

2.11. Producción de concreto premezclado[48]

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

En la Imagen 6 puede observarse que para el período de los últimos 12 meses comprendidos entre dic 2024–nov 2025, la producción de concreto premezclado registró un decrecimiento de 3,9% en la producción de concreto premezclado; este comportamiento se explicó principalmente por la variación registrada en el destino Vivienda (-5,0%), el cual restó 2,9 puntos porcentuales a la variación total.

La disminución de 5,0% en la producción de concreto premezclado con destino a la construcción de Vivienda, se explica principalmente por el decrecimiento de 16,1% en la vivienda VIS. Por otro lado, la vivienda No VIS presentó una variación 5,2%.

La producción de concreto premezclado para el destino Obras Civiles presentó una variación de 1,4%, explicado fundamentalmente por el crecimiento en el grupo de obra 530201 (4,5%) Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles.

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

Producción, variación, contribución y participación doce meses de concreto premezclado
Según destino y tipo de vivienda (miles de metros cúbicos, variación porcentual y contribución) Total nacional
Dic 2024 – nov 2025p / dic 2023 - nov 2024

Imagen 6.

Destinos	Producción (Miles de metros cúbicos) Dic 2023 - nov 2024	Producción (Miles de metros cúbicos) Dic 2024 - nov 2025p	Variación doce meses (%)	Contribución doce meses (p.p.)	Participación (%) Dic 2023 - nov 2024	Participación (%) Dic 2024 - nov 2025
Total	**7.855,1**	**7.548,4**	**-3,9**	**-3,9**	**100,0**	**100,0**
Vivienda	4.631,9	4.400,8	-5,0	-2,9	59,0	58,3
Edificaciones	1.243,7	1.186,0	-4,6	-0,7	15,8	15,7
Obras Civiles	1.812,9	1.837,5	1,4	0,3	23,1	24,3
Otros*	166,5	124,2	-25,4	-0,5	2,1	1,6
Tipo de vivienda						
No VIS	2.408,5	2.534,5	5,2	1,6	30,7	33,6
VIS	2.223,4	1.866,3	-16,1	-4,5	28,3	24,7
Grupos de Obras Civiles						
530201	1.335,2	1.395,4	4,5	0,8	17,0	18,5
530202	99,5	97,7	-1,9	0,0	1,3	1,3
530203	25,2	22,8	-9,5	0,0	0,3	0,3
530204	102,9	72,9	-29,1	-0,4	1,3	1,0
530205	250,1	248,7	-0,6	0,0	3,2	3,3

Fuente: DANE, EC.
P Cifra provisional
*Otros: Se refiere a la producción de concreto premezclado a la que no es posible identificar o clasificar por su destino o uso final como: mayoristas, intermediarios, comercializadores, distribuidores, transformadores (prefabricados), etc.
Nota: La diferencia en la suma de las variables, obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en la operación estadística.
Grupo 530201. Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles.
Grupo 530202. Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos).
Grupo 530203. Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas.
Grupo 530204. Construcciones en minas y plantas industriales.
Grupo 530205. Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil.
Tomado de: www.dane.gov.co/files/operaciones/EC/bol-EC-nov2025.pdf, boletín técnico del 20 de ene 2026.

2.12. Indicador de mezcla asfáltica (IMA)[49]

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

En la Tabla 24 se presenta el comportamiento de la producción de mezcla asfáltica (IMA) para el período de 12 meses comprendido entre nov 2024 - oct 2025[pr] en comparación con lo acontecido para el período entre nov 2023 - oct 2024. En dicho período la Producción de mezcla asfáltica alcanzó los 2.667.530 metros cúbicos de mezcla asfáltica con una variación de 0,2% en comparación con lo

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

registrado en el período oct 2023 - sept de 2024, en el que se produjeron 2.662.445 metros cúbicos.

El aumento de la producción de mezcla asfáltica se explica según tipo de mezcla así:

- Las mezclas semidensas, 3,8% sumando 1,1 puntos porcentuales a la variación doce meses.
- Las mezclas asfálticas de categoría Otras*, registraron una variación negativa de 10,8% restando 0,3 puntos porcentuales a la variación doce meses.
- La producción de mezcla asfáltica densa registró una variación negativa de 0,9% restando 0,6 puntos porcentuales a la variación doce meses de la producción total (0,2%).

Variación y contribución 12 meses de la Producción de mezcla asfáltica
Según tipo de mezcla. Total nacional
noviembre 2024 – octubre 2025Pr / noviembre 2023 – octubre 2024

Tabla 24.

Tipo de mezcla	Nov 2023 - oct 2024	Nov 2024 - oct 2025	Variación doce meses (porcentaje)	Contribución a la variación total
Densa	1.790.230	1.774.841	-0,9	-0,6
Semidensa	788.090	817.662	3,8	1,1
Otras*	84.125	75.027	-10,8	-0,3
TOTAL	2.662.445	2.667.530	0,2	0,2

Fuente: DANE, IMA.

Pr: cifras preliminares

Nota: por presentación de las cifras a un decimal, la suma de las contribuciones puede no coincidir con el total para el grupo o el total del indicador, por efectos de redondeo.

*Incluye los tipos de mezcla asfáltica gruesa, alto módulo, drenante, abierta y discontinua para capa de rodadura.

Tomado de: www.dane.gov.co/files/operaciones/IMA/bol-IMA-oct2025.pdf, consultado en feb 2026.

La Imagen 7 contine el registro de la variación y la contribución de los Despachos de mezcla asfáltica, según el departamento de destino de los despachos, para el período de 12 meses que va de nov-2024 a oct-2025, cuyos Despachos de mezcla asfáltica tuvieron una variación positiva de 0,2% en comparación con lo registrado en el período anterior de nov- 2023 a oct-2024. Este aumento se explica principalmente por:

- El aumento de los despachos de mezcla asfáltica hacia el departamento de Boyacá con una variación de 225,7% y una contribución de 3,0 puntos porcentuales a la variación doce meses.
- El departamento del Valle del Cauca presentó una variación de 32,1% y una contribución de 3,0 puntos porcentuales.

En contraste, se registró una disminución en algunos de los departamentos que conforman el grupo de Resto* con una variación de -9,5% y una contribución de 3,4 puntos porcentuales negativos a la variación doce meses. Le sigue el departamento de Tolima con una variación de -34,8% y una contribución negativa de 1,1 puntos porcentuales a la variación doce meses (0,2%).

Variación y contribución 12 meses de los Despachos de mezcla asfáltica
Según departamento de destino de los despachos. Total nacional
Nov 2024 – Oct 2025Pr/ Nov 2023 – Oct 2024

Imagen 7.

Departamento	Nov 2023 - oct 2024	Nov 2024- oct 2025	Variación doce meses (porcentaje)	Contribución a la variación total (puntos porcentuales)
Antioquia	426.101	421.173	-1,2	-0,2
Bogotá	485.293	479.538	-1,2	-0,2
Boyacá	35.306	114.975	225,7	3,0
Cundinamarca	324.517	303.880	-6,4	-0,8
Risaralda	36.571	58.435	59,8	0,8
Santander	66.273	41.815	-36,9	-0,9
Tolima	81.561	53.208	-34,8	-1,1
Valle del cauca	245.701	324.658	32,1	3,0
Resto*	961.100	869.865	-9,5	-3,4
TOTAL	2.662.423	2.667.547	0,2	0,2

Fuente: DANE, IMA.
Pr: cifras preliminares
Nota: por presentación de las cifras a un decimal, la suma de las contribuciones puede no coincidir con el total para el grupo o el total del indicador, por efectos de redondeo.
* Incluye los departamentos de Amazonas, Arauca, Atlántico, Bolívar, Caldas, Caquetá, Casanare, Cauca, Cesar, Chocó, Córdoba, Guainía, Guaviare, Huila, La Guajira, Magdalena, Meta, Nariño, Norte de Santander, Putumayo, Quindío, San Andrés, Sucre, Vaupés y Vichada.
Tomado de: www.dane.gov.co/files/operaciones/IMA/bol-IMA-oct2025.pdf, Boletín técnico del 15 de diciembre de 2025. Consultado en feb de 2026.

2.13. Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC)[50]

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

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

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

Tabla 25.

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

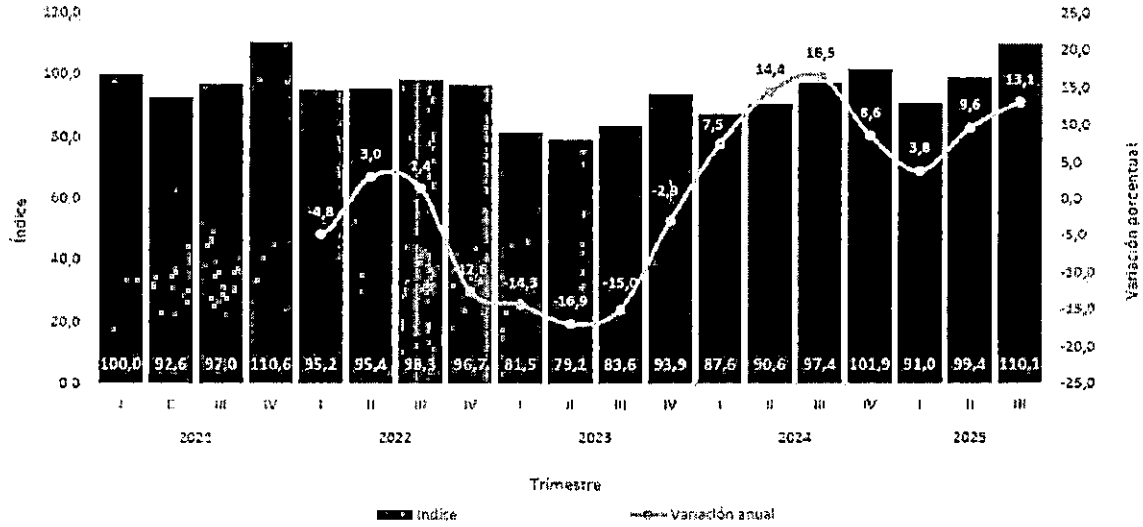
Fuente: Dane
Tomado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/construccion/indicador-de-produccion-de-obras-civiles-ipoc

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

Durante el tercer trimestre de 2025, la producción de obras civiles a precios constantes registró un crecimiento de 13,1%, frente al mismo trimestre de 2024.

Índice y variación anual de la Producción de Obras Civiles (IPOC) a precios constantes
Total nacional
2021 (I trimestre) – 2025 (III trimestre^{Pr})

Gráfico 17.



Fuente: DANE, IPOC.
Pr: preliminar
Tomado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/construccion/indicador-de-produccion-de-obras-civiles-ipoc

Ahora bien, del IV trimestre de 2024 al III trimestre de 2025, el aumento de 8,9% de la producción de obras civiles a precios constantes, se explica por el comportamiento positivo en tres de los cinco 'Grupos de obra' a saber:

- 530204 'Construcciones en minas y plantas industriales', presentó una variación de 40,8% y sumó 7,1 puntos porcentuales a la variación total.
- 530201 'Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles', aumentó su producción en 5,9% y aportó 3,0 puntos porcentuales a la variación total doce meses.
- 530202 'Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)', registró un crecimiento de 0,7% y contribuyó con 0,1 puntos porcentuales a la variación total doce meses.

En contraste, el 'Grupo de obra' 530205 'Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil', registró una disminución en su producción doce meses del 1,3% y aportó -0,1 puntos porcentuales a la variación total y el grupo 530203 'Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas', redujo su producción en 7,8% y restó 1,1 puntos porcentuales a la variación total doce meses.

Variación y contribución 12 meses de la Producción de Obras Civiles (IPOC) a precios constantes
Según tipo de construcción. Total nacional
III trimestre de 2024 - II trimestre de 2025^{Pr} / III trimestre de 2023 - II trimestre de 2024

Imagen 8.

Tipo de construcción	Variación doce meses (porcentajes)	Contribución a la variación total (puntos porcentuales)
TOTAL	**8,9**	**8,9**
530204 Construcciones en minas y plantas industriales	30,8	7
530201 Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	5,9	1
530202 Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	2,7	0,7
530205 Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil	-0,3	0,1
530203 Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	-7,9	-1,1

Fuente: DANE, IPOC.
Pr: cifras preliminares
Nota: Por presentación de las cifras a un decimal, la suma de las contribuciones puede no coincidir con el total para el grupo o el total del indicador, por efectos de redondeo.

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

3. SÍNTESIS DEL ESTUDIO ECONÓMICO

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

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

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

Dándose un avance progresivo a partir del mes de may-2020 con la reactivación de otro tanto de actividades suspendidas, también en el semestre se autorizaron el funcionamiento de los sectores de manufactura y la habilitación de servicios como las bibliotecas, museos, salas de belleza, entre otros. En el tercer trimestre de 2020 se permitió una operación de la economía menos restrictiva, aunque sin desconocer que las prolongadas medidas de aislamiento condujeron al irreversible cierre de un volumen importante de empresas y negocios que quebraron y el efecto desencadenado sobre la afectación de forma temporal de más de 5 millones de puestos de trabajo (muchos de ellos irrecuperables) y el consecuente incremento en los niveles de desempleo que superó el 20% en el primer pico del coronavirus, bajando levemente al 16,8% en ago-2020, y sosteniéndose en ese nivel para el cierre de 2020.

La pandemia y el impacto de la recesión provocó la muerte de más de 60 mil personas a causa de la enfermedad al corte de 2020 y llegando a más de 127 mil fallecidos al final de oct-2021, sin embargo, progresivamente se fue dando pasos para la búsqueda de la recuperación de la economía, que terminó cerrando el 2020 con cifras en rojo o de recesión (con PIB del -7,2%) y en niveles muy distantes al crecimiento de la producción logrado al cierre de 2019 (con PIB del 3,2%).

Pero la recuperación económica del país (luego de la pandemia) queda reflejada con un rebote del PIB al 10,8% al cierre de 2021 y del 7,3% al cierre de 2022, con un pobre crecimiento del 0,7% para el año 2023 (con fuertes caídas en los sectores tradicionales de Construcción con -4,2%, Industrias manufactureras con -3,5% y Comercio con -2,8%) y con una moderada variación del PIB del orden del 1,6% al cierre de 2024^{pr}, período en el cual la 'Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca' y las 'Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios', crecieron el 8,1%, cada una; la 'Administración pública, defensa, educación y salud' creció el 4,2%; los sectores tradicionales de 'Construcción', 'Comercio' e 'Industrias manufactureras' variaron el

1,9%, el 1,4% y el -2,1%, respectivamente; por su parte las 'Actividades inmobiliarias' y el 'Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado' crecieron ambas al 1,9%; mientras el sector de 'Información y comunicaciones' decreció modernamente el -0,8%; pero la 'Explotación de minas y canteras' fue la que más dramáticamente cayó con el -5,2%.

Para el semestre I-2025^{pr}, el PIB nacional crece 2,4% respecto al semestre I-2024^{pr}, y los mayores crecimientos por sector fueron: De 11,4% para Actividades artísticas, entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios; 5,3% para Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca; 4,8% para Comercio al por mayor y al por menor; y de 2,7% para Administración pública, defensa, educación y salud. Otras variaciones positivas del PIB por debajo de la media (2,4%) fueron: De 3,0% para Actividades financieras y de seguros; 2,0% para Actividades inmobiliarias; 1,8% para Información y comunicaciones; 1,3% para Actividades profesionales, científicas y técnicas; 1,1% para Industrias manufactureras. Mientras que los siguientes sectores presentaron variaciones negativas: De -7,6% para Explotación de minas y canteras; -3,3% para Construcción; y de -0,3% para Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado.

El 2024^{pr}, respecto de 2023^{p}, daba cuenta de una variación positiva del 1,9% para el sector de la Construcción, jalonada principalmente por el crecimiento en las 'Obras civiles' (11,8%) y en menor grado por las 'Actividades especializadas para la construcción' (1,5%), ya que la 'Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales' cerró en negativo (-2,5%). Sin embargo, para el semestre I-2025^{pr}, versus el semestre I-2024^{pr}, el panorama agregado del sector Construcción es diferente, con un decrecimiento total del 3,3%, con aumento del 6,8% para las 'Obras civiles', y fuertes caídas o números en rojo para la 'Construcción de edificaciones' del -8,1%, y las 'Actividades especializadas para la construcción' del -3,6%.

A la expedición de este documento no se cuenta con el dato oficial del DANE sobre crecimiento del PIB nacional al 31-dic-2025, pero las estimaciones del Ministerio de Hacienda y Crédito Público son del 2,7%, para el Banco de la República de Colombia del 2,8%, y para la muestra de otros actores de la economía (presentados en la Tabla 8) estaría entre 2,5% y 2,9%. Es decir que, para el período postpandemia, Colombia lograría por primera vez consolidar un crecimiento del PIB superior al 2%, evidenciándose una recuperación económica más estable.

Así también, los pronósticos de crecimiento del PIB del país a 31-dic-2026 son: Para el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y Banco de la República de Colombia, a razón del 3.0% y 2,86%, respectivamente; mientras las previsiones entregadas por entidades multilaterales como el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Mundial (BM), la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), la Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL), la Organización de Naciones Unidas (ONU) y por parte de otros analistas, otras entidades privadas y bancarias plantean un escenario de crecimiento del PIB para el 2026 en el rango de 2,3% y 3,2%.

Desde otra arista, la tasa de desempleo, en la serie histórica ene-2020 a dic-2025, tuvo su pico más elevado con el 22% en may-2020 (año de pandemia Covid), evidenciando una tendencia de decrecimiento, recuperando los niveles de tasas de desocupación prepandemia, pues para dic-2024 fue del 9,1%, y en nov-2025 se logra la tasa de desempleo más baja del período con el 7,0%; luego, al cierre de dic-2025 llegó al 8,0%, con una mejora de 1,1 puntos porcentuales frente a un año atrás.

En la serie mensual ene-2020 a dic-2025 (72 meses), se da cuenta que el sector de la Construcción mantiene una cifra mensual promedio de 1.506 miles de personas ocupadas (1,5 millones), lo cual representa una participación del 6,9% en el total de ocupados a nivel nacional en las distintas ramas de actividad; sin embargo, para dic-2025 la construcción logra 1.630 miles de personas ocupadas equivalente al 6,7% del total, cifra que se mantiene en niveles similares al promedio histórico de toda la serie analizada. Por lo que es un sector muy relevante para catapultar los niveles de empleabilidad

formal de la población y propulsar la dinámica económica del país, toda vez que tiene una participación promedio del 6,0% del PIB nacional (en la serie anual 2005-2024 y semestre I-2025).

A su turno, al cierre de 2019 la inflación fue del 3,8%, pero a finales de 2020 año de la pandemia cae al 1,61%, luego a dic-2021 la inflación llegó al 5,62% e inició su período de desborde del rango meta de control en el horizonte de largo plazo establecido por el Emisor; ya para el cierre de dic-2022 la inflación se ubicó en 13,12%, siendo el dato más alto en los 22 años precedentes, y el ritmo de presión inflacionaria continúo hasta el cierre de mar-2023 cuando ascendió a 13,34%.

Empero, la oleada inflacionaria doméstica (desde ene-2021 a abr-2023) no solo recorría la economía colombiana sino el mercado mundial, por causas derivadas inicialmente del Covid-19 que generó desequilibrios entre la oferta y la demanda de bienes y servicios con fuertes repercusiones en las cadenas de suministros; aunado luego a la invasión de Rusia a Ucrania desde feb-2022 (y que continúa en ene-2026), que a manera de coctel explosivo detonó aún más el encarecimiento de los precios del petróleo (con récords en el precio de la gasolina) y demás materias primas básicas, conllevando a que las personas sientan en sus bolsillos la drasticidad del aumento en los costos de alimentos, energía, transporte y vivienda, entre otros rubros esenciales. Y además, del inicio, el 07-oct-2023, de otra guerra entre Israel y Palestina, que solo pudo atenuarse el 13-oct-2025 cuando se logró un "Cese al Fuego" por gestión directa de EEUU con la participación de muchos otros países de la región, con el fin de evitar una mayor destrucción de Palestina y desatar un posible conflicto a escala superior que derive en una crisis petrolera con fuerte impacto global, pues desde lo económico no se tiene margen para acomodar otra crisis energética, que sería mayor a la guerra entre Rusia y Ucrania, porque los shocks de petróleo se transmiten de manera más amplia que los del gas natural debido a su impacto en el transporte y su efecto arrastre en otras materias primas.

Ya para dic-2023 la inflación del país se ubicó en 9,28% y en dic-2024 presentó un importante descenso al 5,2%; no obstante, en nov-2024 la inflación anual estuvo también en 5,2%, y al corte de dic-2025 cerró en 5,10%; es decir, en los últimos trece (13) meses la inflación interanual advierte una disminución paulatina, pero contenida por cifra *proxy* al 5%.

Es decir, el combate de la inflación en Colombia seguirá pasando por el ejercicio del principio de cuidado de las cuentas públicas y la credibilidad que exhiban las autoridades económicas del país.

Pero la región no fue ajena al fenómeno de la inflación, fue así que, ante la temporada de alta inflación que vivió el planeta en los dos años posteriores al Covid, las distintas autoridades económicas actuaron desde inicios de 2022 endureciendo las políticas de apoyos financieros y en la política monetaria aumentando las tasas de interés de los bancos centrales (La FED en USA, el Banco Central Europeo, etc.). En Colombia la Junta Directiva del Banco de la República hizo lo propio, y la tasa de intervención que en sept-2021 estaba en 1,75%, de forma gradual se fue aumentando y para may-2023 se ubicó en 13,25%, buscando con tal medida frenar la inflación desbordada y proteger la tasade cambio (TRM) que al 31-dic-2020 fue de US$3.432,50, luego a 31-Dic-2021 fue de US$3.981,16, e incluso en nov-2022 registró varios días con cifras de $5.000 por dólar, rebotando luego a US$4.810,20 al 31-Dic-2022, posteriormente se ubicó en US$3.822,05 al 31-Dic-2023, ya para el 31-dic-2024 ascendió a US$4.409,15, y al cierre de 31-dic-2025 fue de US$3.757,08, es decir, este último año con disminución del 14,79% frente al período anterior. En el dato más reciente correspondiente al 31-ene-026 la TRM sigue bajista, a razón de $3.670,47.

Y es que el dólar, al ser activo refugio, posterior a la pandemia se vino revaluado a nivel mundial, fenómeno que estuvo impulsado por lo que pasó con los precios y disponibilidad de las materias primas y el petróleo, los temores a una recesión económica mundial (especialmente la economía de EEUU), los efectos de la invasión guerrerista de Rusia a Ucrania, el confinamiento en China por temas de Covid que se extendió hasta inicios de 2023, las fuertes caídas en las bolsas de valores

en el mundo, los mayores tipos de interés de referencia de los bancos centrales en los diferentes países, el conflicto entre Israel y palestina que venía desde 7-oct-2023 y se atenúo gracias a la firma de un "Cese al Fuego" el 13-oct-2025; todo ello combinado generando una sensación de pesimismo en los mercados globales.

Aunado a lo anterior, el país al 2024 registró un déficit fiscal del 6,8% del PIB y una deuda pública del 60% del PIB; y con la decisión del Gobierno Nacional en jun-2025 de suspender la regla fiscal por 3 años se espera que al cierre de 2025 el déficit fiscal sea mayor del 7% del PIB y la deuda pública bordeé el 63% del PIB. Para Fedesarrollo la estimación es que a dic-2025 el déficit fiscal sea del 7,5% del PIB, incluso otros analistas, como la revista *The Economit*, refuerzan el déficit fiscal de Colombia en -7,5% del PIB para 2025, mostrándolo como el segundo más alto, por detrás de Egipto con el -7,7%, entre 41 países evaluados.

En ago-2022, cuando Gustavo Petro asumió la presidencia, el servicio de la deuda pública era de $1.218 billones y en dic-2025 tal monto asciende a $2.036,5 billones, con una diferencia de $810 billones, equivalente a una variación superior al 67%, haciendo que la deuda bruta sea *proxy* al 65% del PIB, revelando un problema fiscal complejo con riesgos fiscales (deuda y financiamiento) y de pérdida de credibilidad en el manejo macroeconómico en la búsqueda de la sostenibilidad financiera, aspectos que son de permanente análisis y están en el radar de las entidades de banca multilateral (FMI, Banco Mundial, etc.), de las tres grandes firmas calificadoras internacionales de riesgo (Moody's, Standard & Poor's Global Ratings y Fitch Ratings) que tienen al país con calificación de perspectiva negativa y, en general, de los inversionistas y analistas del mercado.

Incluso el PGN para el 2026 aprobado por el Congreso (el 16-oct-2025) por $546,9 billones, presenta un desface de $16,9 billones, que se pretendía recaudar mediante una reforma tributaria que terminó siendo negada por el Congreso. Ante lo cual, el GN expidió el Decreto Legislativo 1390 del 22-dic-2025 *declarando un Estado de Emergencia Económica y Social en todo el territorio nacional*, acto que el 29-ene-2026 fue suspendido provisionalmente en sus efectos por parte de la Corte Constitucional[51], y en contra respuesta el mandatario Gustavo Petro ripostó: *"...que se tendría que 'pasar la tijera' a $16 billones del presupuesto del 2026 si se hunde del todo la declaratoria de emergencia económica y social"*. Por lo anterior, el Comité Autónomo de la Regla Fiscal (CARF) y demás analistas de la situación económica nacional señalan que el país atraviesa una seria problemática de planeación fiscal y gasto público desbocado que no tiene precedentes y que se ve fuertemente impactado por la decisión de aumentar el SMMLV 2026 en un 23%.

Se subraya que, uno de los argumentos del GN frente al creciente déficit fiscal se atribuye al saneamiento del 'Fondo de estabilización de precios de los combustibles (Fepc)', ya que para los años 2022-2023 (pico histórico) el 'Fepc' tuvo un déficit mayor a $30 billones, pero gracias al retiro de los subsidios a la 'Gasolina motor' dicho déficit cerró en $10,5 billones en el 2024 y en $3,9 billones en el 2025, e incluso el Ministerio de Hacienda y Crédito Público tiene por meta entregar el 'Fepc' sin déficit significativo al cierre de 2026 ($0).

Y es debido al saneamiento del 'Fepc' y la reciente caída en los precios internacionales del petróleo, que el GN anunció una reducción de $500 pesos por galón en el precio de la gasolina corriente a partir del 01-feb-2026.

No obstante, hay un programa de ajuste del precio del 'Diésel' que arrancó en sept-2024 y se espera siga avanzando gradualmente y de manera concertada entre el GN, el gremio transportador y otros actores del sector, hasta cerrar la brecha de precios tal y como aconteció con la gasolina (asunto

[51] Tomado de: https://www.bloomberglinea.com/latinoamerica/colombia/corte-constitucional-tumbo-la-emergencia-economica-que-decreto-gustavo-petro-en-colombia/

de gran interés nacional que sigue pendiente).

También, se debe agregar al complejo panorama doméstico antes reseñado las posturas del GN en materia de minas y energía, la precaria intervención (combate) de los cultivos ilícitos de hoja de coca (253.000 hectáreas al 2023, según UNODC[52], y porque por primera vez en las últimas 3 décadas, el 15-sept-2025, el Gobierno de Donal Trump de EEUU descertificó a Colombia por incumplir las obligaciones de lucha antidrogas, quedando el país en la lista junto con Venezuela, Bolivia, Afganistán y Birmania[53]), la inclusión (el 24-oct-2025) del nombre del Presidente de la República (Gustavo Petro) y del Ministro del Interior (Armando Benedetti) en la Lista OFAC o Lista Clinton por parte del Departamento del Tesoro de EEUU, y las principales reformas que busca tramitar en materia tributaria, de salud, de tierras y agraria, de paz total, etc.; aspectos de relevancia para el país, donde la gente evidencia grados de nerviosismo interno, que repercuten en los indicadores económicos, no siendo asuntos ajenos el fenómeno de la cotización de la tasa de cambio, además influenciada en gran parte por externalidades como la expectativa de reducción de tipos de interés de la FED, los precios internacionales del petróleo, los niveles de inflación general, producción y tasa de ocupación en los EEUU y la agresiva política arancelaria del gobierno de Donald Trump frente a todo los países del orbe.

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

Al 31-dic-2025 la TRM disminuyó el 14,79 % ($3.757,08) frente al 31-dic-2024 ($4.409,15). Incluso en el dato más reciente correspondiente al 31-ene-2026 la TRM sigue bajista, a razón de $3.670,47. Esta disminución de la TRM sugiere una notable recuperación de la moneda colombiana y el debilitamiento del dólar frente al peso colombiano durante el último año, influido por diversos factores económicos globales y nacionales.

En términos de pronóstico, de acuerdo con la *'Encuesta mensual de expectativas económicas del Banco de la República'*, realizada en ene-2026, la previsión de la TRM para el cierre de dic-2026 será en promedio de $3.819,41, con valor mínimo de $3.500 y máximo de $4.200; mientras que para dic-2027 la TRM llegaría en promedio a $3.873,73, con valor mínimo de $3.379,60 y máximo de $4.300.

Desde otra perspectiva, la Junta Directiva del Banco de la República (JDBR) ha venido introduciendo ajustes moderados y controlados a la tasa de interés de intervención, destacando dos (2) tendencias o grandes momentos, partiendo el primero de ellos del 1,75% como valor de la tasa para el 28-sept-2020, con aumentos sostenidos hasta situarse en 13,25% para el 02-may-2023, y que se mantuvo vigente hasta 19-dic-2023. Un segundo momento, marcado en sintonía con el comportamiento bajista de la inflación en el período de mar-2023 a dic-2024, donde el Emisor arrancó una tendencia también bajista (pero con prudencia) de la tasa de interés de intervención hasta llegar al 9,25% con vigencia hasta el 31-ene-2026, aclarando que el único recorte de la tasa de política durante el 2025 se realizó a fin del mes de abril, cuando pasó de 9,5% a 9,25%. Para el 2026, debido a las presiones

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

[53] Tomado de: https://www.bbc.com/mundo/articles/cn0xgj25vnno - https://www.elcolombiano.com/colombia/descertificacion-que-es-por-que-ocurrio-y-que-viene-para-colombia-tras-el-waiver-OO29149263

inflacionarias y la situación fiscal del país, La JDBR decidió el 30-ene-2026 aumentar la tasa de interés de política monetaria en 100pb, estableciéndola en 10,25%, con vigencia a partir del 01-feb-2026.

Ahora bien, frente a los 'Costos de la construcción de las obras civiles' medidas por el ICOCIV, y según el Boletín Técnico ICOCIV, del 30-ene-2026, en dic-2025 se registró una variación anual del 4,31%, en comparación con dic-2024. Dos de las cinco agrupaciones CPC relacionadas con la construcción de obras civiles presentaron una variación por encima del promedio nacional (4,31%), a saber: Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (5,17%) y Construcciones en minas y plantas industriales (4,68%). Las demás agrupaciones CPC presentaron variaciones por debajo del promedio nacional: Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) (3,49%), Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil (2,73%) y Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas (2,67%)

Mientras que ICOCIV visto por 'Grupos de costos' presentó variaciones de precios para el Transporte por 8,02%, Mano de obra por 6,77%, Maquinaria por 6,11%, Equipos por 3,36%, Materiales por 3,11%, Herramienta menor por 2,75% y Equipos especiales para obra por -5,83%.

Vale resaltar que en los tres últimos años el ICOCIV anual cerró en 9,20% en dic-2023, en 3,78% en dic-2024, y en 4,31% en dic-2025; o sea, con variaciones por debajo de la inflación anual a razón del del 9,28% para dic-2023, del 5,20% para dic-2024 y del 5,2% para dic-2025. Es decir, el comportamiento del ICOCIV muestra una desaceleración de costos de construcción de las obras civiles en del 2023 al 2024, con un leve repunte para el 2025, reflejando cambios en las condiciones del mercado y ajustes en los precios de los insumos cuya moderación sugiere cierta estabilidad en la estructura de costos, lo cual representa una señal positiva para el sector, pero con el nuevo incremento del SMMML 2026 y la reciente imposición de aranceles sobre el hierro y el acero se introducen nuevos factores de presión, aunque se espera que su impacto pueda llegar a ser moderado.[54]g

También, el comportamiento del sector construcción evidencia que la Producción de cemento gris en el 2019 (prepandemia) fue de 13.012.792 toneladas, y los Despachos al mercado nacional fueron por 12.515.317 toneladas; para el 2024 la Producción alcanzó 13.423.710 toneladas, con una disminución de 5,5% versus las 14.210.890 toneladas obtenidas en el 2023, empero, lográndose en el 2024 un nivel de Producción superior al registrado en el 2019 (prepandemia). Para el acumulado ene-nov 2025 la producción de cemento gris alcanzó los 12.677,4 miles de toneladas, presentando un aumento de 3,3% con relación al mismo periodo del 2024. Los despachos al mercado nacional acumularon 11.654,5 miles de toneladas dando como resultado una variación positiva de 4,9% con respecto al periodo ene-nov 2024.

Frente a la producción de concreto premezclado, en los 12 meses comprendidos entre dic-2024 y nov-2025, hubo una caída de 3,9%, comportamiento explicado principalmente por la variación registrada en el destino de construcción de Vivienda (-5,0%) y dado el decrecimiento de 16,1% en la vivienda VIS, pues la vivienda No VIS presentó una variación 5,2%. Mientras que la producción de concreto premezclado para el destino Obras Civiles presentó una variación de 1,4%, explicado fundamentalmente por el crecimiento en el grupo de obra 530201 (4,5%) Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles.

Con relación a la Producción de mezcla asfáltica, nov-2024 a oct-2025[pr], se alcanzó los 2.667.530

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

m^3, con una variación de 0,2% en comparación con lo registrado en el período nov-2023 a oct-2024^{pr}, en el que se produjeron 2.662.445 m^3. Tal aumento obedece a que la mezcla asfáltica Semidensa creció el 3,8%, las mezclas Densas decrecieron en un 0,9% y las mezclas asfálticas de la denominada categoría 'Otras' cayeron en 10,8%

Así las cosas, en los distintos escenarios o ciclo económico en el que el país gravite, se refleja la alta incidencia e importancia del sector de la Construcción gracias a su capacidad de dinamizar más de 30 subsectores productivos[55], su valiosa participación en el PIB nacional (6,0% en promedio entre los años 2005-2024^{pr} y el semestre I-20258), por la generación de empleo (6,9% del total nacional de ocupados en la serie mensual ene-2015 a jun-2025).

Entonces, no hay duda de la importancia que representa el sector de la Construcción en el conjunto de las ramas de la actividad económica nacional, al ser uno de los renglones promisorios para la reactivación económica del país; y aunado a ello, que la infraestructura de transporte es considerada capital público.

También, la construcción de infraestructura, su conservación y mantenimiento, más que un fin se constituye en un medio a través del cual las demás actividades económicas crecen y se desarrollan. En este sentido 'Fedesarrollo' afirma que, por cada peso de valor agregado en obras civiles, se impulsa 1,4 pesos de producción de la economía por la utilización de la infraestructura como insumo.[56]

Por consiguiente, la destinación de recursos públicos en infraestructura y equipamiento, y los focalizados en proyectos de inversión que se acometan para la construcción, mejoramiento, mantenimiento y/o rehabilitación de obras de infraestructura física de transporte, son de importancia crucial para resolver los problemas de transitabilidad que ponen en riesgo la integridad personal de los usuarios que por ellas se desplazan, y por su alto impacto para promover la generación de empleo, el aumento del nivel de ingresos de la población, la mayor dinámica socioeconómica de los habitantes, el impulso del aparato productivo, el desarrollo territorial físico para aumentar la competitividad logística y, en general, la revitalización de la economía a en todos los niveles.

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

4. ANÁLISIS DEL MERCADO

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

4.1. Análisis de la Oferta

El análisis de la oferta se presenta para el sector de las actividades profesionales, científicas y técnicas, que incluye el subsector de actividades de arquitectura e ingeniería y otras actividades conexas de consultoría técnica.

4.1.1. Número de empresas en el subsector de las Actividades de arquitectura e ingeniería y otras actividades conexas de consultoría técnica

Consultado el Geoportal del DANE *'Geovisor Directorio de Empresas 2024-I'*, con última actualización a nov-2025, bajo CIIU Rev. 4 A.C. (2022), en el *Sector M. Actividades profesionales, científicas y técnicas*, se encuentran 2.971 empresas activas[57] (no incluye personas naturales), como se señala en la Tabla 26.

Empresas activas a nivel nacional, Actividades de arquitectura e ingenieria; ensayos y análisis técnicos

Tabla 26.

Número de empresas activas en el subsector de Actividades de arquitectura e Ingeniería; ensayos y análisis técnicos (nov-2025) CIIU Rev. 4 A.C.				
División	**Grupo**	**Clase**	**Descripción**	**Empresas activas**
71			**Actividades de arquitectura e ingeniería; ensayos y análisis técnicos**	**2.971**
	711	7112	Actividades de arquitectura e ingeniería y otras actividades conexas de consultoría técnica	2.971

Fuente: DANE. Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/sen/nomenclatura/ciiu/CIIU_Rev_4_AC2022.pdf

Se destaca que, del total de las 2.971 personas jurídicas activas, a nivel nacional, en el subsector de las 'Actividades de arquitectura e ingeniería y otras actividades conexas de consultoría técnica', en el primer lugar se encuentran domiciliadas en la ciudad de Bogotá D.C. con un total de 1.220 empresas, equivalentes al 41,06% del total; seguidas de 224 empresas, equivalentes al 7,53% del total, con domicilio principal en el departamento de Antioquia. Le siguen 1.525 empresas (51,32%) que corresponden a los departamentos restantes.

La Tabla 27 resume la distribución de las empresas del subsector en los distintos departamentos del país.

Actividades de arquitectura e ingeniería y otras actividades conexas de consultoría técnica		
Departamento	**Empresas activas**	**% Participación**
Bogotá, D.C.	1.220	41,06%
Antioquia	224	7,53%
Departamentos restantes	1.525	51,32%
TOTAL	**2.971**	**100%**

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

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

Por lo anteriormente expuesto, dado el amplio número de empresas activas en el campo o subsector de las *'Actividades de arquitectura e ingeniería y otras actividades conexas de consultoría técnica'*, tanto en el país como a nivel del departamento de Antioquia, se espera que haya una nutrida participación y pluralidad de ofertas en el presente proceso de contratación, cuyo objeto aparece descrito en la portada de este documento.

4.1.2. Índices financieros de razones sociales (firmas) activas en el subsector de las actividades de arquitectura e ingeniería y otras actividades conexas de consultoría técnica

En la Tabla 28, luego de consulta realizada en el Registro Único Empresarial y Social – RUES (https://www.rues.org.co/Expediente), en el Registro Único de Proponentes – RUP, particularmente de la información financiera con corte al 31-dic-2024, se puede observar los índices financieros para un total de 50 firmas tomadas al azar (personas naturales y jurídicas) de todos los tamaños empresariales (42 Mipymes -84%- y 8 Grandes empresas -16%-), dedicadas a la consultoría de obras (interventoría) y que pueden dar cumplimiento al objeto del presente proceso de contratación.

Índices financieros de muestra de potenciales proponentes - Datos RUP a corte de 31-Dic-2024

Tabla 28.

Proponente potencial	Domicilio	Tamaño Firma	Capital de Trabajo (CT)	Índice de Liquidez (L)	Índice de Endeudamiento (IE)	Razón Cobertura de Interés (RCI)	Rentabilidad del Patrimonio (ROE)	Rentabilidad del Activo (ROA)
CARLOS ALBERTO PALTA MUÑOZ	Neiva / Huila	MICROEMPRESA	849.369.753,00	68,11	0,01	4,30	0,04	0,04
ANA ISABEL HENDE CARREÑO	Bogotá / Cundinamarca	MICROEMPRESA	1.010.136.847,00	3,63	0,20	788,62	0,02	0,02
JOSE ALBERTO ROJAS PRIETO	Bogotá / Cundinamarca	PEQUEÑA EMPRESA	2.349.628.665,00	3,26	0,36	3,08	0,09	0,06
MONTENEGRO CALDERON YAMILL ALONSO	Bogotá / Cundinamarca	MEDIANA EMPRESA	19.239.659.325,00	6,40	0,55	0,82	0,07	0,03
GRUPO POSSO S.A.S.	Bogotá / Cundinamarca	PEQUEÑA EMPRESA	4.670.883.496,00	3,85	0,18	3,70	0,10	0,08
B&C S.A.	Bogotá / Cundinamarca	MEDIANA EMPRESA	2.847.484.603,00	4,10	0,24	53,49	0,27	0,21
INGENIERIA DE CONSTRUCCION E INTERVENTORIA S.A.S.	Manizales / Caldas	PEQUEÑA EMPRESA	1.835.028.000,00	13,90	0,10	Indeterminado	0,20	0,18
VELNEC S.A.	Bogotá / Cundinamarca	MEDIANA EMPRESA	4.096.741.404,00	1,93	0,51	20,32	0,15	0,07
BATEMAN INGENIERIA S.A.S.	Bogotá / Cundinamarca	PEQUEÑA EMPRESA	7.239.307.682,00	4,49	0,36	2,40	0,06	0,04
SESAC S.A.	Bogotá / Cundinamarca	PEQUEÑA EMPRESA	3.527.429.565,00	5,17	0,23	692,47	0,17	0,13
EDL S.A.S.	Bogotá / Cundinamarca	MEDIANA EMPRESA	26.320.065.462,00	3,59	0,61	0,98	0,08	0,03
C I C CONSULTORES DE INGENIERIA Y CIMENTACIONES S.A.S.	Bogotá / Cundinamarca	MICROEMPRESA	1.135.250.961,00	2,32	0,42	Indeterminado	0,30	0,17
INGENIERIA CONSULTORIA Y PLANEACION S.A.	Bogotá / Cundinamarca	GRAN EMPRESA	18.890.013.071,00	4,77	0,21	336.558,32	0,21	0,17
CONSTRUCTORA KPB S.A.S.	Medellín / Antioquia	MEDIANA EMPRESA	8.689.271.000,00	344,67	0,01	4.376,99	0,55	0,55
TOP SUELOS INGENIERIA S.A.S.	Arauca / Arauca	MICROEMPRESA	283.746.972,91	1,73	0,29	Indeterminado	0,08	0,06
GEOTECNIA Y CIMIENTOS INGEOCIM SOCIEDAD	Bogotá / Cundinamarca	MEDIANA EMPRESA	13.819.187.126,00	3,78	0,42	1.486,67	0,26	0,15

Proponente potencial	Domicilio	Tamaño Firma	Capital de Trabajo (CT)	Índice de Liquidez (L)	Índice de Endeudamiento (IE)	Razón Cobertura de Interés (RCI)	Rentabilidad del Patrimonio (ROE)	Rentabilidad del Activo (ROA)
POR ACCIONES SIMPLIFICADA								
GEOTECNIA & CIMENTACIONES S.A.S.	Bogotá / Cundinamarca	MEDIANA EMPRESA	5.307.031.280,00	5,52	0,35	4,38	0,06	0,04
FEYMA INGENIERIA S.A.S.	Bogotá / Cundinamarca	PEQUEÑA EMPRESA	1.561.789.314,00	5,12	0,31	50,29	0,53	0,36
SERVICIOS DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION S.A.S.	Bogotá / Cundinamarca	GRAN EMPRESA	12.925.906.927,00	3,63	0,26	393,95	0,14	0,10
INGENIEROS CIVILES ESPECIALISTAS S.A.S.	Barranquilla / Atlántico	MEDIANA EMPRESA	4.381.585.617,00	12,34	0,08	17,00	0,12	0,11
TNM LIMITED	FUERA DEL PAIS	GRAN EMPRESA	47.642.519.182,00	7,72	0,14	Indeterminado	0,16	0,13
NOGAALL S.A.S.	Medellín / Antioquia	MEDIANA EMPRESA	3.443.082.607,00	5,11	0,34	10,01	0,14	0,09
ESTUDIOS TECNICOS S.A.S.	Bogotá / Cundinamarca	GRAN EMPRESA	168.459.608.000,00	3,73	0,27	74,01	0,28	0,20
SALGADO, MELENDEZ Y ASOCIADOS INGENIEROS CONSULTORES S.A.S.	Bogotá / Cundinamarca	GRAN EMPRESA	32.661.552.230,00	2,20	0,40	14,44	0,50	0,30
INGENIERIA ARGOS S.A.S.	Bogotá / Cundinamarca	PEQUEÑA EMPRESA	451.865.534,00	1,73	0,58	10,98	0,07	0,03
JOYCO S.A.S. BIC	Bogotá / Cundinamarca	GRAN EMPRESA	8.575.005.000,00	1,70	0,56	3,04	0,22	0,10
PLANES S.A.S.	Cali / Valle	PEQUEÑA EMPRESA	2.089.427.000,00	2,44	0,39	0,31	0,00	0,00
INTERVENTORIAS Y CONSULTORIAS EN INGENIERIA S.A.S.	Medellín / Antioquia	MICROEMPRESA	1.228.814.367,00	2,73	0,49	3,80	0,31	0,16
CPS INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE SL SUCURSAL COLOMBIA	FUERA DEL PAIS	GRAN EMPRESA	21.406.786.436,00	2,65	0,48	47,21	0,36	0,19
CONSULTORES INTERVENTORES COLOMBIANOS S.A.S.	Bogotá / Cundinamarca	PEQUEÑA EMPRESA	1.649.036.060,00	7,44	0,31	9,09	0,07	0,05
BATEMAN INGENIEROS S.A.S.	Cartagena / Bolívar	MICROEMPRESA	644.849.224,00	25,84	0,25	4,96	0,02	0,02
PEYCO, PROYECTOS, ESTUDIOS Y CONSTRUCCIONES S.A.	FUERA DEL PAIS	GRAN EMPRESA	32.846.691.110,28	2,08	0,69	1,06	0,13	0,04
TOMAS LLAVADOR ARQUITECTOS E INGENIEROS S.L	FUERA DEL PAIS	MEDIANA EMPRESA	9.484.711.012,07	7,33	0,13	2,90	0,01	0,01
GAB INGENIERIA S.A.S.	Bogotá / Cundinamarca	MICROEMPRESA	3.540.998.280,00	13,56	0,35	572,62	0,10	0,07
INFRAESTRUCTURAS E INGENIERIA GLOBAL S.A.S.	Bogotá / Cundinamarca	MICROEMPRESA	24.453.413,00	1,09	0,38	Indeterminado	0,01	0,00
CUBIKO OBRAS Y CONSULTORIA S.A.S.	Bogotá / Cundinamarca	MICROEMPRESA	999.145.223,00	5,73	0,14	Indeterminado	0,28	0,24
HIDRALARPI PROFESIONALES ASOCIADOS S.A.S.	Bogotá / Cundinamarca	MICROEMPRESA	1.001.179.013,00	38,01	0,04	103,56	0,10	0,10
INTECSA COLOMBIA INTERNACIONAL S.A.S.	Bogotá / Cundinamarca	MEDIANA EMPRESA	4.051.644.616,00	1,51	0,66	102.893,82	0,35	0,12
GERMINAR PROYECTOS S.A.S.	Bogotá / Cundinamarca	PEQUEÑA EMPRESA	4.930.004.000,00	16,43	0,15	21,08	0,08	0,07
AIRTIFICIAL CW INFRASTRUCTURES COLOMBIA S.A.S.	Bogotá / Cundinamarca	MEDIANA EMPRESA	9.405.861.586,00	1,74	0,63	Indeterminado	0,28	0,10
SOCIEDAD DE INGENIERÍA, SERVICIOS DEL	FUERA DEL PAIS	MEDIANA EMPRESA	2.249.290.200,00	1,48	0,53	17,02	0,33	0,16

Proponente potencial	Domicilio	Tamaño Firma	Capital de Trabajo (CT)	Índice de Liquidez (L)	Índice de Endeudamiento (IE)	Razón Cobertura de Interés (RCI)	Rentabilidad del Patrimonio (ROE)	Rentabilidad del Activo (ROA)
TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE								
ECG INGENIERÍA S.A.S.	Bogotá / Cundinamarca	MEDIANA EMPRESA	2.615.590.180,00	1,82	0,55	69,00	0,75	0,34
INEXIA S.A.S,	Bogotá / Cundinamarca	PEQUEÑA EMPRESA	1.850.182.772,00	1.274,48	0,19	1.258,70	0,32	0,26
GNG SERVICIOS DE INGENIERIA S.A.S.	Bogotá / Cundinamarca	PEQUEÑA EMPRESA	3.286.851.000,00	12,25	0,47	5,67	0,15	0,08
KALPA INGENIERIA SAS SOCIEDAD DE BENEFICIO E INTERÉS COLECTIVO-BIC	Bogotá / Cundinamarca	MEDIANA EMPRESA	2.612.519.806,00	2,53	0,40	Indeterminado	0,63	0,38
ASTRA CONSULTORES S.A.S.	Barranquilla / Atlántico	MICROEMPRESA	154.218.888,00	7,84	0,13	25,40	0,30	0,26
RAFAEL JAVIER GUISA RUEDA	Bucaramanga / Santander	MICROEMPRESA	1.458.662.421,00	28,06	0,36	927,91	0,11	0,07
SOCIEDAD CONSORCIO PROESCO SAS	Cúcuta / Norte de Santander	PEQUEÑA EMPRESA	1.955.646.924,00	40,07	0,06	4,94	0,10	0,09
JCB CONSTRUCCION E INTERVENTORIA S.A.S.	Bogotá / Cundinamarca	MICROEMPRESA	357.169.889,00	3,47	0,48	7,16	0,19	0,10
CONSTRUCCIONES DISEÑOS E INTERVENTORIAS DE COLOMBIA SAS	Floridablanca / Santander	PEQUEÑA EMPRESA	3.822.128.876,00	5,85	0,33	4,89	0,07	0,05

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

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

Las Tablas 29.1, 29.2, 29.3 y 29.4, que se presentan a continuación, resumen el grado o nivel de cumplimiento de las firmas de Interventoría-Consultoría de obras públicas de infraestructura de transporte frente a las exigencias establecidas, tanto para "Mipymes" como para "No Mipymes", conforme la *"Matriz 2 – Indicadores financieros y organizacionales Interventoría de obra pública de infraestructura de transporte"*, versión 3':

Para procesos de contratación circunscritos en el Rango 1, según el presupuesto oficial establecido
El Rango 1 corresponde a proyectos con presupuesto oficial < 4.000 SMMLV
MIPYMES

Tabla 29.1

Capacidad Financiera y Capacidad Organizacional en MIPYMES				
Índice de Liquidez (L)	Índice de Endeudamiento (IE)	Razón Cobertura de Intereses (RCI)	Rentabilidad del Patrimonio (ROE)	Rentabilidad del Activo (ROA)
Igual o mayor a 1,1 veces ≥ 1,1	Menor o igual a 0,65 ≤ 0,65	Igual o mayor a 1,5 veces ≥ 1,5	Mayor o igual a 0,02 ≥2%	Mayor o igual a 0,01 ≥ 1%
Lo cumple el 98% de las Mipymes analizadas	Lo cumple el 98 % de las Mipymes analizadas	Lo cumple el 97% de las Mipymes analizadas	Lo cumple el 80% de las Mipymes analizadas	Lo cumple el 93% de las Mipymes analizadas

Para procesos de contratación circunscritos en el Rango 2, según el presupuesto oficial establecido
El Rango 2 corresponde a proyectos con presupuesto oficial ≥ 4.000 SMMLV
MIPYMES

Tabla 29.2

Capacidad Financiera y Capacidad Organizacional en MIPYMES				
Índice de Liquidez (L)	**Índice de Endeudamiento (IE)**	**Razón Cobertura de Intereses (RCI)**	**Rentabilidad del Patrimonio (ROE)**	**Rentabilidad del Activo (ROA)**
Igual o mayor a 1,2 veces ≥ 1,2	**Menor o igual a 0,70** ≤ 0,70	**Igual o mayor a 1 vez** ≥ 1	**Mayor o igual a 0,03** ≥ 3%	**Mayor o igual a 0,02** ≥ 2%
Lo cumple el 98% de las Mipymes analizadas	Lo cumple el 100% de las Mipymes analizadas	Lo cumple el 95% de las Mipymes analizadas	Lo cumple el 86% de las Mipymes analizadas	Lo cumple el 90% de las Mipymes analizadas

Para procesos de contratación circunscritos en el Rango 1, según el presupuesto oficial establecido
El Rango 1 corresponde a proyectos con presupuesto oficial < 4.000 SMMLV
NO MIPYMES

Tabla 29.3

Capacidad Financiera y Capacidad Organizacional en NO MIPYMES				
Índice de Liquidez (L)	**Índice de Endeudamiento (IE)**	**Razón Cobertura de Intereses (RCI)**	**Rentabilidad del Patrimonio (ROE)**	**Rentabilidad del Activo (ROA)**
Igual o mayor a 1,2 veces ≥ 1,2	**Menor o igual a 0,65** ≤ 0,65	**Igual o mayor a 1,5 veces** ≥ 1,5	**Mayor o igual a 0,03** ≥ 3%	**Mayor o igual a 0,02** ≥ 2%
Lo cumple el 100% de las no Mipymes analizadas	Lo cumple el 87% de las no Mipymes analizadas	Lo cumple el 100% de las no Mipymes analizadas	Lo cumple el 100% de las no Mipymes analizadas	Lo cumple el 100% de las no Mipymes analizadas

Para procesos de contratación circunscritos en el Rango 2, según el presupuesto oficial establecido
El Rango 2 corresponde a proyectos con presupuesto oficial ≥ 4.000 SMMLV
NO MIPYMES

Tabla 29.4

Capacidad Financiera y Capacidad Organizacional en NO MIPYMES				
Índice de Liquidez (L)	**Índice de Endeudamiento (IE)**	**Razón Cobertura de Intereses (RCI)**	**Rentabilidad del Patrimonio (ROE)**	**Rentabilidad del Activo (ROA)**
Igual o mayor a 1,3 veces ≥ 1,3	**Menor o igual a 0,70** ≤ 0,70	**Igual o mayor a 1 vez** ≥ 1	**Mayor o igual a 0,04** ≥ 4%	**Mayor o igual a 0,03** ≥ 3%
Lo cumple el 100% de las no Mipymes analizadas	Lo cumple el 100% de las no Mipymes analizadas	Lo cumple el 100% de las no Mipymes analizadas	Lo cumple el 100% de las no Mipymes analizadas	Lo cumple el 100% de las no Mipymes analizadas

Con la información anteriormente plasmada, resulta previsible que haya un alto nivel de participación y pluralidad de proponentes en torno al presente proceso de selección, dado que las exigencias en materia de Capacidad Financiera y Capacidad Organizacional son cumplibles, de forma individual,

por amplia mayoría de los participantes de la muestra, cuyos resultados financieros dan cuenta de la posibilidad de cumplir los índices establecidos, en los procesos de selección con Rango 1 de presupuesto oficial (< 4.000 SMMLV), en el 93% para el caso de las Mipymes, y también del 87% en el caso de las No Mipymes (grandes empresas).

Mientras que, para los procesos de contratación dentro del Rango 2, conforme el presupuesto oficial establecido (=> 4.000 SMMLV), los indicadores de Capacidad Financiera y Organizacional son cumplibles en el 86% para el caso de Mipymes y en el 100% para el caso de No Mipymes (grandes empresas).

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

4.1.4. Índices financieros obligatorios en el presente proceso de selección

Para el presente proceso de contratación se definen como **obligatorios** los siguientes índices de CAPACIDAD FINANCIERA - CAPITAL DE TRABAJO - PATRIMONIO - CAPACIDAD ORGANIZACIONAL, determinados en la "MATRIZ 2" de los *'Documentos tipo de interventoría de obra pública de infraestructura de transporte, versión 3'*, que los proponentes deben acreditar conforme las indicaciones establecidas en el Estudio Previo y en el pliego de condiciones:

Tabla 30.

Requisitos Habilitantes

Capacidad Financiera, Capital de Trabajo, Patrimonio y Capacidad Organizacional

Para el presente Proceso de Contratación

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

Indicador	Fórmula	Valor Mínimo
Capacidad Financiera:		
Índice de Liquidez (IL)	Activo Corriente / Pasivo Corriente	**Para el Rango 1 de P.O. (< 4.000 SMMLV):** ≥ 1,1 Mipyme ≥ 1,2 No Mipyme **Para el Rango 2 de P.O. (≥ 4.000 SMMLV):** ≥ 1,2 Mipyme ≥ 1,3 No Mipyme Nota: El proponente que no tiene pasivos corrientes está habilitado respecto del índice de liquidez.
Índice de Endeudamiento (IE)	Pasivo Total / Activo Total	**Para el Rango 1 de P.O. (< 4.000 SMMLV):** ≤ 65% Mipyme ≤ 65% No Mipyme **Para el Rango 2 de P.O. (≥ 4.000 SMMLV):** ≤ 70% Mipyme

Indicador	Fórmula	Valor Mínimo
		≤ 70% No Mipyme
Razón de Cobertura de Intereses (RCI)	Utilidad Operacional / Gastos Interés	**Para el Rango 1 de P.O. (< 4.000 SMMLV):** ≥ 1,5 Mipyme ≥ 1,5 No Mipyme **Para el Rango 2 de P.O. (≥ 4.000 SMMLV):** ≥ 1,0 Mipyme ≥ 1,0 No Mipyme Nota: El proponente que no tiene gastos de intereses está habilitado respecto de la RCI, siempre y cuando la Utilidad Operacional ≥ 0
Capital de Trabajo:		
Capital de Trabajo (CT)	Activo Corriente - Pasivo Corriente	Definido en el 'Documento base', conforme el plazo estimado de ejecución del proyecto de obra, el presupuesto oficial, el anticipo o el pago anticipado establecidos en el proceso de selección.
Patrimonio:		
Patrimonio	Activo Total - Pasivo Total	Definido en el 'Documento base', conforme el presupuesto oficial y plazo estimado de ejecución del proyecto de obra.
Capacidad Organizacional:		
Rentabilidad del Patrimonio (ROE)	Utilidad Operacional / Patrimonio	**Para el Rango 1 de P.O. (< 4.000 SMMLV):** ≥ 0,02 Mipyme ≥ 0,03 No Mipyme **Para el Rango 2 de P.O. (≥ 4.000 SMMLV):** ≥ 0,03 Mipyme ≥ 0,04 No Mipyme
Rentabilidad del Activo (ROA)	Utilidad Operacional / Activo Total	**Para el Rango 1 de P.O. (< 4.000 SMMLV):** ≥ 0,01 Mipyme ≥ 0,02 No Mipyme **Para el Rango 2 de P.O. (≥ 4.000 SMMLV):** ≥ 0,02 Mipyme ≥ 0,03 No Mipyme

Fuente: Colombia Compra Eficiente – Documentos tipo para la interventoría de obra pública de infraestructura de transporte (v3)

4.2. Análisis de la Demanda

En las Tablas 31, 32, 33, 34 y 35 se ilustran los procesos de selección de contratistas de interventoría de obras públicas de infraestructura de transporte llevados a cabo durante las vigencias 2024, 2023, 2022, 2021 y 2020 respectivamente, por la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia, con objeto y alcance general similar al presente proceso de selección en estudio.

NOTA: Es de aclarar que para el año 2025 la SIF no adelantó concursos de mérito para la selección de interventorías de obras públicas de infraestructura de transporte.

Se destaca el rasgo común de la amplia participación de proponentes interesados en los distintos procesos, que se presentaron mayoritariamente bajo la figura de estructuras plurales, con firmas de personas naturales y jurídicas dedicadas a la interventoría de obras.

En el 2024 culminó el proceso de selección N° CON-111B-04-2023 con objeto "*Interventoría técnica, administrativa, ambiental, financiera y legal para el mejoramiento de las vías del Grupo 3 de circuitos estratégicos del Departamento de Antioquia*". El promedio de participación fue de 33,75 proponentes por concurso de méritos realizado durante la vigencia. Durante el año 2024 el proceso que menos participantes tuvo fue de 19 proponentes y el de mayor participación fue de 65 proponentes.

Durante el 2023 se presentaron en promedio 55,3 proponentes por cada proceso de concurso de méritos llevado a cabo, donde el proceso que menos participación tuvo fue de 8 proponentes, esto debido a que dicha consultoría era muy específica y exigía condiciones de idoneidad y experiencia concretas; por otro lado, el proceso con mayor número de proponentes, contó con la participación de 91.

Para el año 2022, se contó con un destacado promedio de 65,6 proponentes por cada concurso de mérito de obra pública de infraestructura de transporte, el proceso con menos proponentes fue de 20 y en el que se presentaron más fue de 101 participantes.

En el año 2021 el promedio de participación fue de 41,3 proponentes por proceso para interventoría, donde el intervalo inferior fue de 20 proponentes y el intervalo superior fue de 58.

Para la vigencia 2020 en promedio se presentaron 33,8 oferentes participantes por concurso de méritos realizado.

Por lo anterior, se puede concluir que, en los procesos de concurso de méritos de la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia, hay seguridad razonable de una amplia y efectiva participación desde la oferta.

Tabla 31. Procesos de Concurso de Méritos Adelantados por la SIF en el Año 2024

Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia					
Procesos de Concurso de Méritos Adelantados por la SIF en el Año 2024					
Proceso	**Objeto**	**Presupuesto Oficial ($)**	**Plazo (Meses)**	**Propuestas Recibidas**	**Proponente Adjudicatario**
CON-111B-04-2023	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA EL MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS DEL GRUPO 3 DE CIRCUITOS ESTRATÉGICOS DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 1.552.137.002	13	65	ECG INGENIERÍA S.A.S.
CON-111B-01-2024-2	REALIZAR LA INTERVENTORÍA INTEGRAL QUE INCLUYE, PERO SIN LIMITARSE A, LA INTERVENTORÍA TÉCNICA, ECONÓMICA, FINANCIERA, CONTABLE, JURÍDICA, ADMINISTRATIVA, OPERATIVA, AMBIENTAL, SOCIAL Y PREDIAL DEL CONTRATO DE CONCESION, BAJO UN ESQUEMA DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA DE INICIATIVA PRIVADA DERIVADO DEL PROCESO DE SELECCIÓN APP-111B-01-2023 CUYO ALCANCE ES: "ESTUDIOS Y DISEÑOS DEFINITIVOS, FINANCIACIÓN, GESTIÓN AMBIENTAL, PREDIAL Y SOCIAL, INTERVENCIÓN, OPERACIÓN, MANTENIMIENTO Y REVERSIÓN DEL CORREDOR VÍA PAJARITO-SAN PEDRO DE LOS MILAGROS-LA YE-ENTRERIOS-SANTA ROSA DE OSOS Y SUS	$ 6.922.435.561	56	26	CONSORCIO INTERVIAS VIA LACTEA

Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia					
Procesos de Concurso de Méritos Adelantados por la SIF en el Año 2024					
Proceso	**Objeto**	**Presupuesto Oficial ($)**	**Plazo (Meses)**	**Propuestas Recibidas**	**Proponente Adjudicatario**
	VÍAS COMPLEMENTARIAS EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA"				
CON-111B-03-2024	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, AMBIENTAL, SOCIAL, PREDIAL, DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO Y LEGAL PARA EL RECIBO, ALISTAMIENTO Y FINALIZACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS RECIBIDAS POR EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA POR PARTE DEL INVIAS EN EL MARCO DEL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO DE COLABORACIÓN N°2014-AS-20-0037 DEL PROYECTO TUNEL DEL TOYO Y SUS VÍAS DE ACCESO	$ 5.510.872.584	12	19	CONSORCIO CONSULTECNICOS-JOYCO
CON-15660	ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE LA VÍA; EL ARO-VÍA PUERTO VALDIVIA-PRESA, EN EL MUNICIPIO DE ITUANGO EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	$ 356.616.535	3	25	JET INGENIERIA SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA

Tabla 32. Procesos de Concurso de Méritos Adelantados por la SIF en el Año 2023

Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia					
Procesos de Concurso de Méritos Adelantados por la SIF en el Año 2023					
Proceso	**Objeto**	**Presupuesto Oficial ($)**	**Plazo (Meses)**	**Propuestas Recibidas**	**Proponente Adjudicatario**
CON- 14716	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA EL MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS DEL CORREDOR VIAL GRANADA - SAN CARLOS CÓDIGO (60AN16 - 1) EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	973748945	6	78	CONSORCIO CORREDORES ANTIOQUIA 2023
CON-14992	INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, AMBIENTAL Y LEGAL PARA LA REALIZACIÓN DE LOS TRABAJOS DE SEÑALIZACIÓN VERTICAL Y HORIZONTAL EN LA RED VIAL A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	593005214	5	65	FEYMA INGENIERIA SAS
CON-14723	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA LA AMPLIACIÓN, RECTIFICACIÓN, PAVIMENTACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA VÍA CARABANCHEL - LA MARIA ABSCISAS DEL K1+300 AL K2+600, MUNICIPIO DE EL RETIRO SUBREGION ORIENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	950331739	6,5	91	PROES INNGENIERÍA S.A.S
CON-15378-LOTE2	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA EL MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LAS VÍAS DEL GRUPO 1 DE CIRCUITOS ESTRATÉGICOS DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	439.884.636	2	29	INCOPLAN IN SAS
CON-15378-LOTE3	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA EL	464.973.174	2	43	CONSORCIO MEJORAMIENTO 15378

Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia					
Procesos de Concurso de Méritos Adelantados por la SIF en el Año 2023					
Proceso	**Objeto**	**Presupuesto Oficial ($)**	**Plazo (Meses)**	**Propuestas Recibidas**	**Proponente Adjudicatario**
	MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LAS VÍAS DEL GRUPO 1 DE CIRCUITOS ESTRATÉGICOS DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA. LOTE3 ORIENTE				
CON-15378-LOTE1	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA EL MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LAS VÍAS DEL GRUPO 1 DE CIRCUITOS ESTRATÉGICOS DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA. LOTE1 SUROESTE, OCCIDENTE Y URABÁ	1.035.121.630	2	59	CONSORCIO DAVASA 23
CON-15033	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA LAS INTERVENCIONES PUNTUALES EN SITIOS PRIORIZADOS Y ACTIVIDADES DE CONSERVACIÓN DE LA RED VIAL PAVIMENTADA A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	974150711	5	85	CONSORCIO INTERVIAL AJ
CON-15036	ESTUDIOS, DISEÑOS PARA EL SITIO CRITICO PR20+700 DE LA VIA LA TOLVA-PIEDRA VERDE-LA YE FREDONIA.	172765169	2.5	19	ALFA Y OMEGA INGENIEROS SAS
CON-15031	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA MEJORAMIENTO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DE LA VÍA LA MISERENGA (CRUCE RUTA 62) – EBÉJICO-SEVILLA-HELICONIA-ALTO EL CHUSCAL (CODIGO 62AN17) DE LA SUBREGIÓN OCCIDENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA ENTRE LA MISERENGA (CRUCE RUTA 62) Y EBÉJICO (QUEBRADA LA SUCIA)	990.469.938	6	80	CONSORCIO EBEJICO 15031
CON-111B-01-2023	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA EL MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS DEL GRUPO 2 DE CIRCUITOS ESTRATÉGICOS DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	2986875378	11	65	CONSORCIO PROSPERAR ANTIOQUIA 2T
CON-15365	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA EL MEJORAMIENTO DE LA VIA CAMPO ALEGRE (RUTA 25 - CAUCASIA) COLORADO - NECHI, EN LA SUBREGIÓN BAJO CAUCA DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	268632360	2.22	51	SOCIEDAD TÉCNICA SOTA LTDA.
CON-14991	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA EL MANTENIMIENTO, MEJORAMIENTO, REPARACIÓN, REHABILITACIÓN, OBRAS DE PROTECCIÓN Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN PUENTES EN LA RED VIAL DEPARTAMENTAL.	$ 829.999.865	5	49	CONSORCIO INTER PUENTES 2023
CON-15367	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA EL MEJORAMIENTO DE LA VÍA NARIÑO - PUENTE LINDA (CÓDIGO 56AN10-2) TRAMO 1, DE LA SUBREGIÓN ORIENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 261.458.424	2.5	63	CONSORCIO NARIÑO - PUENTE LINDA 2023-15367

Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia					
Procesos de Concurso de Méritos Adelantados por la SIF en el Año 2023					
Proceso	**Objeto**	**Presupuesto Oficial ($)**	**Plazo (Meses)**	**Propuestas Recibidas**	**Proponente Adjudicatario**
CON-15373	CONSULTORÍA TÉCNICA PARA ACTUALIZAR EL INVENTARIO DE ELEMENTOS VIALES Y CARACTERIZAR LA RED VIAL A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA, PARA EL REPORTE DE LA INFORMACIÓN AL SISTEMA INTEGRAL NACIONAL DE INFORMACIÓN DE CARRETERAS - SINC- EN CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVIDAD VIGENTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE	$ 3.439.976.689	3	8	GEOTECNIA & CIMENTACIONES SAS
CON-14649	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA LA CONSTRUCCIÓN PRIMERA ETAPA DEL MIRADOR EL VAHO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS QUE HACE PARTE DEL PROYECTO - CAMINO DE LA LIBERTAD Y LA NO VIOLENCIA - EN LA VÍA LA USA (RÍO CAUCA) CAICEDO (25BAN06) EN LA SUBREGIÓN OCCIDENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.?	$ 622.104.645	6	17	CONSORCIO INTERVIAL GA 649
CON-14623	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA EL MEJORAMIENTO DE LA VÍA SOBRE EL CORREDOR VIAL URAMITA - PEQUE (62AN09), EN LA SUBREGIÓN OCCIDENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA ETAPA 4	$ 2.453.623.007	9	84	CONSORCIO CORREDOR URAMITA 2023

Tabla 33. Procesos de Concurso de Méritos Adelantados por la SIF en el Año 2022

Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia					
Procesos de Concurso de Méritos Adelantados por la SIF en el Año 2022					
Proceso	**Objeto**	**Presupuesto Oficial ($)**	**Plazo (Meses)**	**Propuestas Recibidas**	**Proponente Adjudicatario**
CON-111B-01-2022	INTERVENTORIA TECNICA, AMBIENTAL, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA Y LEGAL CONSTRUCCIÓN PUENTE VEHICULAR Y OBRAS COMPLEMENTARIAS SOBRE EL RÍO AURRA.	831660975	11	42	TEAM INGENIERÍA Y CONSULTORÍA, S.L. SUCURSAL COLOMBIA
CON-13387	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA EL MEJORAMIENTO DE LA VÍA SOBRE EL CORREDOR VIAL URAMITA - PEQUE (62AN09), EN LA SUBREGIÓN OCCIDENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA - ETAPA 3	4.071.538.705	20	49	CONSORCIO URAMITA
CON-13391	INTERVENTORÍA TÉCNICA ADMINISTRATIVA AMBIENTAL FINANCIERA Y LEGAL PARA EL MEJORAMIENTO DE LA VÍA SOBRE EL CORREDOR VIAL URAMITA PEQUE (62AN09) EN LA SUBREGIÓN OCCIDENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA ETAPA 2	2.498.113.292	15	59	JASCO
CON-13392	INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA EL MEJORAMIENTO DE LA VIA LA USA (RIO CAUCA) - CAICEDO (25AN-06), EN LA SUBREGION OCCIDENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	787412997	7	92	CONSORCIO PUERTO TRIUNFO
CON-13393	INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA EL MEJORAMIENTO DE LA VIA SOBRE EL CORREDOR AUTOPISTA - EL RAMAL -	1701462983	13	69	CONSORCIO VIAS DE ANTIOQUIA EP

Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia

Procesos de Concurso de Méritos Adelantados por la SIF en el Año 2022

Proceso	Objeto	Presupuesto Oficial ($)	Plazo (Meses)	Propuestas Recibidas	Proponente Adjudicatario
	GRANADA CODIGO (60AN16)- GRANADA - EL CHOCO - SAN CARLOS CODIGO (60AN16-1) EN LA SUBREGION ORIENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA				
CON-13395	INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA LA ATENCION DE PUNTO CRITICO EN LA VIA CONCEPCION ALEJANDRIA CODIGO (62AN19-1) EN LA SUBREGION ORIENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	148.285.354	8	20	Deacivil S.A.S. BIC
CON-13451	INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA EL MANTENIMIENTO, MEJORAMIENTO, REPARACION, REHABILITACION, OBRAS DE PROTECCION Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN PUENTES EN LA RED VIAL DEPARTAMENTAL.	769.652.128	5,5	47	PIV Ingeniería S.A.S.
CON-13469	INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA LA AMPLIACION, RECTIFICACION, PAVIMENTACION Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS DE LAS VIAS PUENTE IGLESIAS LA YE LIBANO Y LA LORENA MARATON ETAPA 1 DE LA SUBREGION SUROESTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	1.250.173.851	6	74	NORBERTO BAYONA ESPITIA
CON-13470	INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, LEGAL Y AMBIENTAL PARA LA ATENCION DE PUNTOS CRITICOS, RECUPERACION DE BANCAS, OBRAS DE CONSERVACION Y MITIGACION EN LA RED VIAL DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	1.244.622.191	6	63	CONSORCIO INTERMITIGACION COLOMBIA
CON-13483	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA EL MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS SOBRE EL CORREDOR VIAL EL TRES - SAN PEDRO DE URABÁ CODIGO (62AN02), SUBREGION URABÁ DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	1.795.789.895	11	58	CONSTRUCCIONES INTERVENTORIAS ISAZA INGENIERIA SAS
CON-13490	INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, AMBIENTAL Y LEGAL PARA LA REALIZACION DE LOS TRABAJOS DE SEÑALIZACION VERTICAL Y HORIZONTAL EN LA RED VIAL A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	247.997.414	4,5	49	CONSTRUCTORA TRAINPRO S.A.S
CON-13502	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA EL MEJORAMIENTO, ACTIVIDADES Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DEL BROCHE VIAL SOBRE EL CORREDOR SONSÓN - LA QUIEBRA - NARIÑO (56AN10), EN LA SUBREGIÓN ORIENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	824575813	7	60	CONSORCIO INTERVIAL PCC 2022
CON-13508	INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA LA CONSERVACION, MANTENIMIENTO, REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE VIAS EN LAS SUBREGIONES ORIENTE Y MAGDALENA MEDIO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	3191696330	5,8	81	VIGE 13508
CON-13615	INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA EL MEJORAMIENTO DE LA VIA SOFÍA - YOLOMBO (62AN23) EN LA SUBREGION	377.415.253	3,5	101	VELNEC S.A.

Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia

Procesos de Concurso de Méritos Adelantados por la SIF en el Año 2022

Proceso	Objeto	Presupuesto Oficial ($)	Plazo (Meses)	Propuestas Recibidas	Proponente Adjudicatario
	NORDESTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA				
CON-13639	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA LA CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS EN LAS SUBREGIONES NORDESTE, NORTE, BAJO CAUCA Y VÍAS ESPECÍFICAS DEL PEAJE PAJARITO EN EL NORTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	5309151969	20	59	RJ&P INGENIERÍA SAS
CON-13762	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA EL MEJORAMIENTO Y RECTIFICACIÓN DE LA VÍA QUE COMUNICA EL MUNICIPIO DE LIBORINA CON EL MUNICIPIO DE SABANALARGA (CÓDIGO: 62AN14-2) DE LA SUBREGIÓN OCCIDENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA ENTRE LAS ABSCISAS K16+495 Y K17+665	349268701	4	85	CONSORCIO LIBORINA 2022
CON-13771	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA EL MEJORAMIENTO, ACTIVIDADES Y OBRAS COMPLEMENTARIAS SOBRE EL CORREDOR VIAL BUENOS AIRES (CAÑASGORDAS) - ABRIAQUÍ (62AN11), EN LA SUBREGIÓN OCCIDENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	2349235045	15	63	CONSORCIO CAÑASGORDAS
CON-13807-3	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA LA CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE LAS VÍAS EN LAS SUBREGIONES SUROESTE, OCCIDENTE Y URABÁ DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	4233131641	20	66	CONSORCIO VIAS OCCIDENTE EP
CON-13932	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA EL MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS SOBRE EL CORREDOR VIAL AUTOPISTA - PUERTO TRIUNFO CÓDIGO (60AN21), SUBREGIÓN MAGDALENA MEDIO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	787412997	7	92	CONSORCIO PUERTO TRIUNFO
CON-13945	INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA EL MEJORAMIENTO DE LOS CORREDORES Y ATENCIÓN DE SITIOS CRÍTICOS DE LAS VÍAS DE SEGUNDO ORDEN: ALTO DEL CHUSCAL - ARMENIA - LA HERRADURA - TITIRIBÍ (60AN08-1), Y LA MISERENGA (Cruce Ruta 62) - EBÉJICO - SEVILLA - HELICONIA - ALTO DEL CHUSCAL (62AN17), EN LA SUBREGION OCCIDENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	1849220123	11	83	GNG SERVICIOS DE INGENIERIA S.A.S.

Tabla 34. Procesos de Concurso de Méritos Adelantados por la SIF en el Año 2021

Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia					
Procesos de Concurso de Méritos Adelantados por la SIF en el Año 2021					
Proceso	**Objeto**	**Presupuesto Oficial ($)**	**Plazo (Meses)**	**Propuestas Recibidas**	**Proponente Adjudicatario**
CON-11876	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA ESTUDIOS, DISEÑOS Y MEJORAMIENTO DE LA VÍA SOBRE EL CORREDOR VIAL URAMITA - PEQUE (62AN09), EN LA SUBREGIÓN OCCIDENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA – ETAPA 1.	2.541.124.387	7	20	CONSORCIO INTER GAVINP
CON-12115	INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, FINANCIERA, AMBIENTAL Y LEGAL PARA LA REALIZACION DE LOS TRABAJOS DE SEÑALIZACIÓN VERTICAL Y HORIZONTAL EN LA RED VIAL A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	206.784.189	4,5	30	CONSORCIO INTERVIAL PJ2
CON-12130	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA LA CONSTRUCCIÓN DE CONSTRUCCIÓN DE PUENTE SOBRE LA QUEBRADA EL SALADO Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA VÍA SAN VICENTE - CONCEPCIÓN, MUNICIPIO DE SAN VICENTE, EN LA SUBREGIÓN ORIENTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	249.217.600	5	28	CONSORCIO URBANO
CON-12463	INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA LA CONSERVACION, MANTENIMIENTO, REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LAS VIAS EN LAS SUBREGIONES ORIENTE Y MAGDALENA MEDIO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	$ 897.346.487	6,5	58	CONSORCIO AYA ORIENTE
CON-12466	INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA LA CONSERVACION, MANTENIMIENTO, REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LAS VIAS EN LAS SUBREGIONES SUROESTE, OCCIDENTE Y URABA DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 1.636.528.842	8,5	57	CONSORCIO VIAS URABA 2021
CON-12471	INTERVENTORIA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA LA CONSERVACION, MANTENIMIENTO, REHABILITACION Y MEJORAMIENTO DE LAS VIAS EN LAS SUBREGIONES NORDESTE, NORTE, BAJO CAUCA Y VIAS ESPECIFICAS DEL PEAJE PAJARITO EN EL NORTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 1.831.199.625	9	55	INGENIERIA CONSULTORIA Y PLANEACIÓN S.A - INCOPLAN S.A

Tabla 35. Procesos de Concurso de Méritos Adelantados por la SIF en el Año 2020

Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia					
Procesos de Concurso de Méritos Adelantados por la SIF en el Año 2020					
Proceso	**Objeto**	**Presupuesto Oficial ($)**	**Plazo (Meses)**	**Propuestas Recibidas**	**Proponente Adjudicatario**
CON-10626	INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA EL MEJORAMIENTO DE LA VIA SOFIA	$ 705.721.866	16, 9	44	CONSORCIO VIA YOLOMBO COJ

	YOLOMBO EN LA SUBREGION NORDESTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA				
CON-10827	INTERVENTORÍA TÉCNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA LA CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LAS VÍAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA EN LAS SUBREGIÓN ORIENTE.	$ 1.289.905.572	11	33	INGEVAL S.A.S
CON-10831	INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA LA CONSERVACION, MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LAS VIAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA EN LAS SUBREGIÓNES DE OCCIDENTE Y URABA	$ 938.435.934	8,9	35	CONSORCIO VIAL NORDESTE
CON-10849	CONSULTORIA PARA LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EN FASE III PARA PAVIMENTACIONES Y ATENCION DE PUNTOS CRITICOS EN LOS CORREDORES PRIORIZADOS EN EL MARCO DE LA INTERVENCION DE LA RED VIAL DENTRO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	$ 2.301.627.639	14,7	0	CONSORCIO TAYFER
CON-10830	INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA LA CONSERVACION, MANTENIMIENTO Y REHABILITACION DE LAS VIAS A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA EN LAS SUBREGIONES NORTE Y BAJO CAUCA. SE EXCLUYEN LAS VIAS DE INFLUENCIA DEL PEAJE PAJARITO EN LA SUBREGION NORTE	$ 759.820.950	6	30	CONSORCIO NORMANDIA
CON-10832	INTERVENTORIA TECNICA, ADMINISTRATIVA, AMBIENTAL, FINANCIERA Y LEGAL PARA LA CONSERVACION MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LAS VIAS DE INFLUENCIA DEL PEAJE DE PAJARITO EN LA SUBREGION NORTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA.	$ 812.745.148	8	38	CONSORCIO ECOSAD

Fuente: Elaboración propia

4.3. Análisis de Precios

El 'Presupuesto Oficial' asignado al presente proyecto, elaborado y aprobado desde la Dirección de Estructuración de Proyectos de la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia, tiene incorporado todos los componentes de costos, gastos y utilidad que se estiman necesarios y suficientes para su adecuada ejecución y cumplimiento, de acuerdo con las normas y especificaciones técnicas contractuales, y conforme los precios que se ajustan tanto a la zona como a las condiciones particulares del proyecto. Por consiguiente, es responsabilidad del proponente consideraren su oferta todos los costos en que pudiere incurrir durante la ejecución del contrato, incluyendo el conjunto de impuestos, tasas, contribuciones y demás tributos señalados en la normatividad vigente,pues la entidad no aceptará reclamación alguna por estos conceptos

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

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

El proponente debe tener claro que la oferta técnico-económica que presente a la entidad no debe exceder el 'Factor Multiplicador' establecido ni el valor total del 'Presupuesto Oficial' determinado para el proceso de contratación, so pena de incurrir en causal de rechazo.

Partiendo del *'principio de planeación'*, y como parte del tratamiento del riesgo de 'Variación de Precios' identificado en la 'Matriz de Riesgos' del presente proceso de selección, desde la Dirección de Estructuración de Proyectos se ha identificado que, de acuerdo con las condiciones macroeconómicas del país y las variables del mercado, se podría llegar a presentar una volatilidad de los precios que impacten los flujos de caja de los proyectos. Ante esta realidad, con autorización del Comité Interno de Contratación – CIC de la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia, en los proyectos de interventoría de obra, de estudios de ingeniería y de interventoría de estudios de ingeniería, que así lo justifiquen, se establecerá en el presupuesto oficial la correspondiente provisión de recursos para el ajuste de precios que demanda la adecuada ejecución del proyecto.

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

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

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

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

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

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

Se sugiere a los proponentes el deber de informarse respecto del 'Estatuto de Rentas del Departamento de Antioquia' (ver los siguientes enlaces de consulta), y las demás normas aplicables sobre la materia.

- Ordenanza 41 del 16 de diciembre de 2020: https://asambleadeantioquia.gov.co/ordenanza-no-41-de-16-de-diciembre-de-2020-por-medio-de-la-cual-se-establece-el-estatuto-de-rentas-del-departamento-de-antioquia/
- Ordenanza 20 del 26 de agosto de 2022: https://asambleadeantioquia.gov.co/ordenanza-n20-del-26-de-agosto-de-2022-por-medio-de-la-cual-se-modifica-la-ordenanza-41-de-2020por-medio-de-la-cual-se-establece-el-estatuto-de-rentas-del-departamento-de-antioquia/
- Ordenanza 33 del 07 de noviembre de 2024: https://asambleadeantioquia.gov.co/ordenanza-n33-del-07-de-noviembre-de-2024-por-medio-de-la-cual-se-modifica-el-articulo-266-y-el-paragrafo-unico-del-articulo-270-de-la-ordenanza-41-de-2020-por-medio-de-la-cual-se-est/

5. COMPONENTE TÉCNICO

5.1. Datos generales del proceso que se pretende adelantar

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

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

5.2. Agentes que componen el sector

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

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

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

5.3. Gremios y asociaciones que participan el en sector

Considerando las necesidades presentadas por el sector de la construcción y teniendo en cuenta la continua actualización de las políticas públicas que lo afectan, se presenta en las Tablas 36, 37, 38, 39, 40 y 41 unos listados de consejos profesionales, asociaciones, gremios de profesionales, grupos que trabajan por la ingeniería, entre otras entidades, que participan del sector e influyen desde diferentes frentes en la dinámica del mercado.

Tabla 36.

Consejos profesionales, asociaciones, gremios y entidades que trabajan por el sector de la construcción en Colombia		
Consejos profesionales		
Nombre	**Normatividad**	**Página Web**
Consejo Profesional Nacional de Ingeniería, COPNIA	Ley 435 de 1998 – Ley 842 de 2003	www.copnia.gov.co
Consejo Profesional de Ingeniería de Petróleos,CPIP	Ley 20 de 1986 -Decreto 1412 de 1986	www.cpip.org.co
Consejo Profesional de Ingeniería Eléctrica, Mecánica y afines	Ley 51 de 1986 – Decreto 1873 de 1996	www.consejoprofesional.org.co

Consejos profesionales, asociaciones, gremios y entidades que trabajan por el sector de la construcción en Colombia		
Consejos profesionales		
Nombre	**Normatividad**	**Página Web**
Consejo Profesional de Ingeniería de Transportesy Vías de Colombia, CPTIVC	Ley 33 de 1989	www.consejoprofesionalitvc.org
Consejo Profesional de Ingeniería Química, CPIQ	Ley 18 de 1976 – Decreto 371 de 1982	www.cpiq.org.co
Consejo Profesional Nacional de Topografía, CPNT	Ley 70 de 1979 Decreto Reg. 690 de 1981	www.cpnt.org
Consejo Profesional de Geología, CPG	Ley 9 de 1974	www.cpgcolombia.org
Consejo Profesional de Ingeniería Naval y profesiones afines, CONINPA	Ley 385 de 1997 – Decreto 1502 de 1998	www.acinpa.org.co

Tabla 37.

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

Tabla 38.

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

Tabla 39.

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

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

Tabla 40.

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

Tabla 41.

Capítulos y redes por titulaciones de ingeniería
Capítulo de Ingeniería de Alimentos – ACOFI
Capítulo de Ingeniería de Telecomunicaciones – ACOFI
Capítulo de Ingeniería Mecatrónica y Automatización -ACOFI
Red de directores de Ingeniería de Sistemas – REDIS
Capítulo de Ingeniería de Sistemas – ACOFI
Capítulo de Ingeniería Industrial – ACOFI
Red de directores de Ingeniería Mecánica – REDIMEC

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

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

6. COMPONENTE JURÍDICO

6.1. Fundamentos jurídicos

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

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

A los procesos de selección de interventores de obra pública de infraestructura de transporte, de consultores de estudios de ingeniería de infraestructura de transporte y de interventores de estudios de ingeniería de infraestructura de transporte, les es aplicable la modalidad de contratación definida en la Ley 1150 de 2007, como CONCURSO DE MÉRITOS ABIERTO, de tal manera, que de acuerdo con la descripción del objeto a contratar, que es de interventoría/consultoría y atendiendo a su naturaleza y a la normatividad vigente, este proceso se rige por el Decreto 019 de 2012, que modificó el numeral 3 del artículo 2, de la Ley 1150 de 2007, y por el Decreto 1082 de 2015, el cual en su Subsección 3, artículo 2.2.1.2.1.3.1 y siguientes, reglamenta esta modalidad de selección.

De conformidad con lo previsto en el artículo 32, numeral 2 de la Ley 80 de 1993, se trata de un CONTRATO DE CONSULTORÍA, por corresponder a lo previsto en el segundo inciso del numeral citado, el cual establece que *"Son contratos de consultoría los que celebren las entidades estatales referidos a los estudios necesarios para la ejecución de proyectos de inversión, estudios de diagnóstico, prefactibilidad o factibilidad para programas o proyectos específicos, así como a las asesorías técnicas de coordinación, control y supervisión.*

Son también contratos de consultoría los que tienen por objeto la interventoría, asesoría, gerencia de obra o de proyectos, dirección, programación y la ejecución de diseños, planos, anteproyectos y proyectos."

En este orden de ideas, y de acuerdo con lo consagrado en el artículo 2, numeral 3 de la Ley 1150 de 2007, el procedimiento que debe adelantarse para este tipo de contratos es el CONCURSO DE MÉRITOS ABIERTO, que corresponde a la modalidad prevista para la selección de interventores/consultores y lo consagrado en los artículos 2.2.1.2.1 3.1 y siguientes del Decreto Reglamentario 1082 de 2015.

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

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

6.2. Competencia de la entidad para adelantar el proceso

El articulo 1 del Decreto Departamental No. 2025070000089 del 3 de enero de 2025, delega la competencia, entre otros, en el Secretario de Infraestructura Física, para la ordenación del gasto, la expedición de los actos administrativos relativos a la actividad contractual y la celebración de los contratos y convenios, sin consideración a la cuantía, que estén relacionados con la misión, objetivos y funciones corporativas establecidas en el Decreto Ordenanzal N° 2024070003913 del 05 de septiembre de 2024, así:

ARTÍCULO 231. FUNCIONES DE LA SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA. Son funciones de la Secretaría de Infraestructura Física, las siguientes:

1. Formular y adoptar políticas, planes, programas y proyectos de infraestructura vial, de transporte para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de los diferentes modos de transporte, equipamientos y espacios públicos, contribuyendo al desarrollo de las actividades económicas, productivas y sociales del departamento.
2. Propiciar el mejoramiento y expansión de la infraestructura vial de los diferentes modos de transporte, equipamientos y espacios públicos como medio para apoyar la integración social de los habitantes del Departamento de Antioquia.

3. Articular con las entidades del orden territorial, nacional y de origen público-privado la construcción, mantenimiento y operación de la red vial a cargo del departamento y la realización o cofinanciación conjunta de obras, planes, programas y proyectos de infraestructura física.
4. Liderar la ejecución y el seguimiento al plan departamental de desarrollo en el componente de infraestructura vial, plan vial, de transporte multimodal, plan estratégico, plan de inversiones, plan de acción anual entre otros, de conformidad con los lineamientos establecidos en la materia.
5. Contribuir y participar en la elaboración de propuestas en materia de normas y regulaciones relacionadas con las obras de infraestructura física, según la normatividad vigente establecida en la materia.

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

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

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

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

infraestructura que adelanta la Dirección de Desarrollo Físico.

6.3. Análisis de exigibilidad de las garantías

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

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

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

COMITÉ ASESOR Y EVALUADOR – CAE

ORIGINAL FIRMADO

PABLO TOMÁS BETANCUR ARANGO
Director de Estructuración de Proyectos
Rol Técnico

ORIGINAL FIRMADO

JOSE VALENTÍN SALAZAR GALEANO
Profesional Universitario
Apoyo Técnico

JULIANA CAMILA MARÍN MENESES
Profesional Universitario
Rol Jurídico

ALEJANDRO ZEA RAMÍREZ
Profesional Universitario Contratista
Rol Logístico

ORIGINAL FIRMADO

NATALIA MORENO TAMAYO
Profesional Universitario
Apoyo Financiero