**Análisis del Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC) por Tipo de Construcción y Subclases, en Precios Constantes — Comparativo 4T 2022 a 4T 2025 con Corte de Ejecución 2023**

## 1. Introducción y Alcance del Análisis

El presente documento analiza el comportamiento del Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC), desagregado por tipo de construcción y subclases, en precios constantes, para el periodo comprendido entre el cuarto trimestre de 2022 y el cuarto trimestre de 2025.

El enfoque es comparativo y considera un punto de quiebre en 2023, año en el que inician las ejecuciones del actual gobierno. Esto permite contrastar la dinámica observada en el cierre de 2022 con la evolución del indicador durante 2023–2025, evitando interpretaciones aisladas y considerando el contexto de política pública.

El análisis se basa en información oficial del DANE, utilizando una metodología que elimina el efecto de la inflación y permite observar cambios reales en la producción. Se examinan cuatro tipos de variación: anual, año corrido, doce meses y trimestral, cada una con un propósito específico de lectura.

Finalmente, el documento presenta resultados tanto a nivel agregado por tipo de obra como en un nivel más detallado por subclases, con el fin de identificar qué segmentos explican el comportamiento del indicador.

## 2. Marco Conceptual y Metodológico del Indicador (IPOC)

El Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC) mide la evolución de la actividad en infraestructura, permitiendo identificar cambios en los niveles de producción del sector a lo largo del tiempo.

El indicador se calcula en precios constantes, utilizando como deflactor el ICOCIV con base en el primer trimestre de 2021, lo que permite analizar variaciones reales sin el efecto de la inflación. Asimismo, emplea ponderaciones derivadas de la estructura de 2018, que determinan el peso de cada tipo de obra dentro del total.

El análisis se realiza en dos niveles: por tipo de construcción y por subclases, lo que permite una lectura general y otra más detallada del sector.

Para interpretar los resultados se utilizan cuatro tipos de variación: anual, año corrido, doce meses y trimestral, junto con sus contribuciones, que indican cuánto aporta cada segmento al resultado total del indicador.

**3. Estructura de Análisis y Enfoque Comparativo del Periodo**

El análisis se realiza para el periodo comprendido entre el cuarto trimestre de 2022 y el cuarto trimestre de 2025, estableciendo el año 2023 como punto de quiebre para diferenciar el cierre de la ejecución del gobierno anterior y el inicio de las ejecuciones del actual gobierno.

El enfoque es comparativo y busca no solo describir las variaciones del indicador, sino interpretarlas en su contexto, considerando los tiempos propios de ejecución de las obras civiles.

La lectura se desarrolla en dos niveles: por tipo de construcción y por subclases, analizando en cada uno las variaciones anual, año corrido, doce meses y trimestral, junto con sus contribuciones, para tener una visión integral del comportamiento del sector.

**4. Descripción de las Tipologías de Obras Civiles Analizadas**

El análisis del IPOC se realiza sobre dos grandes tipos de construcción que agrupan las principales obras de infraestructura del país.

El primer grupo corresponde a las obras asociadas al transporte terrestre y aéreo, que incluyen carreteras, calles, vías férreas, pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles. Este tipo de construcción está directamente relacionado con la conectividad, la movilidad de personas y mercancías, y el desarrollo logístico del país.

El segundo grupo corresponde a las obras hidráulicas, que incluyen puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras infraestructuras relacionadas con la gestión del recurso hídrico y la navegabilidad. Estas obras son fundamentales para el comercio, la productividad agrícola y la gestión del agua.

A su vez, el análisis se desagrega en subclases que permiten identificar segmentos específicos dentro de estos grupos, como carreteras, pistas de aterrizaje, puentes, túneles y puertos, lo que facilita una lectura más precisa sobre qué tipos de proyectos están impulsando o limitando el comportamiento del indicador.

**5. Estructura de Indicadores Analizados (Variación y Contribución)**

Para evaluar el comportamiento del IPOC se utilizan cuatro tipos de variación, cada una con un enfoque específico. La variación anual compara cada trimestre con el mismo trimestre del año anterior, permitiendo identificar cambios libres de efectos estacionales. La variación año corrido acumula los resultados desde el inicio del año hasta el periodo analizado, comparándolos con el mismo acumulado del año anterior. La variación de doce meses considera la suma de los últimos cuatro trimestres frente a los cuatro anteriores, lo que permite observar tendencias más estables. Por su parte, la variación trimestral compara cada trimestre con el inmediatamente anterior, capturando cambios de corto plazo.

De manera complementaria, se analiza la contribución de cada tipo de obra y subclase al resultado total del indicador. La contribución permite identificar qué segmentos explican en mayor medida

las variaciones del IPOC, teniendo en cuenta tanto su crecimiento como su peso dentro de la estructura del sector.

Este enfoque conjunto de variaciones y contribuciones permite una lectura integral del indicador, combinando el análisis de la magnitud de los cambios con la identificación de sus principales fuentes.

**6. Consideraciones sobre la Calidad y Naturaleza de la Información**

La información utilizada en este análisis proviene del DANE y corresponde a cifras en precios constantes, lo que garantiza la comparabilidad en el tiempo al eliminar el efecto de la inflación. Asimismo, el indicador se construye con base en una estructura de ponderaciones definida en el primer trimestre de 2021, derivada de la estructura económica de 2018.

Es importante tener en cuenta que las cifras más recientes, correspondientes a 2024 y 2025, tienen carácter preliminar, por lo que pueden estar sujetas a ajustes posteriores. En este sentido, los resultados deben interpretarse como tendencias y no como valores definitivos.

Adicionalmente, las variaciones analizadas responden a metodologías específicas definidas por el DANE, por lo que su correcta interpretación depende de comprender el periodo de comparación en cada caso.

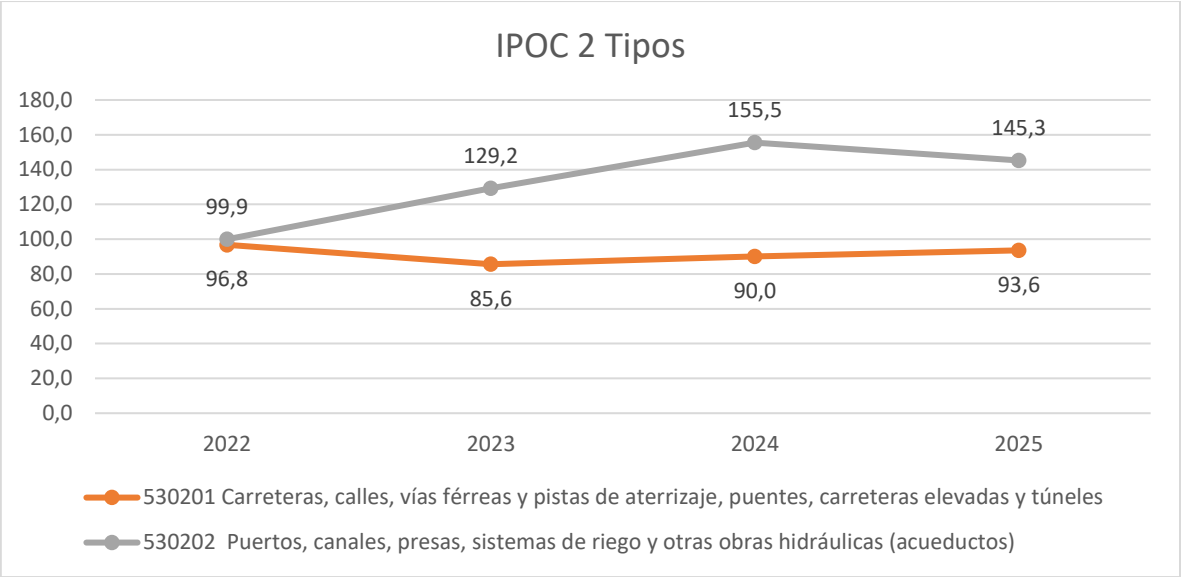
Estas consideraciones son clave para asegurar una lectura adecuada de los resultados y evitar conclusiones erróneas derivadas de la naturaleza de los datos.

**7. Análisis del IPOC por Tipo de Construcción**

En este apartado se analiza el comportamiento del Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC) para los dos grandes tipos de construcción: infraestructura de transporte (530201) y obras hidráulicas (530202), considerando sus variaciones anual, año corrido, doce meses y trimestral.

Para facilitar la lectura, es importante recordar que cada tipo de variación responde a una pregunta distinta. La variación anual muestra cómo está el sector frente al mismo trimestre del año anterior; el año corrido refleja el desempeño acumulado del año; los doce meses permiten observar la tendencia más estructural; y la variación trimestral captura los cambios más recientes en la dinámica del sector.

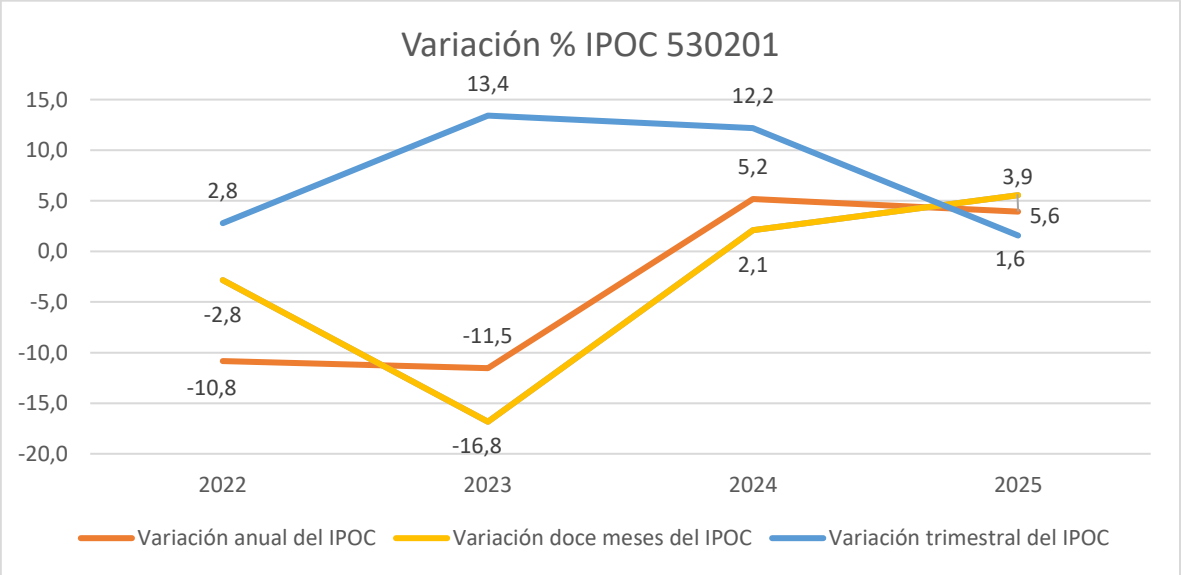
**7.1 Comportamiento general del periodo (4T 2022 – 4T 2025)**




El análisis muestra dos comportamientos claramente diferenciados entre los tipos de obra. Por un lado, las obras de transporte (530201) presentan una contracción fuerte en 2023 y una recuperación gradual en los años siguientes. Por otro lado, las obras hidráulicas (530202) muestran un crecimiento muy significativo en 2023 y 2024, seguido de una moderación en 2025.

Este contraste es clave, ya que indica que la dinámica del sector no es homogénea y que los resultados agregados del IPOC dependen en gran medida de cuál de estos dos componentes esté impulsando o frenando el indicador.

**7.2 Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (530201)**



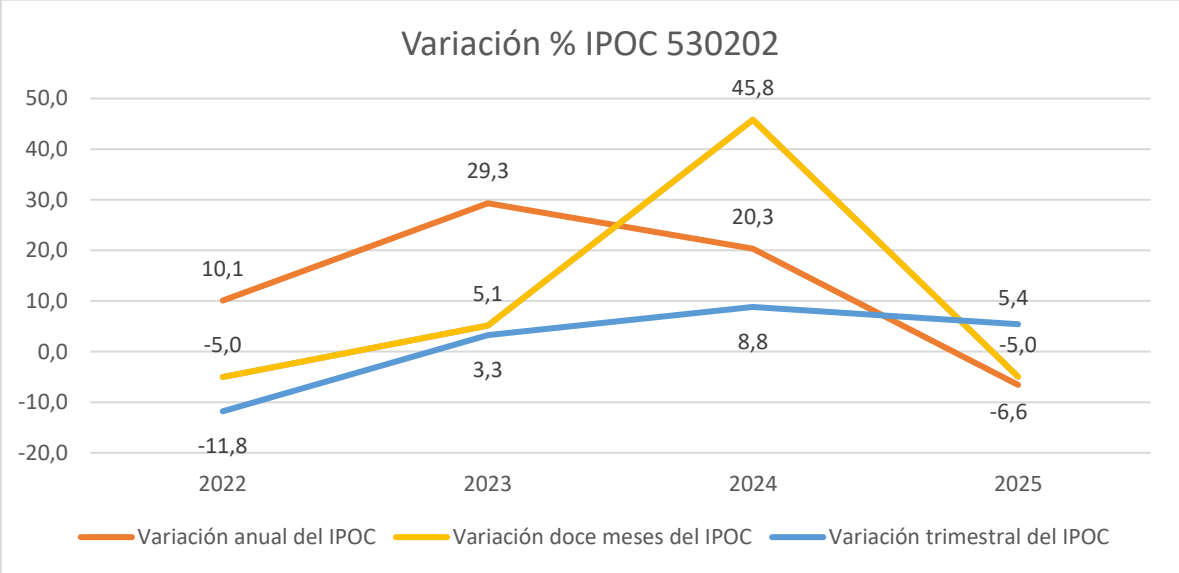
En el caso de las obras asociadas al transporte, se observa una caída importante en 2023. La variación anual del cuarto trimestre es de -11,5%, lo que indica una reducción significativa en los niveles de producción frente al mismo periodo de 2022. Esta dinámica también se refleja en el año corrido (-16,8%) y en la variación de doce meses, confirmando que no se trata de un efecto puntual sino de una contracción sostenida durante el año.

A partir de 2024 se evidencia un cambio en la tendencia. La variación anual pasa a ser positiva (5,2%), lo que indica un proceso de recuperación en la actividad. Esta recuperación continúa en 2025, aunque a un ritmo más moderado (3,9%), lo que sugiere una estabilización del crecimiento.

Desde la perspectiva de corto plazo, la variación trimestral refuerza esta lectura. En 2023 se observa un rebote importante en el cuarto trimestre (13,4%), lo que podría interpretarse como el inicio de la reactivación. En 2024 este dinamismo se mantiene (12,2%), mientras que en 2025 el crecimiento trimestral se reduce (1,6%), indicando una desaceleración reciente.

En términos de contribución, este tipo de obra tiene un papel determinante en los resultados del indicador. En 2023 aporta negativamente al IPOC, profundizando la caída del sector, mientras que en 2024 y 2025 pasa a contribuir positivamente, apoyando la recuperación.

**7.3 Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) (530202)**




El comportamiento de las obras hidráulicas es marcadamente distinto. En 2023 presentan un crecimiento muy alto, con una variación anual de 29,3%, lo que indica una expansión significativa en este tipo de proyectos. Esta dinámica se mantiene en 2024, con un crecimiento adicional de 20,3%, consolidando a este segmento como el principal motor del indicador en ese periodo.

Sin embargo, en 2025 se observa un cambio relevante. La variación anual pasa a ser negativa (-6,6%), lo que sugiere una contracción en la actividad después de dos años de fuerte crecimiento. Este comportamiento también se refleja en el año corrido y en los doce meses, indicando una desaceleración más estructural.

En el corto plazo, la variación trimestral muestra que en 2023 y 2024 se mantienen crecimientos positivos (3,3% y 8,8%, respectivamente), mientras que en 2025 el crecimiento continúa siendo positivo (5,4%), lo que sugiere que, aunque el nivel anual cae, aún hay cierta dinámica en el margen reciente.

En términos de contribución, las obras hidráulicas son el principal factor que explica el crecimiento del IPOC en 2023 y 2024. En 2025, su contribución negativa contrasta con el comportamiento del periodo anterior y se convierte en un elemento clave para entender la desaceleración del indicador.

**7.4 Lectura comparativa y punto de quiebre (2023)**

El año 2023 marca un punto de quiebre claro en la dinámica del sector. Mientras las obras de transporte presentan una caída importante, las obras hidráulicas crecen de manera significativa. Esto sugiere una recomposición en la estructura de la inversión en obras civiles.

En los años siguientes (2024 y 2025), se observa un proceso de ajuste. Las obras de transporte comienzan a recuperarse, mientras que las hidráulicas moderan su crecimiento e incluso presentan contracción en 2025. Esto indica que el sector entra en una fase de transición, donde los motores de crecimiento cambian.

**7.5 Conclusión del análisis por tipo de obra**

En conjunto, los resultados muestran que el comportamiento del IPOC en el periodo analizado está explicado por dinámicas opuestas entre los dos tipos de construcción. La caída inicial en transporte y el fuerte crecimiento en obras hidráulicas generan un desbalance en 2023, que posteriormente se corrige parcialmente con la recuperación del primer componente y la desaceleración del segundo.

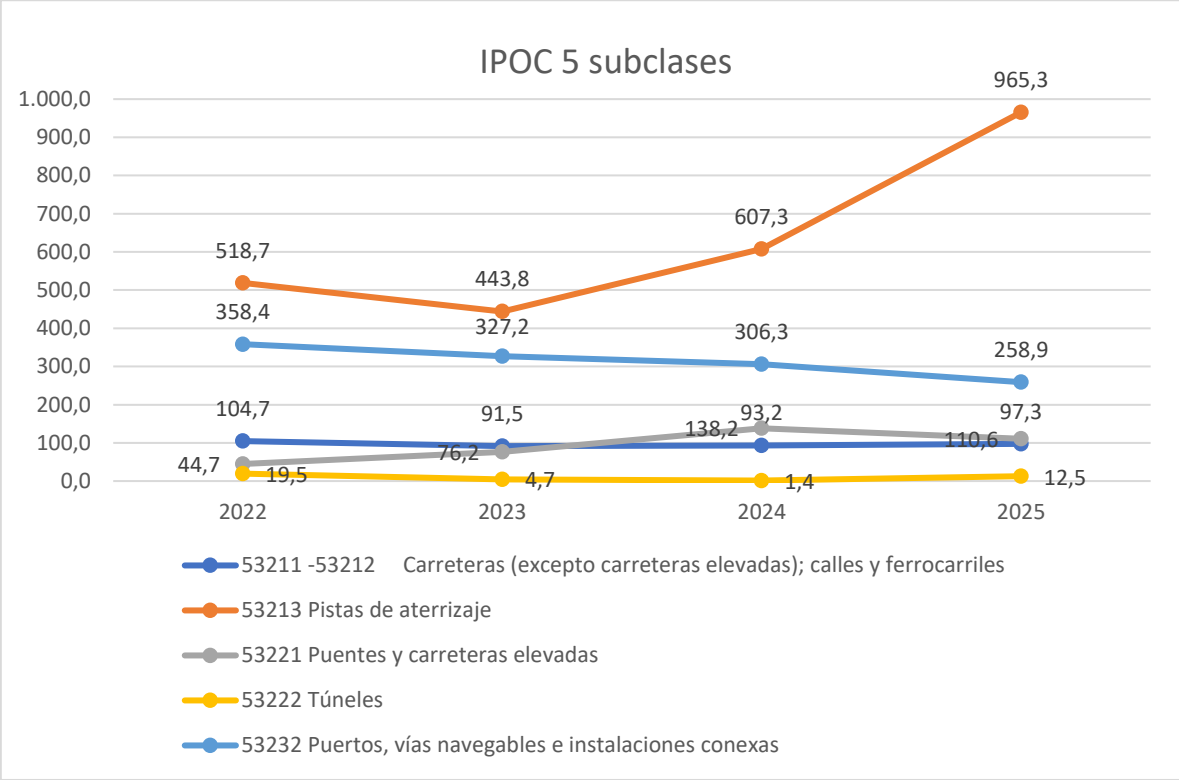
Este hallazgo es fundamental para la toma de decisiones, ya que evidencia que la evolución del sector no responde a un comportamiento uniforme, sino a cambios en la ejecución y priorización de distintos tipos de infraestructura.

**8. Análisis del IPOC por Subclases de Construcción**

En este apartado se analiza el comportamiento del Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC) a nivel de subclases, con el objetivo de identificar qué segmentos específicos de la infraestructura explican la dinámica observada en los tipos de construcción. Este nivel de desagregación permite evidenciar que el sector no se comporta de manera homogénea, sino que presenta diferencias importantes entre tipos de obra.

Para la lectura del análisis se consideran las variaciones anual, año corrido, doce meses y trimestral, lo que permite combinar una visión estructural con una de corto plazo.

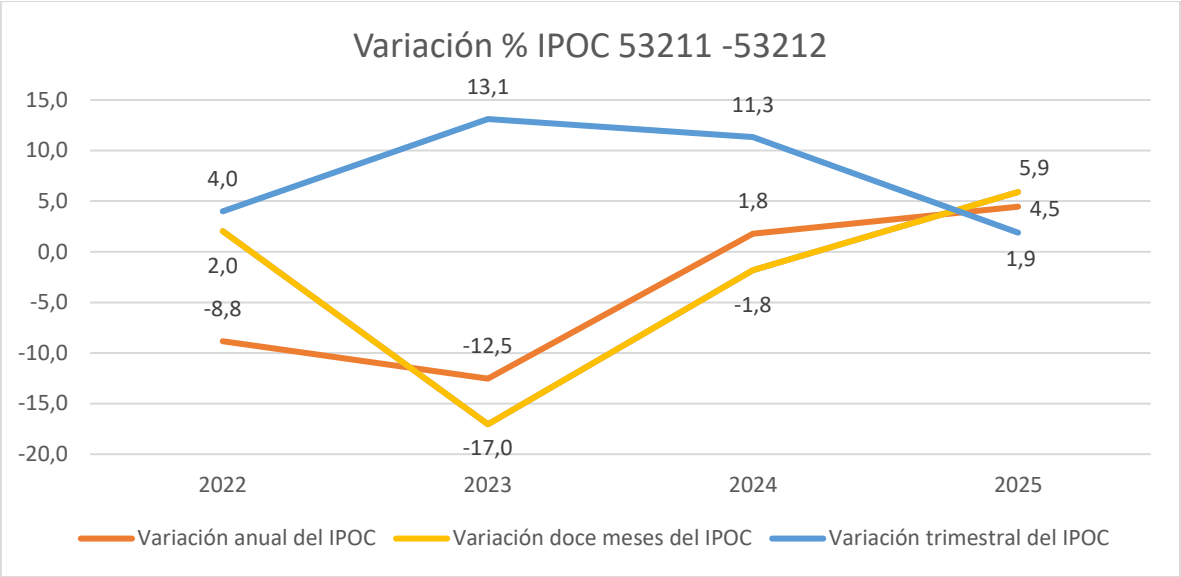
**8.1 Comportamiento general de las subclases (4T 2022 – 4T 2025)**




El comportamiento de las subclases muestra una alta heterogeneidad durante todo el periodo analizado. Mientras algunas presentan caídas sostenidas seguidas de procesos de recuperación, otras evidencian crecimientos acelerados o variaciones altamente volátiles.

En 2023 se observa un ajuste importante en varias subclases, especialmente en aquellas asociadas a transporte terrestre y túneles. A partir de 2024 y con mayor fuerza en 2025, se evidencia una recomposición del sector, con crecimientos importantes en algunas subclases específicas que contrastan con la desaceleración o caída en otras.

**8.2 Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles (53211–53212)**

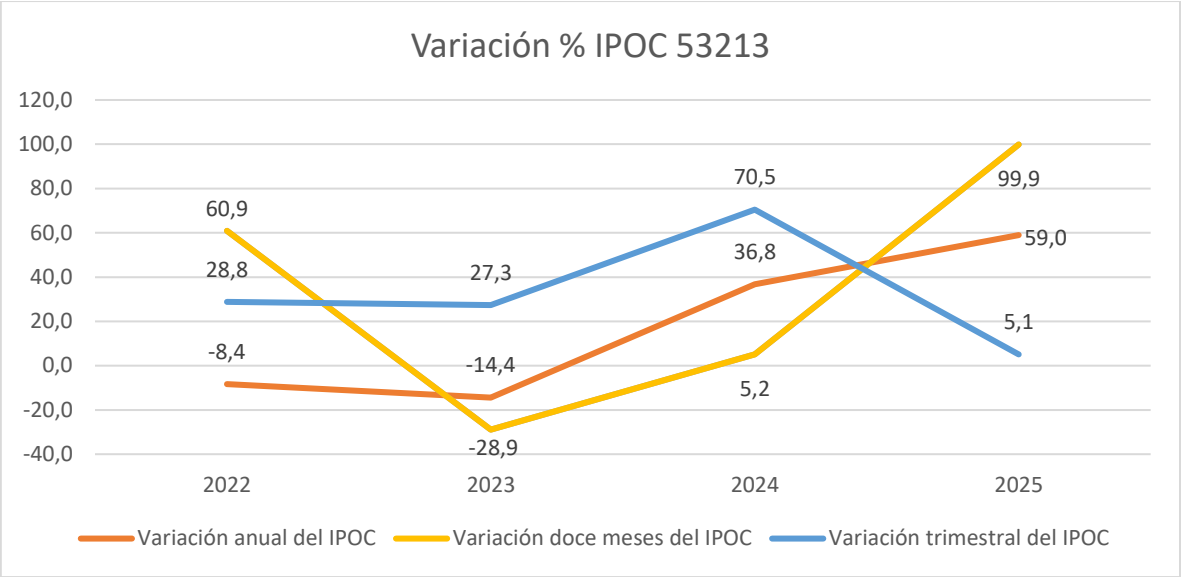



Esta subclase presenta una caída significativa en 2023, con una variación anual de -12,5%, reflejando una reducción en la ejecución de obras de transporte terrestre frente al año anterior. Este comportamiento también se observa en el año corrido (-17,0%), lo que indica una contracción a lo largo de todo el año.

En 2024 se evidencia una estabilización, con una variación cercana a cero (-1,8% en año corrido y 1,8% anual), lo que sugiere una detención en la caída. Posteriormente, en 2025, se consolida una recuperación, con crecimientos de 4,5% anual y 5,9% año corrido.

Desde el corto plazo, la variación trimestral muestra una dinámica positiva en 2023 (13,1%) y 2024 (11,3%), mientras que en 2025 el crecimiento se modera (1,9%), lo que indica una desaceleración reciente en el ritmo de recuperación.

**8.3 Pistas de aterrizaje (53213)**

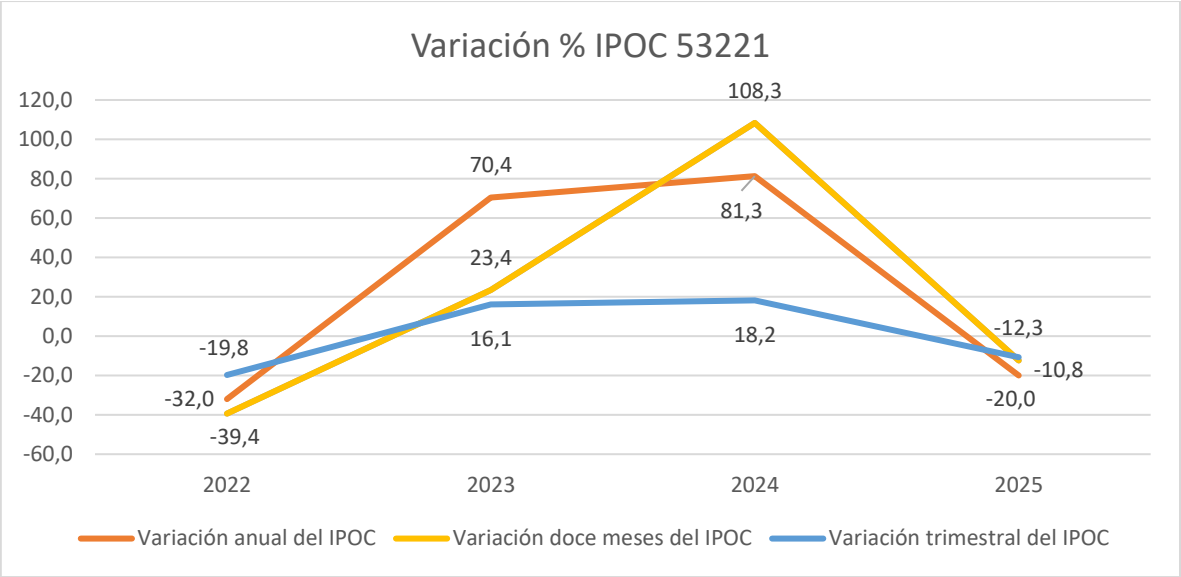



Las pistas de aterrizaje presentan un comportamiento dinámico, con una caída inicial en 2023 (-14,4% anual), seguida de una fuerte recuperación en 2024 (36,8%) y una aceleración aún mayor en 2025 (59,0%).

El año corrido refuerza esta tendencia, pasando de -28,9% en 2023 a 5,2% en 2024 y 99,9% en 2025, lo que evidencia un crecimiento muy acelerado en esta subclase.

En el corto plazo, la variación trimestral muestra un crecimiento sostenido durante todo el periodo (27,3% en 2023, 70,5% en 2024 y 5,1% en 2025), lo que sugiere una dinámica activa en la ejecución de proyectos aeroportuarios, especialmente en 2024.

**8.4 Puentes y carreteras elevadas (53221)**

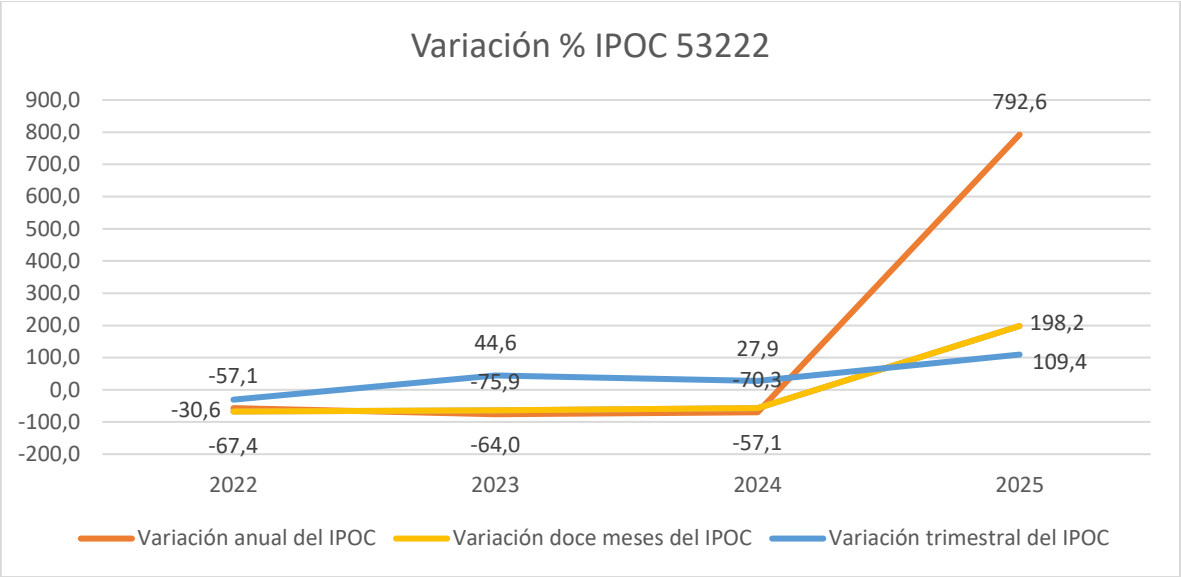



Esta subclase presenta un comportamiento de fuerte crecimiento en 2023 (70,4% anual), que se intensifica en 2024 (81,3%). Sin embargo, en 2025 se observa una caída (-20,0%), lo que indica una reversión parcial del crecimiento observado en los años anteriores.

El año corrido muestra un patrón similar, con crecimiento en 2023 (23,4%) y 2024 (108,3%), seguido de una contracción en 2025 (-12,3%).

A nivel trimestral, se mantiene una dinámica positiva en 2023 (16,1%) y 2024 (18,2%), pero en 2025 se presenta una caída (-10,8%), lo que sugiere una desaceleración reciente en este tipo de proyectos.

**8.5 Túneles (53222)**

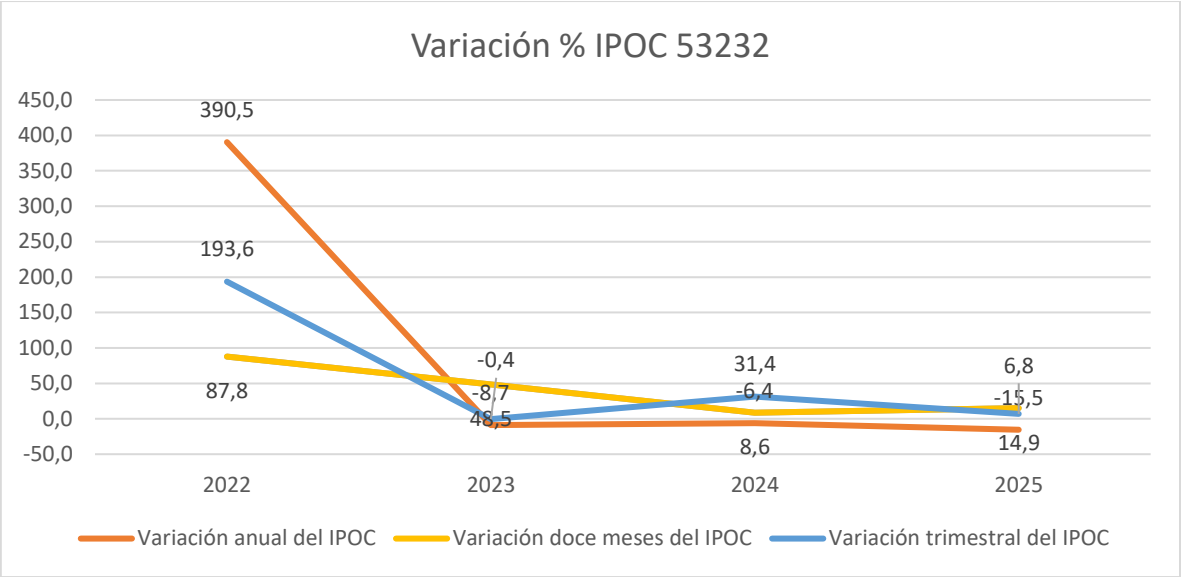



La subclase de túneles presenta uno de los comportamientos más volátiles del periodo. En 2023 se registra una caída muy fuerte (-75,9% anual), que se mantiene en 2024 (-70,3%), lo que indica una contracción prolongada en este tipo de obras.

Sin embargo, en 2025 se observa un crecimiento extraordinario (792,6% anual), lo que sugiere un efecto base asociado a niveles muy bajos en años anteriores o la entrada en ejecución de proyectos específicos de gran magnitud.

El año corrido y la variación trimestral refuerzan esta lectura, mostrando cambios abruptos que evidencian una alta sensibilidad de esta subclase a la ejecución puntual de proyectos.

**8.6 Puertos, vías navegables e instalaciones conexas (53232)**




Esta subclase muestra un comportamiento de desaceleración progresiva. En 2022 presenta un crecimiento muy alto (390,5% anual), seguido de una caída en 2023 (-8,7%) y 2024 (-6,4%), que se profundiza en 2025 (-15,5%).

El año corrido, sin embargo, muestra crecimientos positivos en todos los años, lo que indica que, aunque hay caídas en el margen anual, la actividad acumulada mantiene cierto dinamismo.

En términos trimestrales, se observa un crecimiento muy alto en 2022 (193,6%), estabilidad en 2023 (-0,4%) y recuperación en 2024 (31,4%) y 2025 (6,8%), lo que sugiere que, aunque el nivel anual cae, hay actividad reciente en el corto plazo.

**8.7 Lectura integral del comportamiento por subclases**

El análisis por subclases evidencia que el comportamiento del IPOC está determinado por dinámicas muy diferenciadas entre tipos de obra. Mientras algunas subclases, como carreteras, muestran procesos de caída y recuperación gradual, otras, como pistas de aterrizaje y túneles, presentan crecimientos muy acelerados o altamente volátiles.

Adicionalmente, se observa que ciertos segmentos, como puertos, presentan una desaceleración en términos anuales, aunque mantienen actividad en el corto plazo.

Este resultado confirma que la dinámica del sector no es uniforme y que los cambios en el indicador agregado responden a la ejecución específica de proyectos en subclases particulares, más que a un comportamiento homogéneo de toda la infraestructura.

**9. Análisis Integral del Comportamiento del IPOC (4T 2022 – 4T 2025)**

El análisis conjunto del IPOC muestra una **transformación clara en la dinámica del sector** entre el cierre de 2022 y el periodo 2023–2025.

El año 2022 funciona como punto de referencia, con una mayor participación de las obras de transporte. Sin embargo, en 2023 se observa una **caída importante en este componente**, especialmente en carreteras y otras subclases asociadas, lo que marca un **punto de transición en el sector**.

Este comportamiento no corresponde a una contracción estructural, sino a un **ajuste propio del cambio de gobierno**, donde coinciden la finalización de proyectos previos y el inicio de nuevas ejecuciones.

A partir de 2024 se evidencia un **cambio en la tendencia**, con una recuperación progresiva de las obras de transporte, que se consolida en 2025. Esto indica una **reactivación del sector**, aunque aún en proceso de alcanzar los niveles observados en 2022.

En paralelo, las obras hidráulicas presentan un **crecimiento significativo desde 2023**, convirtiéndose en el principal motor del indicador, especialmente durante 2023 y 2024. Este dinamismo refleja una **mayor ejecución en proyectos de infraestructura hídrica y portuaria**.

El análisis por subclases confirma esta dinámica. Se observan **crecimientos acelerados en segmentos específicos** como pistas de aterrizaje y puentes en ciertos periodos, así como **alta volatilidad en túneles**, asociada a proyectos puntuales. Al mismo tiempo, se evidencia una **recuperación gradual en carreteras** y una **desaceleración en puertos hacia 2025**.

En conjunto, los resultados muestran que el sector no solo se recupera, sino que experimenta una **recomposición en su estructura**, pasando de una dependencia en obras hidráulicas en 2023–2024 a un escenario más equilibrado en 2025.

En términos generales, el IPOC refleja una **transición ordenada del sector**, con una caída inicial seguida de una **recuperación progresiva y una consolidación de la ejecución del actual gobierno**, evidenciada en la estabilización del crecimiento y la diversificación de los motores de actividad.