# ANÁLISIS DEL SECTOR

Modalidad de Selección:

► Contratación Directa

| | |
|---|---|
| Número de proceso: | Contratación Directa No. 17208 [CD-17208] |
| Objeto: | "ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS EN LA OPERACIÓN DE MAQUINARIA AMARILLA PERTENECIENTE AL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL ALQUILER DE MAQUINARIA PESADA, EQUIPOS Y VEHÍCULOS PARA LA ATENCIÓN INMEDIATA DE EMERGENCIAS Y PUNTOS CRÍTICOS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA" |

GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA
Secretaría de Infraestructura Física

## Preámbulo: El efecto multiplicador de la construcción como dinamizador de la economía

El sector de la construcción en Colombia se consolida como uno de los motores más potentes e indispensables para la estabilidad y el crecimiento del aparato productivo nacional. Más allá de ser un indicador del ciclo económico, esta actividad posee una capacidad única para arrastrar y dinamizar de forma simultánea a más de 30 subsectores de la industria, el comercio y los servicios.

Cada proyecto físico iniciado activa una cadena de valor que impacta desde la producción de insumos básicos hasta los servicios técnicos especializados, convirtiendo a la construcción en un renglón promisorio por excelencia para liderar la reactivación, absorber mano de obra y redistribuir el ingreso. En este engranaje, las inversiones destinadas a las obras civiles y a la infraestructura física del Estado no representan un gasto aislado, sino la creación de capital público esencial que catapulta la competitividad de toda la nación.

La construcción, conservación y rehabilitación de carreteras, puentes, túneles y vías férreas operan como el sistema circulatorio de la economía, reduciendo los costos logísticos, optimizando los tiempos de viaje y transformando las condiciones de movilidad y transitabilidad en el territorio. Estas intervenciones no solo mitigan los riesgos viales para los usuarios, sino que conectan de manera eficiente los centros de producción con los mercados de consumo, permitiendo que todas las demás ramas productivas se expandan y cuenten con niveles de competitividad adecuados.

Entonces, el verdadero valor estratégico de la obra pública radica en su extraordinario efecto multiplicador, su impacto en el bienestar social y su carácter contracíclico, reflejado en los indicadores de empleo, valor agregado y equidad.

Fedesarrollo revela que por cada $1 de valor agregado generado en las obras civiles se impulsan $1,4 en la producción general de la economía, debido a la utilización de la infraestructura como un insumo logístico transversal. A este impacto se suman los hallazgos de la Cámara Colombiana de Infraestructura (CCI), los cuales demuestran que la infraestructura reduce directamente la tasa de pobreza monetaria en el país. Por cada 1% del PIB que se invierte en infraestructura, dicho indicador de pobreza se contrae en 0,8 pp.

En el plano social, el sector actúa como refugio laboral crucial para el país, manteniendo niveles históricos de empleabilidad que a jun-2026 bordea los 1.678.000 ocupados, gracias a su capacidad de absorción masiva de mano de obra de baja cualificación. Así, mientras los frentes de obra pública avanzan, se genera un alivio inmediato mediante la superación de la vulnerabilidad socioeconómica, el aumento de los ingresos de las familias, la revitalización del consumo doméstico y el impulso al desarrollo territorial en todos los niveles.

Este documento ofrece entonces un panorama general del sector de la construcción al corte de junio de 2026, examinando variables macro y microeconómicas (como, por ejemplo, el PIB, la inflación, el desempleo, la tasa de cambio, desafíos en materia fiscal, precios de los combustibles y demás elementos de costos de insumos), que constatan cómo la apuesta por la infraestructura pública es una estrategia sólida para propulsar el desarrollo económico, el bienestar social, la equidad, la productividad y competitividad logística de Colombia.

## 1. ASPECTOS GENERALES

### 1.1. Necesidad del estudio relativo al sector económico objeto de contratación

El presente análisis del sector económico se plantea como un imperativo estratégico y normativo en el marco de la etapa de planeación, en observancia de lo ordenado por el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto Único Reglamentario 1082 de 2015. Este estudio desarrolla el diagnóstico integral necesario para comprender a fondo el mercado relativo al objeto contractual, garantizando una evaluación de alto nivel desde las dimensiones legal, comercial, financiera, organizacional y técnica, así como una identificación robusta de los riesgos asociados, asegurando así la solidez y transparencia en la futura contratación estatal.

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.

Bajo esta visión integral, el conocimiento del sector demanda dimensionar el comportamiento de las variables macroeconómicas que determinan la viabilidad del proyecto, partiendo del desempeño, evolución y proyecciones del Producto Interno Bruto (PIB), mostrando la marcha del sector de la construcción y dentro de este, en específico, la línea de comportamiento que registran las obras civiles, incluyendo sus participaciones porcentuales en el valor total del agregado nacional; continuando el diagnóstico con el estudio del mercado laboral, evaluando la tasa de desempleo nacional, la población ocupada en el sector y su representatividad frente al total de ocupados en Colombia; siguiendo en materia de estabilidad monetaria con el análisis de la inflación en el marco de la meta de largo plazo establecida por el Banco de la República; examinando la correlación entre la tasa de intervención de política monetaria y la tasa de depósito a término fijo (DTF); asimismo, mostrando la volatilidad y expectativas de la tasa de cambio representativa del mercado (TRM), junto con la situación fiscal del Gobierno Nacional Central (GNC) y las variables de costo operativo como el precio y consumo de combustibles (Diésel y gasolina). Análisis macro este que es complementado con el desempeño de variables microeconómicas centradas en la composición y dinámica propia de la industria, estudiando el Índice de Costos de Construcción de Obras Civiles (ICOCIV), la producción y despacho tanto de cemento gris como de concreto premezclado, el índice de mezcla asfáltica, los costos específicos de insumos, y los niveles de inversión en obras civiles. Redondeando luego con el comportamiento de la oferta y la demanda en el mercado local; y el análisis de precios referentes que incorporen todos los componentes de costos, gastos y utilidad

[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

que se estiman necesarios y suficientes para la adecuada ejecución y cumplimiento del proyecto.

De este modo, se logra un estudio de mercado holístico que, al integrarse con los componentes técnicos, legales y de riesgos asociados a la infraestructura de transporte a adelantar, garantiza que el proceso de contratación esté fundamentado en la realidad económica más precisa y actualizada del país.

### 1.2. Clasificación del 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]

Desde la teoría económica clásica, también conocida como economía política, se establece una división trisectorial 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:

**División trisectorial según la teoría económica clásica**

**Tabla 1.**

| Sector primario (Agropecuario) | Sector secundario (Industrial) | Sector terciario (Servicios) |
|---|---|---|
| • Es el sector que obtiene el producto de sus actividades directamente de la naturaleza, sin ningún proceso de transformación.<br><br>• 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. | • 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.<br><br>• 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, la producción de insumos esenciales como el cemento, etc. | • Incluye todas aquellas actividades que no producen una mercancía o bienes en sí, pero que son necesarios para el flujo y 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, la gestión gubernamental, 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

Es fundamental precisar al lector que esta clasificación permite ubicar con exactitud los componentes de la cadena de valor de las obras de infraestructura (incluidas las de transporte). Mientras que las actividades constructivas, al transformar insumos en activos físicos terminados, se inscriben plenamente en el sector secundario, las actividades de interventoría de obras, la

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

consultoría para estudios de ingeniería y la interventoría a dichas consultorías se encuadran en el sector terciario. De esta manera, el presente análisis demuestra cómo la construcción de infraestructura actúa como un motor híbrido: por un lado, genera bienes tangibles como sectores productivos y, por otro, demanda una sofisticada red de servicios profesionales no tangibles que contribuyen sustancialmente a la formación del ingreso nacional y al fortalecimiento del producto interno.

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

**Clasificación de la actividad económica por especialidades**

**Tabla 2.**

| | |
|---|---|
| **Sector agropecuario** | •Corresponde al sector primario mencionado anteriormente |
| **Sector industrial** | •Corresponde al sector secundario mencionado anteriormente |
| **Sector servicios** | •Corresponde al sector terciario mencionado anteriormente |
| **Sector transporte** | •Hace parte del sector terciario, e incluye transporte de carga, servicio de transporte público, transporte terrestre, aéreo, marítimo, etc. |
| **Sector comercio** | •Hace parte del sector terciario de la economía, e incluye comercio al por mayor, minorista, centros comerciales, cámaras de comercio, plazas de mercado y, en general, a todos aquellos que se relacionan con la actividad de comercio de diversos productos nacionales o importados. |
| **Sector financiero** | •Incluyen todas aquellas organizaciones relacionadas con actividades bancarias y financieras, aseguradoras, fondos de pensiones y cesantías, fiduciarias, etc. |
| **Sector construcción** | •Es un ecosistema económico que abarca desde la concepción intelectual de proyectos por parte de arquitectos e ingenieros, hasta la ejecución física de edificaciones e infraestructura civil por empresas constructoras. Se caracteriza por un robusto encadenamiento productivo que integra, además, a la industria proveedora de materiales (cemento, acero, acabados, etc), organizaciones de servicios técnicos especializados y entidades de gestión inmobiliaria, consolidándose como un eje transversal que transforma materias primas en bienes capitales para el desarrollo social y económico. |
| **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, las obras públicas de infraestructura de transporte y, en especial, las vías son consideradas pilares fundamentales de crecimiento y desarrollo sostenible de un país. Es por ello que el Estado ejecuta proyectos de infraestructura vial de gran envergadura civil y económica, esfuerzo que se hace más significativo cuando los estudios confirman que Colombia es uno de los países del mundo más atrasados en infraestructura vial, situación de difícil superación en tanto persista, en algunos sectores de influencia de los proyectos viales, la antipatía y el desinterés hacia el progreso, así como condiciones sociales de violencia que impiden la llegada de la oferta estatal.

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

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

Para ello, el Departamento de Antioquia, en su cometido constitucional de promoción del desarrollo económico y social de los municipios de su territorio, está llamado a ejecutar acciones que redunden en dicho propósito, poniendo en operación el equipo y maquinaria pesada o amarilla del que dispone para brindar el apoyo requerido a los municipios de su jurisdicción.

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

**1.2.1.** Desde la clasificación CIIU: Atendiendo a la Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las Actividades Económicas, en su Revisión 4 Adaptada para Colombia (CIIU Rev. 4 A.C – Res. Dane 066 de 2012), se inscribe en las siguientes Divisiones, Grupos y Clases. [Tabla 3]:

**Clasificación según CIIU**

**Tabla 3.**

| CIIU Rev. 4 A.C – Sección C. Industrias Manufactureras | | | |
|---|---|---|---|
| **División** | **Grupo** | **Clase** | **Descripción** |
| **33** | | | **Instalación, mantenimiento y reparación especializado de maquinaria y equipo** |
| | 331 | | Mantenimiento y reparación especializado de productos elaborados en metal y de maquinaria y equipo |
| | | 3311 | Mantenimiento y reparación especializado de productos elaborados en metal |
| | | **3312** | **Mantenimiento y reparación especializado de maquinaria y equipo** |
| | | 3313 | Mantenimiento y reparación especializado de equipo electrónico y óptico |
| | | 3314 | Mantenimiento y reparación especializado de equipo eléctrico |
| | | 3315 | Mantenimiento y reparación especializado de equipo de transporte, excepto los vehículos automotores, motocicletas y bicicletas |
| | | 3319 | Mantenimiento y reparación de otros tipos de equipos y sus componentes n.c.p. |
| **CIIU Rev. 4 A.C – Sección F. Construcción** | | | |
| **División** | **Grupo** | **Clase** | **Descripción** |
| **43** | | | **Actividades especializadas para la construcción de edificios y obras de ingeniería civil** |
| | 431 | | Demolición y preparación del terreno |
| | | 4311 | Demolición |
| | | 4312 | Preparación del terreno |
| | 432 | | Instalaciones eléctricas, de fontanería y otras instalaciones especializadas |
| | | 4321 | Instalaciones eléctricas |

| | | |
|---|---|---|
| | 4322 | Instalaciones de fontanería, calefacción y aire acondicionado |
| | 4329 | Otras instalaciones especializadas |
| 433 | 4330 | Terminación y acabado de edificios y obras de ingeniería civil |
| 439 | **4390** | **Otras actividades especializadas para la construcción de edificios y obras de ingeniería civil**<br><br>Nota: aquí se encuentra la actividad de "Alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores" |

Fuente: DANE. https://www.dane.gov.co/index.php/sistema-estadistico-nacional-sen/normas-y-estandares/nomenclaturas-y-clasificaciones/clasificaciones/clasificacion-industrial-internacional-uniforme-de-todas-las-actividades-economicas-ciiu

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: El presente proyecto se circunscribe en los Segmentos, Familias y Clases, como se describe a continuación [Tabla 4].

**Clasificación según UNSPSC**

**Tabla 4.**

| Clasificación UNSPSC | | |
|---|---|---|
| **Segmento** | 88 | Servicios de gestión profesionales de empresa y administrativos |
| **Familia** | 10 | Servicios de asesoría de gestión |
| **Clase** | 16 | Gestión de proyectos |

| Clasificación UNSPSC | | |
|---|---|---|
| **Segmento** | 22 | Maquinaria y accesorios para construcción y edificación |
| **Familia** | 10 | Maquinaria y equipo pesado de construcción |
| **Clase** | 16 | Equipo de pavimentación |

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]

**Componentes del Plan de Desarrollo "Por Antioquia Firme 2024 -2027"**

**Tabla 5.**

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

**Plan de Desarrollo "Por Antioquia Firme 2024 -2027"**

**Línea 3 – Inversión desde la confianza**

**Objetivo:** Impulsar la competitividad y la productividad con acciones que van desde la inversión pública estratégica en infraestructura, hasta la innovación en productos y servicios en las diferentes regiones generando territorios con entornos sostenibles, seguros y con un desarrollo social sólido y equitativo.

| Programa | Descripción | Responsables |
|---|---|---|
| 3.1.1. Urbanismo para el desarrollo | Propende por una planificación y ejecución integral y sostenible que tiene en cuenta no solo aspectos físicos, sino también sociales, económicos y ambientales en los proyectos urbanísticos. Se adopta un enfoque holístico y participativo que lleva los municipios a convertirse en motores de progreso y bienestar para todos sus habitantes.<br>- Accesibilidad y conectividad<br>- Mixtura de usos del suelo<br>- Espacios verdes y medio ambiente<br>- Innovación y tecnología | **Responsable**: Secretaría de Infraestructura Física<br><br>**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.<br><br>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<br><br>**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.<br><br>**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 *"ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS EN LA OPERACIÓN DE MAQUINARIA AMARILLA PERTENECIENTE AL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL ALQUILER DE MAQUINARIA PESADA, EQUIPOS Y VEHÍCULOS PARA LA ATENCIÓN INMEDIATA DE EMERGENCIAS Y PUNTOS CRÍTICOS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA"*, se circunscribe dentro del Plan de Desarrollo "POR ANTIOQUIA FIRME 2024 – 2027"; Línea Estratégica: 3. Inversión desde la confianza Componente: 3.1. Infraestructura para la equidad y la competitividad; Programa: 3.1.2 Infraestructura estratégica para la conexión e integración territorial", y cuya responsabilidad es de la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia. Proyecto: Conservación de la transitabilidad en vías del departamento de Antioquia", BPIN 2024003050152, y elemento PEP 17-0157.

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

Una vez precisado el ámbito y las actividades en que se desarrolla el objeto del presente proceso contractual, según los criterios de clasificación antes abordados, resulta evidente que el grueso de la actividad económica genera su mayor aporte hacia el sector de la Construcción, el cual no solo referencia ladrillos, cemento, acero, concreto y asfalto; sino que 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, etc.; 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 educación, y hasta involucrar a empíricos, 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, pasando por su gerenciamiento, hasta el cierre mismo de los proyectos, como para realizar la

[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/

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, 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. Estando dentro de estas actividades especializadas para la ejecución de las obras civiles las actividades de administración y/o alquiler de maquinaria y equipo de construcción.

La maquinaria amarilla tiene gran importancia en el sector de la Construcción en Colombia debido a su capacidad para agilizar y facilitar diversos procesos en obras civiles y de infraestructura. Esta maquinaria es esencial para realizar tareas como la excavación, nivelación, compactación, transporte de materiales y demolición, entre otras. Su impacto en la construcción es clave por varias razones:

1. Eficiencia y productividad: La maquinaria amarilla, como excavadoras, retroexcavadoras, bulldozers, motoniveladoras, entre otras, permite realizar trabajos de gran escala en menor tiempo. Esto aumenta la productividad y reduce los costos operativos.
2. Seguridad: El uso de equipos adecuados para el tipo de trabajo reduce los riesgos de accidentes en las obras. Las máquinas están diseñadas para manejar cargas pesadas y realizar tareas de alta demanda física, lo que minimiza el riesgo para los trabajadores.
3. Calidad y precisión: Las máquinas permiten un mayor control y precisión en las tareas de construcción, lo que asegura la calidad de los trabajos, desde la preparación del terreno hasta la ejecución de la obra.
4. Desarrollo de infraestructura: La maquinaria amarilla es fundamental en grandes proyectos de infraestructura, como la construcción de carreteras, puentes, aeropuertos, edificios y obras de urbanización. En un país como Colombia y más en el Departamento de Antioquia, con una geografía diversa y terrenos difíciles, estas máquinas son cruciales para superar obstáculos naturales.
5. Generación de empleo: Aunque la maquinaria es un factor de automatización, su uso también genera empleos directos e indirectos, como operadores de maquinaria, técnicos de mantenimiento y personal administrativo relacionado con las obras.
6. Impacto económico: El sector de la construcción, impulsado por la maquinaria amarilla, tiene un impacto directo en la economía nacional. La construcción de infraestructura mejora la conectividad y estimula el desarrollo regional, lo cual es clave para el crecimiento económico del país.

Así las cosas, la maquinaria amarilla es una herramienta indispensable en la construcción, pues permite llevar a cabo proyectos de infraestructura más rápido, seguros y con mejores resultados, contribuyendo de manera significativa al desarrollo económico y social del país.

Además, no hay duda que la inversión en el sector de la construcción, bien sea de plantas industriales, de soluciones habitacionales, de obras de infraestructura pública (vías, puentes, túneles, puertos, aeropuertos, represas, equipamientos públicos para la educación, salud, seguridad y justicia, esparcimiento, recreación y deportes, etc.) y la destinada a trabajos de intervención, como en este caso, para la atención inmediata de emergencias y puntos críticos en la red vial departamental de Antioquia, ejerce una influencia crucial en el nivel de actividad económica que se alcance en la sociedad, 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) buscan apalancar desde lo público dichas actividades, y en especial, mejorando la movilidad de personas y mercancías en las carreteras y conexiones de redes viales, al constituir una necesidad primordial y punto álgido de la infraestructura para reducir los costos y tiempos del transporte y, en general, aumentar los niveles de competitividad

logística, promover el crecimiento económico y propulsar el desarrollo.

También, 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 lospaíses. 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 (BM), 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 BM en este sector han facilitado un comercio más eficiente y un mejor desarrollo humano a través de una mayor movilidad [...]*[4].

Similarmente, 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 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]

Por consiguiente, la ejecución de proyectos y trabajos de gran envergadura o complejidad en los sectores industrial, minero, agrícola, de transporte y, en general, de la construcción, suelen demandar el uso de equipos y maquinaria tanto pesada como ligera; distinguiéndose la primera de la segunda, por su mayor dimensionamiento, potencia, peso, resistencia y capacidad de carga, y la cual es utilizada para demoler, mover, levantar, excavar, perforar, cortar, transportar o procesar grandes cantidades de materiales o productos.

La maquinaria pesada se clasifica según sus criterios diferenciadores, verbigracia, por su función, forma, fuente de energía o modo de operación. Una clasificación común por función corresponde a:

- Maquinaria de movimiento de tierras: Comprende aquella maquinaria utilizada para modificar la forma o el nivel del terreno. Aquí se destacan las excavadoras, retroexcavadoras, palas cargadoras, bulldozers, motoniveladoras, compactadoras o rodillos.
- Maquinaria de elevación: Refiere a máquinas usadas para levantar o bajar objetos, personas o materiales, tales como grúas, montacargas, elevadores, plataformas elevadoras o polipastos.
- Maquinaria de perforación: Son máquinas que se utilizan para perforar el suelo o la roca, como perforadoras, martillos neumáticos, taladros o sondas.
- Maquinaria de corte: Alude a máquinas que se usan para cortar o separar materiales, como sierras, cizallas, cortadoras o trituradoras.

---

[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

[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

- Maquinaria de transporte: Comprende máquinas que se utilizan para el traslado de personas, materiales o productos de un lugar a otro, como tractores, camiones, remolques, carretillas, cintas transportadoras o vagones.
- Maquinaria de procesamiento: Maquinaria usada para transformar o modificar los materiales o los productos, como mezcladoras, molinos, prensas, hornos o centrifugadoras.

Sin duda, el uso de maquinaria pesada en los procesos y ámbitos antes señalados, genera aportes valiosos al desarrollo económico, social y ambiental de las regiones y los países, por las ventajas que representa en términos de productividad y su consecuente impacto positivo en los niveles de rentabilidad, al posibilitar la ejecución de tareas complejas con mayor precisión y con menores esfuerzo y tiempo invertidos. También trae beneficios desde la seguridad industrial al reducir los riesgos laborales inherentes en tareas peligrosas, y evitando la exposición de las personas en trabajos con condiciones extremas de temperatura, altura y presión. Otro elemento favorable son los procesos de innovación continua en distintos campos como la electrónica, informática, biotecnología, robótica, nanotecnología e inclusive la inteligencia artificial; permitiendo la investigación, diseño y lanzamiento de nuevas soluciones tecnológicas que puedan adaptarse a exigencias de los mercados y diversos sectores.[6]

La industria mundial de la maquinaria pesada, especialmente de equipos para la construcción, está conformada por una amplia diversidad de empresas emplazadas en distintos continentes, regiones y países; es una industria muy competitiva donde los fabricantes, de manera frecuente, lanzan nuevos productos o modelos con mejoras en diseño, eficiencia tecnológica, rendimiento y seguridad; además, se destaca que es una industria en constante movimiento puesto que su desempeño está en función del sector de la construcción el cual se considera uno de los esenciales del mundo, ya que, tanto en ciclos de auge como en los de declive económico, siempre se advierte la necesidad de generar nuevas vías, viviendas, obras públicas y de infraestructura civil y/o de que se les mantenga, renueve y repare.

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; minorando tiempos de desplazamiento, propiciando la 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.

[6] Tomado y adaptado de: https://www.curagua.com.ve/maquinaria-pesada/ Ramón Efraín Rodríguez, "Maquinaria pesada: definición, funcionamiento y beneficios". Publicado el 10-nov-2023, actualizado el 01-abr-2024.

## 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)

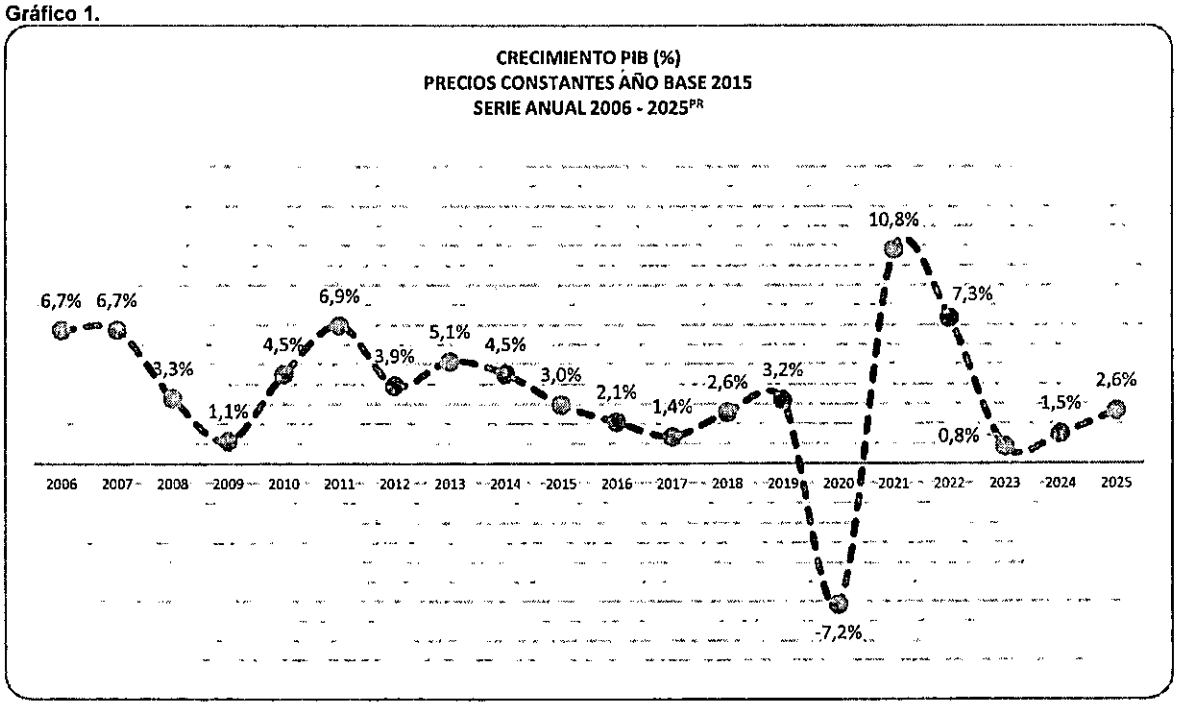
El Banco de la Republica define el PIB como *"El total de bienes y servicios producidos en un país durante un periodo de tiempo determinado. Incluye la producción generada por nacionales y extranjeros residentes en el país, y excluye la producción de nacionales residentes en el exterior"*[7].

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.

El Gráfico 1 ilustra el crecimiento anual del PIB total de Colombia en la serie anual 2006-2025.

**Crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) nacional**
**Valores a precios constantes – Base 2015. Serie anual 2006- 2025[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

La dinámica del Producto Interno Bruto (PIB) en Colombia, en la serie anual 2006-2025, a precios constantes del año base 2015, [Gráfico 1], refleja una trayectoria de notables contrastes, marcada por ciclos de expansión y profundos ajustes estructurales. Tras una fase de robusto crecimiento inicial a tasa media del 6,7% para las vigencias 2006-2007, se cae a unos crecimientos menores del 3,3% y del 1,1% para los años 2008 y 2009, respectivamente, como consecuencia de la crisis económica internacional del 2008; luego se presenta una recuperación sostenida postcrisis que

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

alcanzó el 4,5% en el 2010 y un pico del 6,9% en 2011, sin embargo, la economía inició un proceso de desaceleración gradual hasta 2017 cuando el PIB cerró en 1,4%. No obstante, se dieron un par de pivotes con el 2,6% en el 2018 y el 3,2% en el 2019, siendo el hito estadístico más disruptivo de toda la serie el observado en el 2020, con una contracción histórica del -7,2% derivada de la crisis sanitaria global del Covid-19 (que obligó a las autoridades del país a tomar medidas de confinamiento y distanciamiento social), seguida de un efecto rebote excepcional del 10,8% en 2021, y de un sólido 7,3% para 2022. En contraste, el 2023 llegó a un modesto 0,8%, continuando la senda de leve recuperación con el 1,5% en 2024$^{p}$ y un moderado 2,6% al cierre de 2025$^{pr}$.

### 2.1.2. Crecimiento del PIB Total en el I-Trimestre-2026$^{pr}$[8]

Conforme el Boletín Técnico del PIB I-Trimestre-2026$^{pr}$, publicado por el DANE el 15-may-2026, el PIB crece 2,2% respecto al I-Trimestre-2025$^{p}$. Los crecimientos sectoriales superiores a la media de 2,2% fueron:

- De 5,7% para Administración pública, defensa, educación y salud
- De 3,2% para Actividades artísticas, entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios
- De 2,9% para Comercio al por mayor y al por menor
- De 2,9% para Industrias manufactureras
- D e 2,8% para Actividades financieras y de seguros
- De 2,6% para Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado

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

- De 2,2% para Actividades profesionales, científicas y técnicas
- De 2,0% para Actividades inmobiliarias
- De 1,3% para Información y comunicaciones

Mientras que los siguientes sectores presentaron variaciones negativas:

- De -5,4% para Construcción
- De -1,4% para Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca
- De -0,1% para Explotación de minas y canteras

### 2.1.3. Crecimiento del sector Construcción y del sector Actividades profesionales, científicas y técnicas, en el I-Trimestre-2026$^{pr}$[9]

En el primer trimestre del año 2026$^{pr}$, el valor agregado del sector de la Construcción cae 5,4% frente al mismo período 2025$^{pr}$, lo cual resulta explicado por la siguiente dinámica [Tabla 6]:

- Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales decrece 8,2%
- Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil crece el 0,6%. Este es el único componente del sector con variación positiva cuyo resultado marginal no compensa la magnitud de las caídas en edificaciones y actividades especializadas que arrastran al sector hacia terreno negativo.

[8] Fuente: Dane. Boletín Técnico Producto Interno Bruto (PIB_T), del 15 de mayo de 2026, PIB Trimestre-I de 2026$^{pr}$. Tomado de: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-Itrim2026.pdf

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

• Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores) decrece 5,6%.

Por su parte, el sector de las Actividades profesionales, científicas y técnicas en el primer trimestre de 2026pr, crece 2,2% frente al primer trimestre de año 2025pr [Tabla 6]. También, en su desempeño reúne un comportamiento de seis (6) trimestres de aumentos constantes, partiendo de una leve variación del 0,1% para el IV-Trimestre-2024p, del 0,4% para el I-Trimestre-2025pr, del 1,2% para el II-Trimestre-2025pr, del 1,7% para el III-Trimestre-2025pr, del 1,9% para el IV-Trimestre-2025pr, y del 2,2% ya citado correspondiente al I-Trimestre-2026pr.

**Valor agregado por actividad económica (PIB)**
**Sector Construcción, y sector Actividades profesionales, científicas y técnicas**
**Tasas de crecimiento (%) I-Trimestre-2026pr**

**Tabla 6.**

| Actividad económica | Tasas de crecimiento (%) | |
|---|---|---|
| | Serie original | Serie ajustada por efecto estacional y calendario |
| | Anual | Trimestral |
| | 2026pr-I / 2025pr-I | 2026pr-I / 2025pr-IV |
| Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales | -8,2 | -5,3 |
| Construcción de carreteras y vías de ferrocarril[2] | 0,6 | -3,0 |
| Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil[3] | -5,6 | -5,6 |
| Construcción | -5,4 | -4,6 |

Fuente: DANE, PIB_T
pr preliminar

| Actividad económica | Tasas de crecimiento (%) | |
|---|---|---|
| | Serie original | Serie ajustada por efecto estacional y calendario |
| | Anual | Trimestral |
| | 2026pr-I / 2025pr-I | 2026pr-I / 2025pr-IV |
| Actividades profesionales, científicas y técnicas | 2,2 | 0,5 |
| Actividades de servicios administrativos y de apoyo | 2,1 | 0,6 |
| Actividades profesionales, científicas y técnicas[1] | 2,2 | 0,5 |

Fuente: DANE,PIB_T
pr preliminar

Tomado y adaptado de: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/PIB/bol-PIB-Itrim2026.pdf

Se resalta que, el agregado del sector de la Construcción viene acumulando seis (6) trimestres consecutivos con crecimientos negativos, desde el IV-Trimestre-2024p, cuando la variación fue de -1,1%, luego para al I-Trimestre-2025pr con -4,6%, para el II-Trimestre-2025pr fue -3,8%, al III-Trimestre-2025pr fue -1,2%, en el IV-Trimestre-2025pr cerró en -1,0%, y en el dato más reciente correspondiente al I-Trimestre-2026pr cierra con -5,4%.

Y solo el subsector de la 'Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales' registra once (11) trimestres de decrecimientos sucesivos, desde el III-Trimestre-2023 hasta el I-Trimestre-2026pr. "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]

Mientras que el subsector de las 'Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (incluye Alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores)' lleva nueve (9) trimestres de caídas en la serie del I-Trimestre-2024p hasta el I-Trimestre-2026pr.

[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

En suma, la evolución reciente del crecimiento anual del sector Construcción registra un incremento de 5,1% al cierre de 2022; pero luego evidencia un deterioro progresivo desde el año 2023 cuando cayó 1,8%, luego decrece el 0,6% en 2024 y vuelve a caer -4,6% en el 2025, y en el dato del primer trimestre de 2026 es también negativo; consolidando una serie notable de cifras en rojo que señalan un desplome sectorial, pese al crecimiento económico general.

### 2.1.4. PIB total, participación del sector construcción en el PIB total, y participación de las obras civiles en el sector de la construcción

La Tabla 7 presenta, para el período 2005-2025: i) el comportamiento del PIB nacional a precios constantes y su crecimiento anual. ii) el agregado del sector de la construcción, la variación anual y su participación en el PIB total; iii) el valor de las obras civiles, y su participación tanto en el PIB total como en el sector de la construcción.

**Producto Interno Bruto - PIB (Precios constantes, Base 2015)**
**Serie anual 2005 - 2025pr (Miles de millones de pesos)**

**Tabla 7.**

| Concepto | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| PIB ($) | 514.853 | 549.435 | 586.457 | 605.713 | 612.616 | 640.151 | 684.628 | 711.415 | 747.939 | 781.589 | 804.692 | 821.469 | 832.656 | 854.008 | 881.224 | 817.900 | 906.243 | 972.655 | 980.843 | 995.490 | 1.021.791 |
| Crecimiento PIB (%) | | 6,7% | 6,7% | 3,3% | 1,1% | 4,5% | 6,9% | 3,9% | 5,1% | 4,5% | 3,0% | 2,1% | 1,4% | 2,6% | 3,2% | -7,2% | 10,8% | 7,3% | 0,8% | 1,5% | 2,6% |
| Sector Construcción ($) | 29.808 | 33.427 | 35.747 | 39.283 | 40.316 | 40.048 | 42.536 | 45.051 | 50.131 | 54.602 | 58.042 | 60.125 | 58.907 | 58.156 | 55.893 | 39.359 | 41.039 | 43.765 | 42.412 | 42.448 | 41.273 |
| Crecimiento sector Construcción (%) | | 12,1% | 6,9% | 9,9% | 2,6% | -0,7% | 6,2% | 5,9% | 11,3% | 8,9% | 6,3% | 3,6% | -2,0% | -1,3% | -3,9% | -29,6% | 4,3% | 6,6% | -3,1% | 0,1% | -2,8% |
| % Partic. Construcción en el PIB | 5,8% | 6,1% | 6,1% | 6,5% | 6,6% | 6,3% | 6,2% | 6,3% | 6,7% | 7,0% | 7,2% | 7,3% | 7,1% | 6,8% | 6,3% | 4,8% | 4,5% | 4,5% | 4,3% | 4,3% | 4,0% |
| Subsector Obras civiles ($) | 6.311 | 7.081 | 8.199 | 8.547 | 9.742 | 9.751 | 11.003 | 11.662 | 13.177 | 14.914 | 15.906 | 15.492 | 16.505 | 16.106 | 15.250 | 13.290 | 12.318 | 11.793 | 10.307 | 11.029 | 11.939 |
| % Partic. Obras civiles en el PIB | 1,2% | 1,3% | 1,4% | 1,4% | 1,6% | 1,5% | 1,6% | 1,6% | 1,8% | 1,9% | 2,0% | 1,9% | 2,0% | 1,9% | 2,1% | 1,6% | 1,4% | 1,2% | 1,1% | 1,1% | 1,2% |
| % Partic. Obras civiles en el sector Construcción | 21,2% | 21,2% | 22,9% | 21,8% | 24,2% | 24,3% | 25,9% | 25,9% | 26,3% | 27,3% | 27,4% | 25,8% | 28,0% | 27,7% | 32,7% | 33,8% | 30,0% | 26,9% | 24,3% | 26,0% | 28,9% |

Fuente: DANE, Cuentas nacionales
pPreliminar
rProvisional
Actualizado el 16 de febrero de 2026

En el período objeto de análisis 2005-2025 el sector de la construcción participa con una tasa promedio del 5,9% en el PIB total; así mismo, el subsector de las Obras civiles participa con una tasa promedio del 1,6% en el PIB nacional, sin embargo, estas mantienen un peso promedio del 26,3% de toda la actividad constructiva. No obstante, en su evolución el sector constructivo da cuenta de varias fases, arrancando con una tasa que alcanzó su pico más alto del 12,1% en 2006, mientras el PIB nacional cerró en 6,7%, y donde las obras civiles representaban apenas el 21,2% del sector. Tras la crisis financiera global de 2009, el PIB nacional se frenó al 1,1%, pero la construcción demostró su resiliencia al mantenerse en terreno positivo con variación del 2,6% y las obras civiles participando con el 24,2% del sector, sirviendo el sector construcción como amortiguador de la economía colombiana.

A partir de 2012, el sector entró en una fase de mayor esplendor, impulsado por el despegue de las grandes concesiones viales. En 2013, mientras la economía crecía un sólido 5,1%, la construcción se disparaba al 11,3%, y las obras civiles pesaron el 26,3% del sector.

Para 2016, el PIB total creció 2,1% y la construcción con el 3,6% alcanzó su máxima participación histórica en la economía nacional, aportando un 7,3% al PIB, consolidándose como un verdadero motor del desarrollo interno. Las obras civiles ganaron un protagonismo estratégico, elevando su participación dentro del sector llegando al 25,8%.

A partir de 2017, se observa una desconexión estructural, el sector construcción comenzó a mostrar tasas de crecimiento negativas de -2,0% en 2017, -1,3% en 2018 y de -3,9% en 2019, incluso mientras el PIB nacional mantenía una senda de recuperación moderada del 1,4% en 2017, 1,6% en 2018 y del 3,2% en 2019. Curiosamente, en este período de crisis para la construcción, las obras civiles alcanzaron su mayor peso relativo pasando del 28% en 2017 al 32,7% en 2019, intentando

sostener un sector que ya acusaba fatiga por el lado de la vivienda y la inversión privada.

Ahora bien, el impacto de la pandemia del Covid-19 en el 2020 fue devastador y asimétrico, mientras el PIB nacional cayó un -7,2%, la construcción se desplomó un -29,6% (provocando gran impacto social y económico con 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). La recuperación de los dos años posteriores (2021-2022) fue, por el rebote, una especie de "espejismo estadístico" que no logró recuperar los niveles de 2015.

Para 2023, la situación se tornó crítica, el PIB nacional registró un pobrísimo crecimiento del 0,8%, y la construcción se hundió un -3,1%, lastrada por una caída dramática en las obras civiles, que tocaron su punto más bajo en una década con solo $10.307 miles de millones (a pesos constantes base 2015).

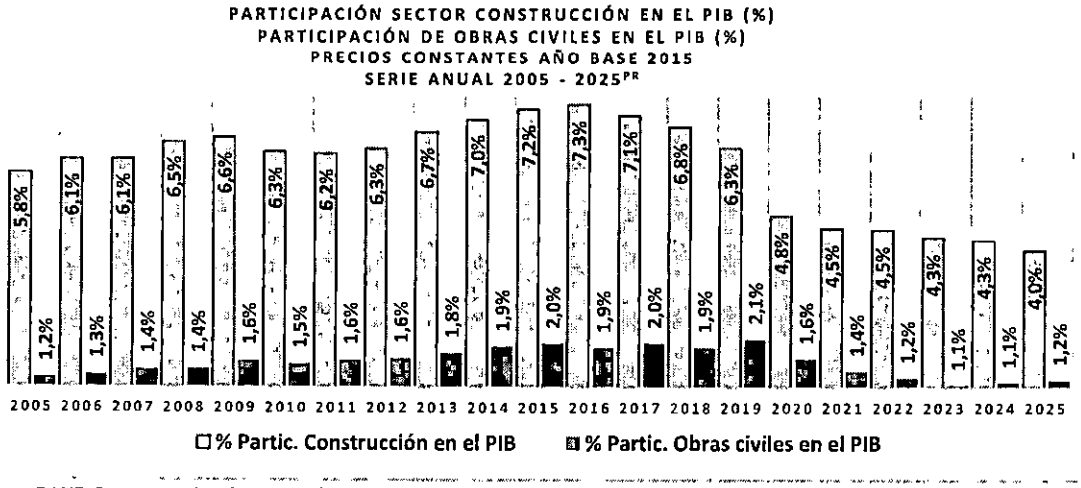
Los datos provisionales de 2024 y 2025 muestran un escenario de crecimiento divergente. Mientras para el 2024 el PIB total crece 1,5% el sector construcción crece tan solo el 0,1%; ya para el 2025 el PIB nacional cierra en 2,6%, pero el sector construcción vuelve a contraerse un -2,8%, brecha esta de crecimiento que parece advertir que el sector enfrenta barreras que van más allá del ciclo económico, probablemente ligadas a costos de insumos, tasas de interés remanentes y una parálisis en el segmento de vivienda.

Es decir, conforme la evolución de los últimos años se tiene una pérdida de relevancia sistémica, pues la construcción ha pasado de representar el 7,3% del PIB en el 2016 al 4,0% en el 2025, confirmando que la economía colombiana está aprendiendo a crecer sin la tracción de la construcción, lo cual es un riesgo para la generación de empleo, especialmente de baja cualificación o no calificado.

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 2025pr (con datos a precios constantes, base 2015)

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

**Gráfico 2.**

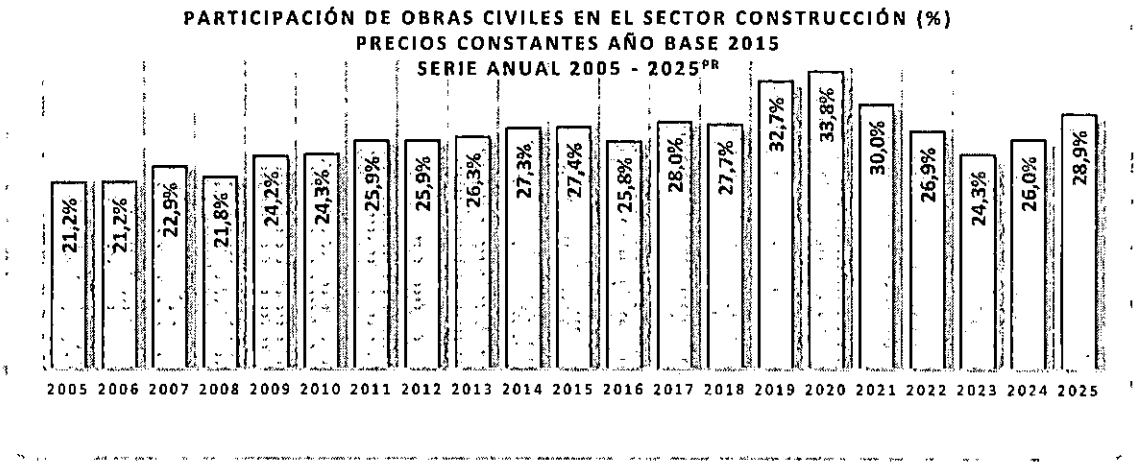



Fuente: DANE, Cuentas nacionales. Tomado de:
https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-trimestrales/pib-informacion-tecnica

Con todo, las anteriores cifras reflejan la importancia que en la serie completa, sin lugar a dudas, ha representado el *'Sector de la Construcción'* en el conjunto de las ramas de la actividad económica nacional (5,9%), 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 el 26,3%, 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 – 2025pr**

**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

Surge así, un dato clave que señala que las obras civiles están, en el último trienio, paulatinamente recuperando terreno de forma aislada, elevando su participación interna dentro del sector pasando del 24,3% en 2023, luego al 26% en el 2024 y, finalmente, llegando al 28,9% en 2025; lo cual sugiere que la infraestructura pública está intentando reactivarse, pero el peso negativo de la edificación privada es tan fuerte que mantiene al sector total en cifras rojas. Las obras civiles al superar el 28% de participación dentro del sector construcción, actúan como un suelo que evita el colapso total (salvavidas), y en la vigencia 2025 este subsector registró $11.939 MM cuando en el 2024 y 2023 fue de $11.029 MM y 10.307 MM, respectivamente, reflejando una dinámica de inversión real.

### 2.1.5. 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 abr-2026, prevé un crecimiento mundial del 3,1% en 2026, debido al estallido y las perturbaciones derivadas del conflicto en Oriente Medio, entre EEUU e Irán, a finales de feb-2026 (con fuerte impacto en los mercados de materias primas que impulsan el alza de precios, en gran medida del encarecimiento de la energía -Petróleo-), compensadas en parte por el efecto positivo de arrastre de la reducción de las tasas arancelarias, el nivel en las inversiones tecnológicas especialmente en inteligencia artificial (IA), de unas condiciones financieras acomodaticias -en particular debido al debilitamiento del dólar estadounidense- y el apoyo de las

políticas fiscal y monetaria. Para el 2027 se estima un crecimiento mundial del 3,2%. También, prevé que la inflación planetaria se ubique en 4,4% en 2026 y descienda hasta el 3,7% en 2027.[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]

Por su parte, el FMI pronostica que América Latina y El Caribe logre una expansión cercana al 3,06% al cierre del 2026, mientras Colombia se ubicaría por debajo y en la "zona media" de la tabla con un valor de crecimiento del 2,34%, que comparado con otros países de la región, hace que quede rezagada frente a economías vecinas que muestran mayor dinamismo como Guyana con 16,17%, Paraguay con 4,20%, Venezuela con 4,04%, Guatemala con 3,94%, Surinam con 3,93%, Panamá y Nicaragua con 3,84% cada uno, República Dominicana con 3,72%, Costa Rica con 3,56%, Honduras con 3,30%, El Salvador con 3,30%, Ecuador con 2,51%, Argentina con 3,50%, Perú con 2,82% y Chile con 2,40%.

Sin embargo, el pronóstico de crecimiento de Colombia en el 2026 estaría por encima de Brasil con 1,91%, Uruguay con 1,80%, México con 1,64%, y en terreno negativo Puerto Rico con -0,10%, Haití con -1,70% y Bolivia con -3,28%.

**Pronóstico de Crecimiento del PIB años 2026 y 2027, según FMI – Actualizado a abril de 2026**

**Tabla 8.**

**ESTIMACIONES DEL FMI EN LA REGIÓN**

| Datos en porcentaje (%) | Crecimiento del PIB 2025 | 2026 | 2027 |
|---|---|---|---|
| Argentina | 4,37 | 3,50 | 4,00 |
| Bolivia | -1,20 | -3,28 | - |
| Brasil | 2,29 | 1,91 | 1,96 |
| Chile | 2,29 | 2,40 | 2,57 |
| Colombia | 2,64 | 2,34 | 2,54 |
| Costa Rica | 4,56 | 3,56 | 3,57 |
| Rep. Dominicana | 2,12 | 3,72 | 4,40 |
| Ecuador | 3,73 | 2,51 | 2,50 |
| El Salvador | 3,70 | 3,30 | 3,00 |
| Guatemala | 4,12 | 3,94 | 3,98 |
| Guyana | 19,31 | 16,17 | 19,66 |
| Haití | -2,71 | -1,70 | 0,48 |
| Honduras | 3,70 | 3,30 | 3,70 |
| México | 0,56 | 1,64 | 2,19 |
| Nicaragua | 4,92 | 3,84 | 3,80 |
| Panamá | 4,35 | 3,84 | 4,54 |
| Paraguay | 6,00 | 4,20 | 3,50 |
| Perú | 3,44 | 2,82 | 2,80 |
| Puerto Rico | -0,80 | -0,10 | 1,00 |
| Surinam | 1,51 | 3,93 | 4,38 |
| Uruguay | 1,78 | 1,80 | 2,60 |
| Venezuela | 1,53 | 4,04 | 6,00 |
| Mundo | 3,44 | 3,06 | 3,22 |

Tomado de: https://www.elcolombiano.com/negocios/fmi-colombia-pib-inflacion-desempleo-proyecciones-2026-HC35515244

[11] Tomado de: https://www.imf.org/-/media/files/publications/weo/2026/april/spanish/execsum.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

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 2,4%, respectivamente. También, en la Tabla 9 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 2026**

**Tabla 9.**

| Entidad | Pronóstico crecimiento PIB Colombia a 31-Dic-2026 | Enlace de consulta |
|---|---|---|
| Gobierno Nacional, Ministerio de Hacienda y Crédito Público | 3.0% | https://www.minhacienda.gov.co/politica-fiscal/documentos-planeacion-financiera/marco-fiscal-mediano-plazo |
| Banco de la República | 2.4% | https://suameca.banrep.gov.co/estadisticas-economicas/encuestas https://www.banrep.gov.co/es/publicaciones-investigaciones/informe-politica-monetaria/historico-informes |
| Fondo Monetario Internacional | 2,34% | https://www.elcolombiano.com/negocios/fmi-colombia-pib-inflacion-desempleo-proyecciones-2026-HC35515244 |
| Banco Mundial | 2.4% | https://www.contextoganadero.com/economia/por-que-el-banco-mundial-bajo-las-proyecciones-de-crecimiento-de-colombia-lo-que-significa-esta-rebaja |
| Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) | 2.4% | https://www.oecd.org/content/dam/oecd/es/topics/policy-sub-issues/economic-snapshot-pages/eo119sp/Colombia_EO119SP-ESP.pdf |
| Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL) | 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 Opinión Financiera (EOF) - Fedesarrollo | 2.8% | *https://www.valoraanalitik.com/se-dispara-expectativas-de-inflacion-y-tasas-de-interes-en-colombia/* |
| Asobancaria | 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 | 2.8% | 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) | 3.2% | https://www.bancolombia.com/acerca-de/sala-prensa/noticias/economia-finanzas/proyecciones-economicas-colombia-2026 |
| BBVA Research | 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 | 2.9% | 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 31-jul-2026, para el mes de jun-2026 la tasa de desempleo (TD) del total nacional fue 8,0%, lo que representó una disminución de 0,6 puntos porcentuales respecto a jun-2025 cuando se sitúo en 8,6%.

Por su parte, la tasa global de participación (TGP) se ubicó en 64,5% en jun-2026, mientras un año

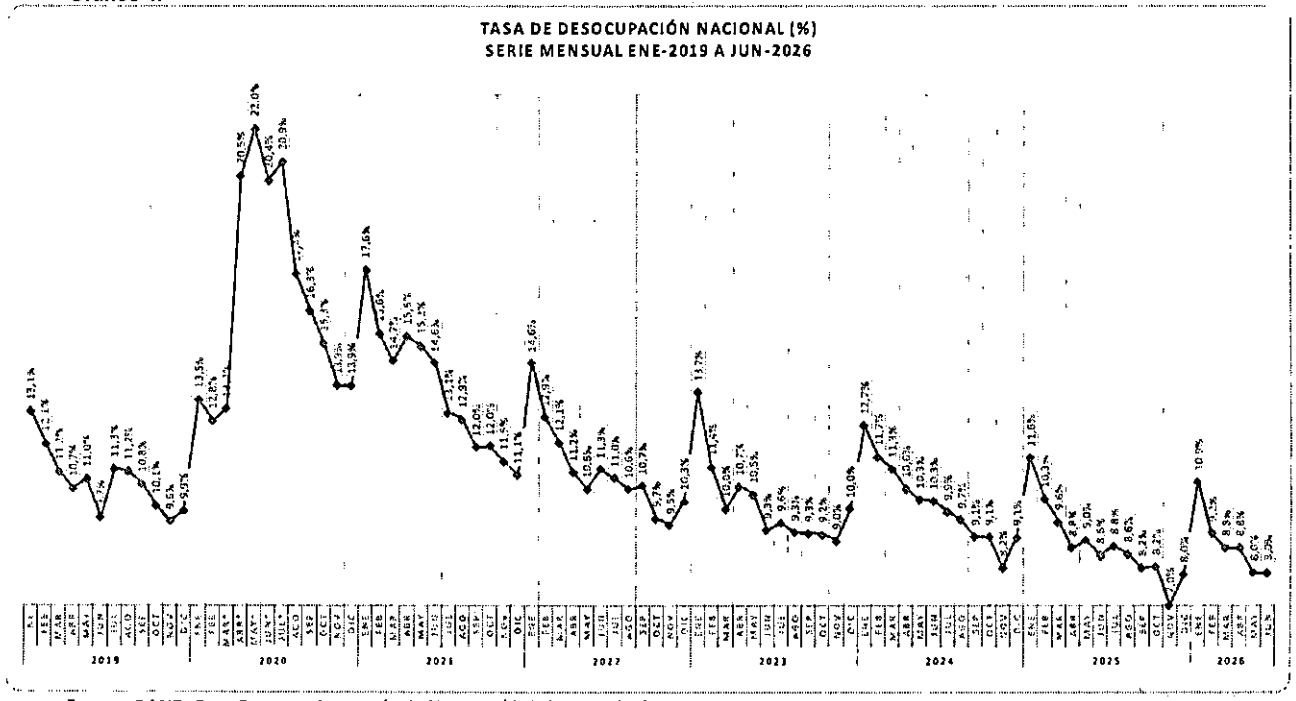
atrás fue de 63,9% (jun-2025). Y a su turno, la tasa de ocupación (TO) en jun-2026 fue del 59,4%, equivalente a un aumento de 0,9 puntos porcentuales respecto a jun-2025 cuando llegó a 58,4%.

Ahora bien, en materia de desempleo, al analizar la serie mensual comprendida entre ene-2019 y jun-2026, 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 suele 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, a partir de lo cual se presenta un rebote con incrementos al 8,0% para dic-2025 y al 10,9% en ene-2026, y luego descensos seguidos llegando al 9,2% en feb-2026, al 8,8% para mar-2026 y abr-2026 cada uno, y del 8,0% también para los cierres de may-2026 y jun-2026 cada uno.

**Tasa de Desocupación Nacional**
**Serie mensual ene-2019 a jun-2026**

**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 jun-2026 hubo 24.459.000 personas empleadas en el país, mientras que en jun-2025 fueron 23.753.000.

En jun-2026 los desocupados fueron 2.135.000 de personas, 190.000 personas menos que en jun-2025 cuando ascendieron a 2.222.000 de personas.

En la Tabla 10 puede verse que a jun-2026 las ramas de actividad económica que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron: 'Alojamiento y servicios de comida' con un aumento de 289.000 personas ocupadas (1,2 puntos porcentuales); 'Construcción' con mejora de 146.000 personas ocupadas (0,6 puntos porcentuales) y Transporte y almacenamiento (0,6 puntos porcentuales)

Por su parte, las 'Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos' registró una mejora de 84.000 personas ocupadas (0,4 puntos porcentuales).

Los sectores que presentaron decrecimientos en el número de empleos en el último año, con corte a jun-2026, fueron: 'Industrias manufactureras' con -125.000 (-0,5 puntos porcentuales); 'Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca' con 40.000 puestos de trabajo perdidos (0,2 puntos porcentuales); 'Suministro de electricidad, gas, aguas y gestión de desechos' con -27.000 ocupados menos (-0,1 puntos porcentuales); 'Comercio y reparación de vehículos' con merma de 23.000 ocupados (-0,1 puntos porcentuales); y 'Actividades inmobiliarias con caída de 3.000 ocupados (0,0 puntos porcentuales)

**Distribución porcentual, variación absoluta y contribución a la variación de la población ocupada, según rama de actividad económica – Total nacional a Junio (2025 - 2026) (cifras en miles)**

**Tabla 10.**

| Rama de actividad | Total nacional | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Junio 2025 | Junio 2026 | Distribución % 2026 | Variación absoluta | Contribución en p.p. |
| Población ocupada | 23.753 | 24.459 | 100 | 706 | |
| Alojamiento y servicios de comida | 1.768 | 2.057 | 8,4 | 289 | 1,2 |
| Construcción | 1.532 | 1.678 | 6,9 | 146 | 0,6 |
| Transporte y almacenamiento | 1.722 | 1.867 | 7,6 | 145 | 0,6 |
| Actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios | 1.859 | 1.969 | 8,0 | 110 | 0,5 |
| Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos | 1.822 | 1.906 | 7,8 | 84 | 0,4 |
| Administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana | 2.922 | 3.005 | 12,3 | 82 | 0,3 |
| Actividades financieras y de seguros | 435 | 481 | 2,0 | 47 | 0,2 |
| Información y comunicaciones | 367 | 386 | 1,6 | 20 | 0,1 |
| Actividades inmobiliarias | 306 | 303 | 1,2 | -3 | -0,0 |
| Comercio y reparación de vehículos | 4.131 | 4.109 | 16,8 | -23 | -0,1 |
| Suministro de electricidad, gas, agua y gestión de desechos | 782 | 755 | 3,1 | -27 | -0,1 |
| Agricultura, ganadería caza, silvicultura y pesca | 3.521 | 3.221 | 13,1 | -43 | -0,2 |
| Industrias manufactureras | 2.785 | 2.661 | 10,9 | -125 | -0,5 |

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

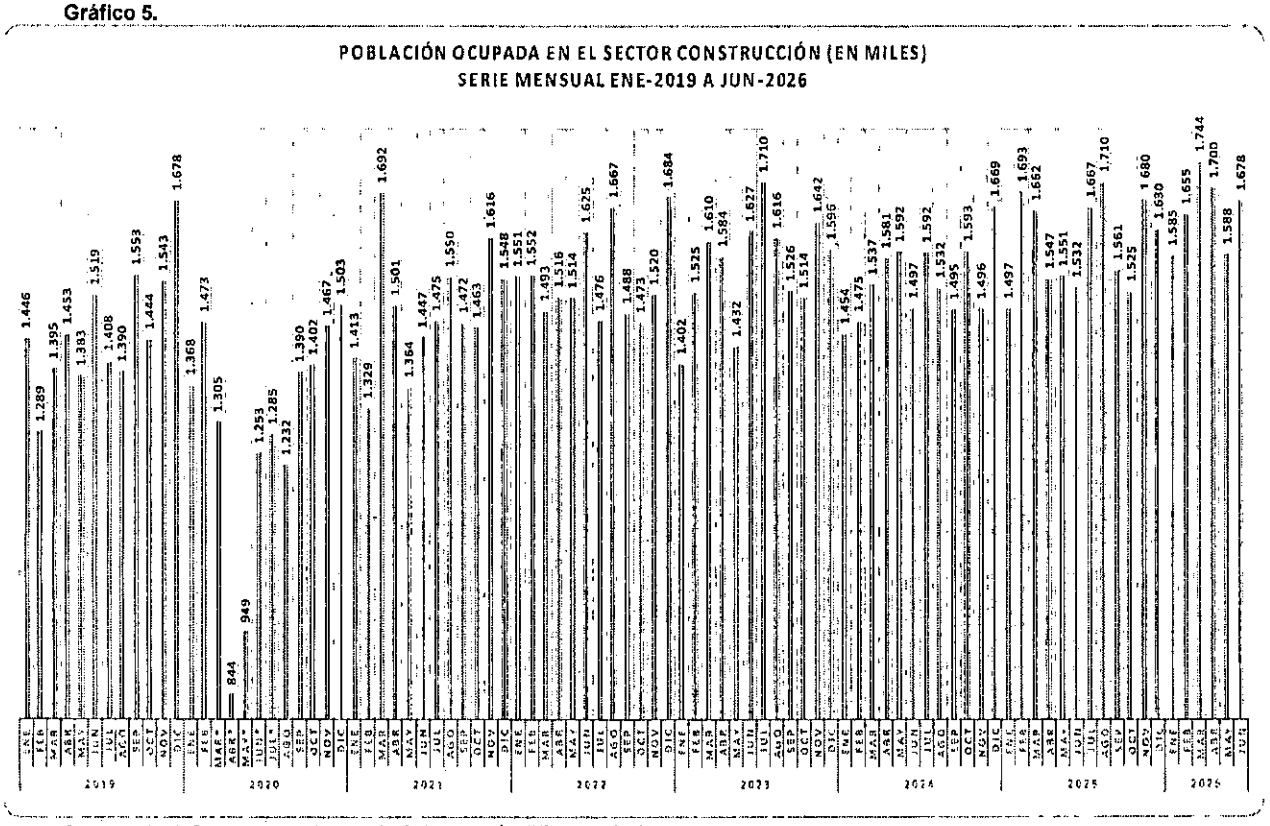
En el Gráfico 5 puede apreciarse que para el año 2019 previo a la pandemia sanitaria Covid-19 la población ocupada en el sector Construcción fue de 1.458.000 personas en promedio mes, para un 6,8% del total de ocupados en el país. En el 2020 de la pandemia los ocupados en la Construcción llegaron a 1.289.000 personas en promedio mes, representando un 6.7% del total nacional. No obstante, para abr-2020 los ocupados en la construcción descendieron a su nivel más bajo con 844.000 personas (5,3% del total nacional), y en may-2020 ya se sentían signos de recuperación con 949.000 personas ocupadas en el sector (5,7% del total nacional); situación que, de forma paulatina,

prácticamente se logró normalizar en el mes de dic-2020 cuando el nivel de ocupados ascendió a 1.503.000 personas, o sea, con valor proxy a la media de toda la serie de los 90 meses examinados (1.510.000 personas ocupadas).

Para el cierre de jun-2026 se registraron 1.678.000 personas ocupadas en el sector de la construcción, equivalente al 6,9% del total de ocupados en Colombia en las distintas ramas de actividad económica, esto es unos 82.000 ocupados más al valor promedio mensual de la seria histórica de ene-2019 a jun-2026 que corresponde a 1.510.000 personas ocupadas (6,9% del total nacional).

**Población Ocupada en el Sector Construcción**
**Serie mensual ene-2019 a jun-2026 (cifras en miles)**

**Gráfico 5.**

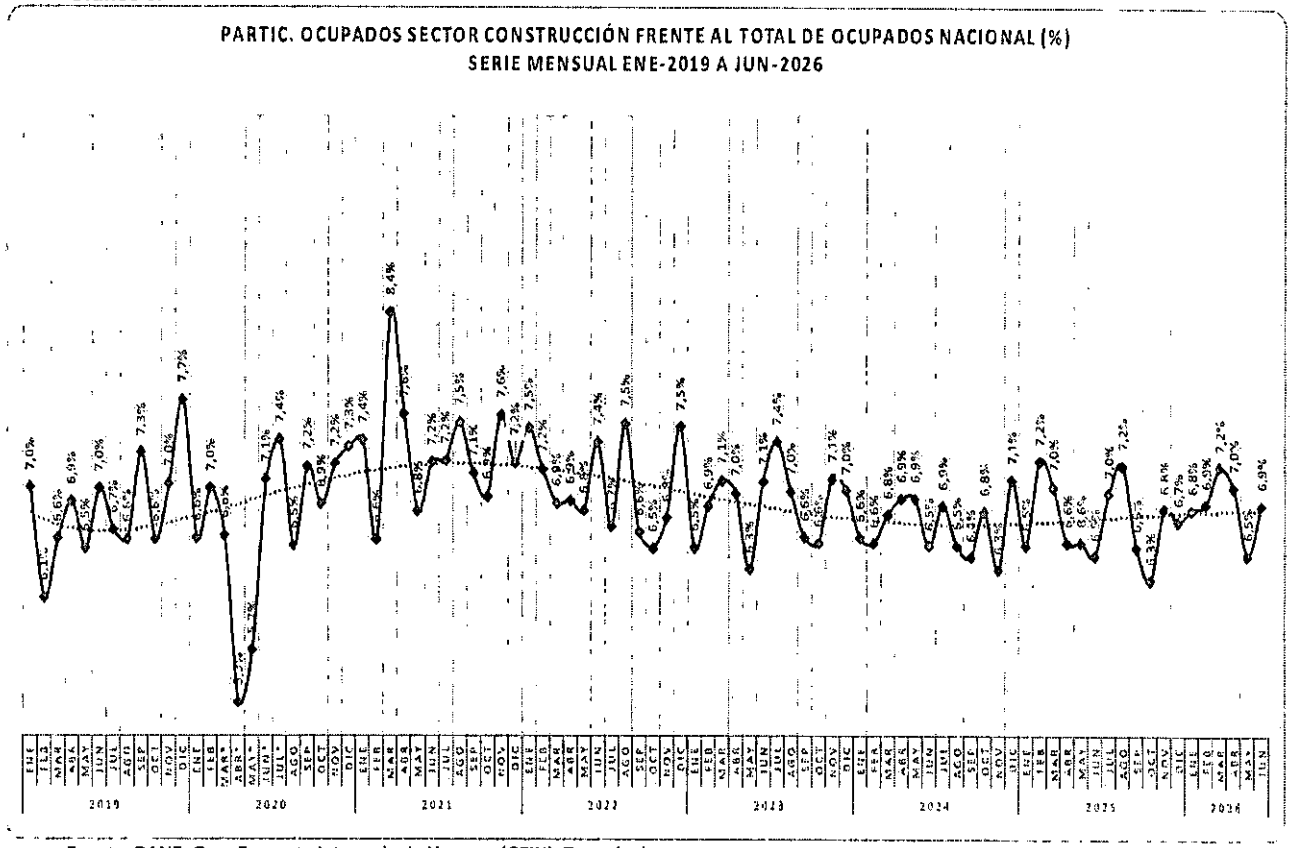



Fuente: DANE, Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH). Tomado de:
https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo

En términos relativos el Gráfico 6 muestra que, para el período ene-2019 a jun-2026, el sector de la Construcción participa con una media redondeada del 6,9% del total de ocupados a nivel nacional en las distintas ramas económicas, comportando uno de los motores claves 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-2019 a jun-2026**

**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)[13]

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%.

### 2.3.1. Inflación anual período 2010-2025

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%).

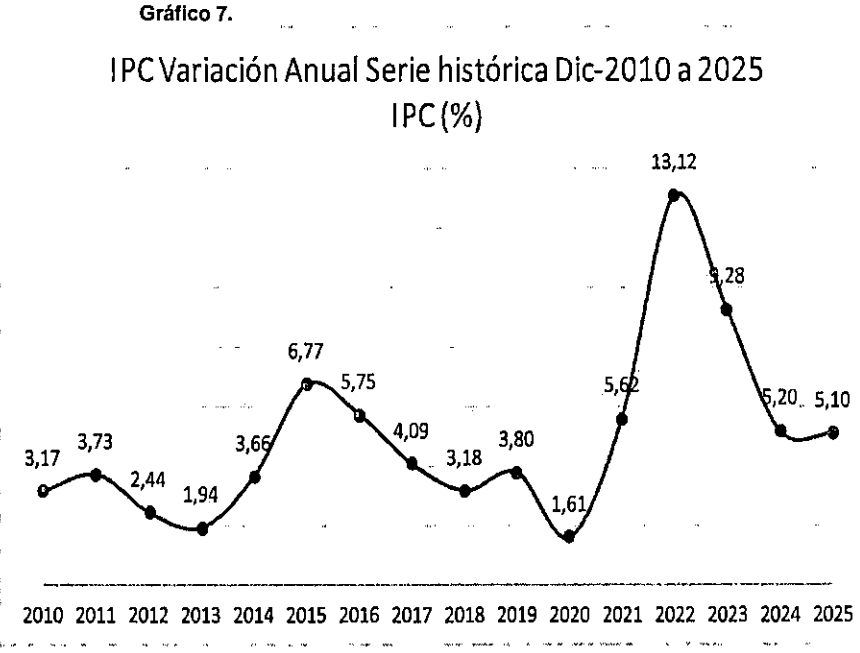
**Índice de Precios al Consumidor – IPC (Variación anual)**
**Serie histórica anual 2010-2025**

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

**Tabla 11.**

| 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 dic-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.

Al corte de dic-2025, 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%).

### 2.3.2. Inflación más reciente – Junio-2026, y meta de inflación

Para jun-2026 la variación mensual del IPC fue de 0,39%, superior a la de may-2025 cuando cerró en 0,10%; por su parte, la variación año corrido al corte de jun-2026 asciende a 4,77%, mayor al período anterior que registró 3,74%; y la variación anual (últimos 12 meses) del IPC al corte de jun-2026 cerró en 6,14%, mientas que, un año atrás, al corte de jun-2025 llegó a 4,82%. [Tabla 12]

**Índice de Precios al Consumidor – IPC**
**(Variación mensual y anual) – Total Nacional, serie anual junio 2026-2025**

**Tabla 12.**

| IPC | Junio | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Variación mensual | | Variación año corrido | | Variación anual | |
| | 2025 | 2026 | 2025 | 2026 | 2025 | 2026 |
| IPC total | 0,10 | **0,39** | 3,74 | **4,77** | 4,82 | **6,14** |

Fuente: Dane. Boletín Técnico IPC, de julio 07 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

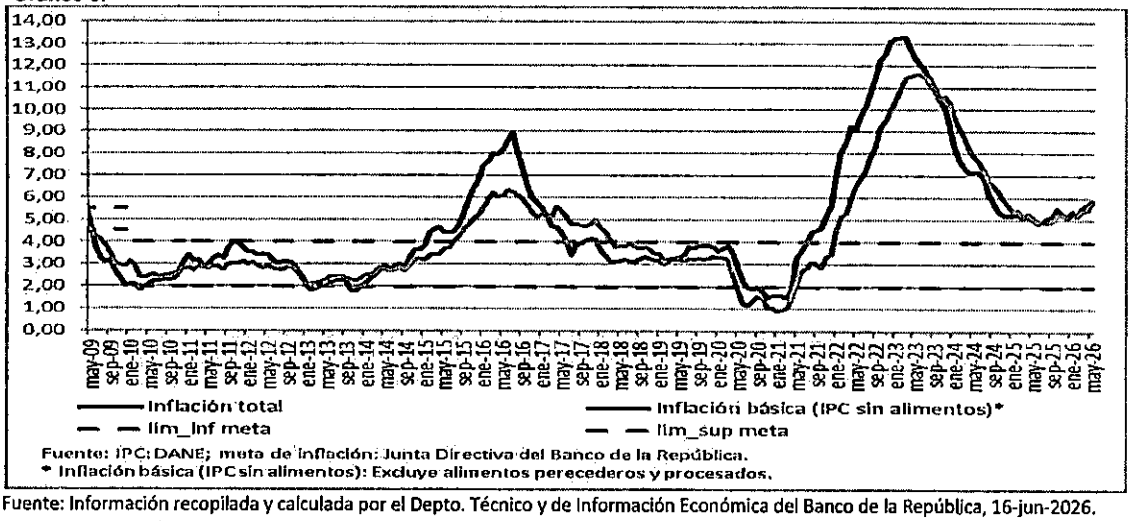
Al corte de jun-2026, las siguientes 6 divisiones se ubicaron por encima del promedio nacional (6,14%): Restaurantes y hoteles (9,59%), Salud (8,39%), Educación (7,57%), Bebidas alcohólicas y tabaco (7,02%), Alimentos y bebidas no alcohólicas (6,83%) y Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (6,22%).

Mientras que las siguientes 6 divisiones se ubicaron por debajo del promedio nacional (6,14%): Bienes y servicios diversos (6,12%), Transporte (5,47%), Información y comunicación (5,16%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (5,02%), Recreación y cultura (3,92%) y Prendas de vestir y calzado (2,98%).

Así las cosas, 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, fecha a partir de la cual estuvo gravitando *proxy* al 5%, con pivotes recientes de presión alcistas que la sitúan en el 6,14% a jun-2026; y 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 más de 5 años consecutivos la variable se encuentra por fuera del rango meta establecido por la Junta Directiva del Banco de la República (entre 2% y 4%) [Gráfico 8], 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 may-2009 a may-2026**

**Gráfico 8.**



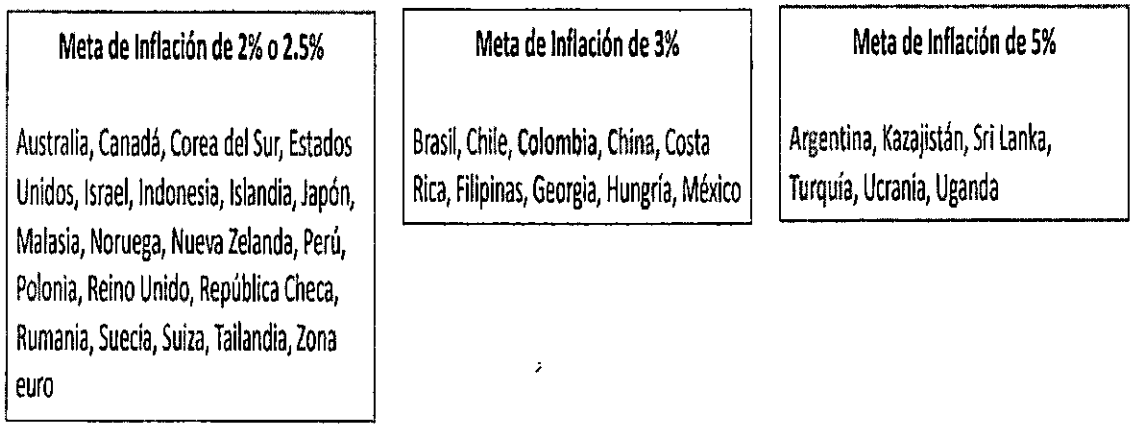

Fuente: Información recopilada y calculada por el Depto. Técnico y de Información Económica del Banco de la República, 16-jun-2026.
Tomado de: https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/paginas/bie.pdf

Además, es de tener presente que La JDBR señala que *"...la **meta de inflación en Colombia del***

*3% no es atípicamente baja entre países con regímenes monetarios similares, ya que varios bancos centrales de la región la comparten, y el que cueste alcanzarla en algún momento no significa que sea inadecuada".*[14] Y al respecto precisa las metas de inflación de otros países:

**Meta de inflación de Colombia y de otros países con regímenes monetarios similares**
**Serie abr-2009 a abr-2026**

**Imagen 1.**




Fuente: Blog BanRep: La meta de inflación y su importancia en la estabilidad de los precios | Banco de la República
Informe de Política Monetaria de abril-2026 (publicado el 07-may-2026)
Ver: https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/presentacion-informe-politica-monetaria-abril-2026.pdf

### 2.3.3. Inflación interanual a junio-2026 en países de América

A nivel general, la guerra entre EEUU e Irán en el estrecho de Ormuz ha repercutido en incrementos del precio internacional del petróleo, no siendo ajeno el fenómeno en el continente americano. En la Tabla 13, puede apreciarse el panorama inflacionario en América al corte de jun-2026, presentando una profunda asimetría estructural que sitúa a Colombia en un eje intermedio con una tasa del 6,14%, cifra que marca una persistente desviación al alza frente al rango meta establecido por la Junta Directiva del Banco de la República (2% - 4%, y posición central del 3%).

La brecha inflacionaria más crítica de la región se encuentra liderados por Venezuela que registra la tasa más alta del planeta con un 544%, y Argentina consolidada en el top 5 mundial con un 33,50%, seguida de Cuba con el 18,27% y Bolivia con el 9,23%.

En las economías del norte Canadá cerró con el 2,8%, Estados Unidos con el 3,50% y México con el 3,37%.

Los países con mayor disciplina de precios son El Salvador con 2,77%, Guatemala con 2,27%, Paraguay con el 2,10% y Ecuador con 1,65%. Mientras que Panamá con el -0,30% y Costa Rica con el 0,32% se consolidan como casos de países con deflación.

[14] Tomado de: https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/presentacion-informe-politica-monetaria-abril-2026.pdf

**Inflación Interanual en América**
**Al cierre de junio-2026**

**Tabla 13.**

| País | Inflación Interanual (%) |
|---|---|
| Venezuela | 544,00% |
| Argentina | 33,50% |
| Cuba | 18,27% |
| Bolivia | 9,23% |
| Colombia | 6,14% |
| Honduras | 5,83% |
| República Dominicana | 5,67% |
| Brasil | 4,64% |
| Chile | 4,30% |
| Uruguay | 4,25% |
| Perú | 4,01% |
| Nicaragua | 3,72% |
| Estados Unidos | 3,50% |
| México | 3,37% |
| Canadá | 2,80% |
| El Salvador | 2,77% |
| Guatemala | 2,27% |
| Paraguay | 2,10% |
| Ecuador | 1,65% |
| Panamá | -0,3% |
| Costa Rica | -0,32% |

Fuentes:
https://www.bloomberglinea.com/latinoamerica/asi-cerro-la-inflacion-en-los-paises-de-america-latina-en-el-primer-semestre-de-2026/
https://datosmacro.expansion.com/ipc-paises/usa
https://datosmacro.expansion.com/ipc-paises/usa

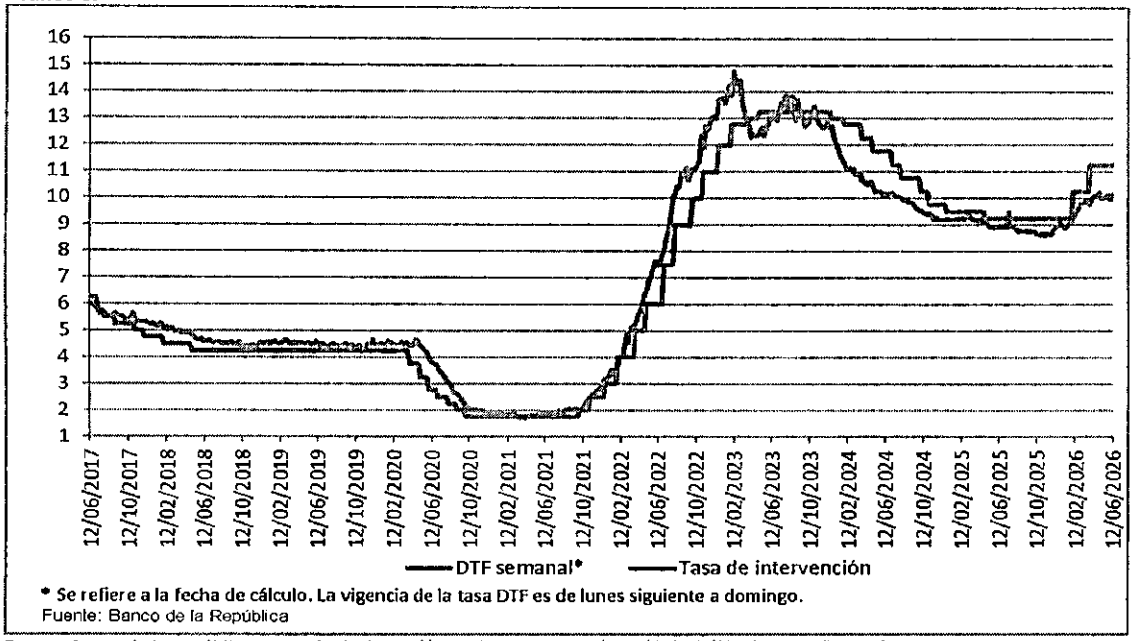
## 2.4. Tasa de intervención de política monetaria *vs.* Tasa de depósito a término fijo – DTF

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 12-jun-2017 al 12-jun-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 12-jun-2017 a 12-jun-2026**

**Gráfico 9.**




* Se refiere a la fecha de cálculo. La vigencia de la tasa DTF es de lunes siguiente a domingo.
Fuente: Banco de la República

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

El análisis comparativo entre la **tasa de política monetaria** y la **tasa DTF** (Promedio ponderado de captación en CDT a 90 días) en Colombia evidencia un escenario de política restrictiva con una transmisión o traspaso moderado hacia las tasas de captación del público. Mientras el Emisor mantiene su tasa de intervención elevada en el 12,00%, la tasa DTF promedio (efectiva anual) se ubica en el 10,18% a 26-jul-2026 y al 10,24% para la semana del 27-jul al 02-ago de 2026. Es decir, históricamente la DTF ha reaccionado de forma más lenta a las decisiones del Banco Central, dado que los bancos comerciales mantienen un margen inferior de captación respecto a la tasa de intervención, lo cual alivia ligeramente el costo de fondeo pasivo frente al crédito interbancario.

Las personas y compañías con obligaciones bajo la modalidad de tasa variable (DTF + puntos) experimentan una leve estabilidad en sus cuotas. Al no haberse disparado la DTF al mismo nivel de la tasa de intervención del Emisor, el impacto en la caja mensual del deudor está amortiguado. Por su parte, desde la inversión, los rendimientos de los certificados de depósito a término fijo (CDT) a tres meses (90 días) y doce meses (360 días) ofrecen tasas atractivas que orbitan el 10% y 12% respectivamente, asegurando retornos reales positivos frente a una inflación mucho menor (6,14% en jun-2026).

Y es que 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 de la "Tasas de interés de intervención del Banrepública" en los años 20 del presente siglo plantea básicamente dos (2) grandes momentos y unos rebotes recientes.

Un primer momento, cuando La Junta Directiva del Banco de la República de Colombia (JDBR) fijó la tasa de intervención 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 9,50% a 9,25%.

Ahora bien, el primer rebote consiste en elevar la tasa del 9,25% al 10,25% (+100 pbs) para mitigar el impacto del incremento del salario mínimo vital (para el 2026) en los costos laborales de las empresas; luego se dio un alza adicional de 100 pbs, ubicando la tasa de referencia en 11,25% a partir de abr-2026, tras registrarse datos de inflación superiores a las metas estimadas; y en la reunión del 30-jun-2026, decretó por mayoría de sus miembros un incremento de 75 pbs, llevando la tasa al 12,00% vigente a la fecha y cuyos puntos clave de la decisión fueron:[15]

*[...]*

- *Los indicadores de inflación han mantenido una tendencia ascendente, con la inflación total ubicándose en 5,8% en mayo, mientras la inflación básica (sin alimentos ni regulados) lo hizo en 6,0%, alejándose de la meta establecida por el Banco.*

- *La Durante 2026 las expectativas de inflación han tenido un comportamiento volátil. Hasta el mes de mayo tanto las expectativas de inflación obtenidas de las encuestas como las implícitas en el mercado de deuda pública presentaron incrementos a todos los plazos. Para junio estas últimas se revirtieron parcialmente. A pesar de ello, las diferentes medidas de expectativas de inflación continúan significativamente por encima del 3 % a todos los plazos.*

- *El DANE informó en su serie desestacionalizada que el crecimiento anual del PIB en el primer trimestre de 2026 fue de 2,2%, por encima de la expansión del cuarto trimestre de 2025 (2,0%). La demanda interna ha mantenido un dinamismo superior al de la producción.*

- *El mercado laboral continúa mostrando niveles de desempleo históricamente bajos, situándose en 8,0% para mayo, y aumentos importantes en los salarios.*

- *La incertidumbre sobre el entorno externo permanece elevada, debido al conflicto en Medio Oriente y su efecto sobre los precios internacionales de los combustibles y fertilizantes, así como por la reacción de los mercados financieros ante las decisiones de política monetaria en economías avanzadas.*

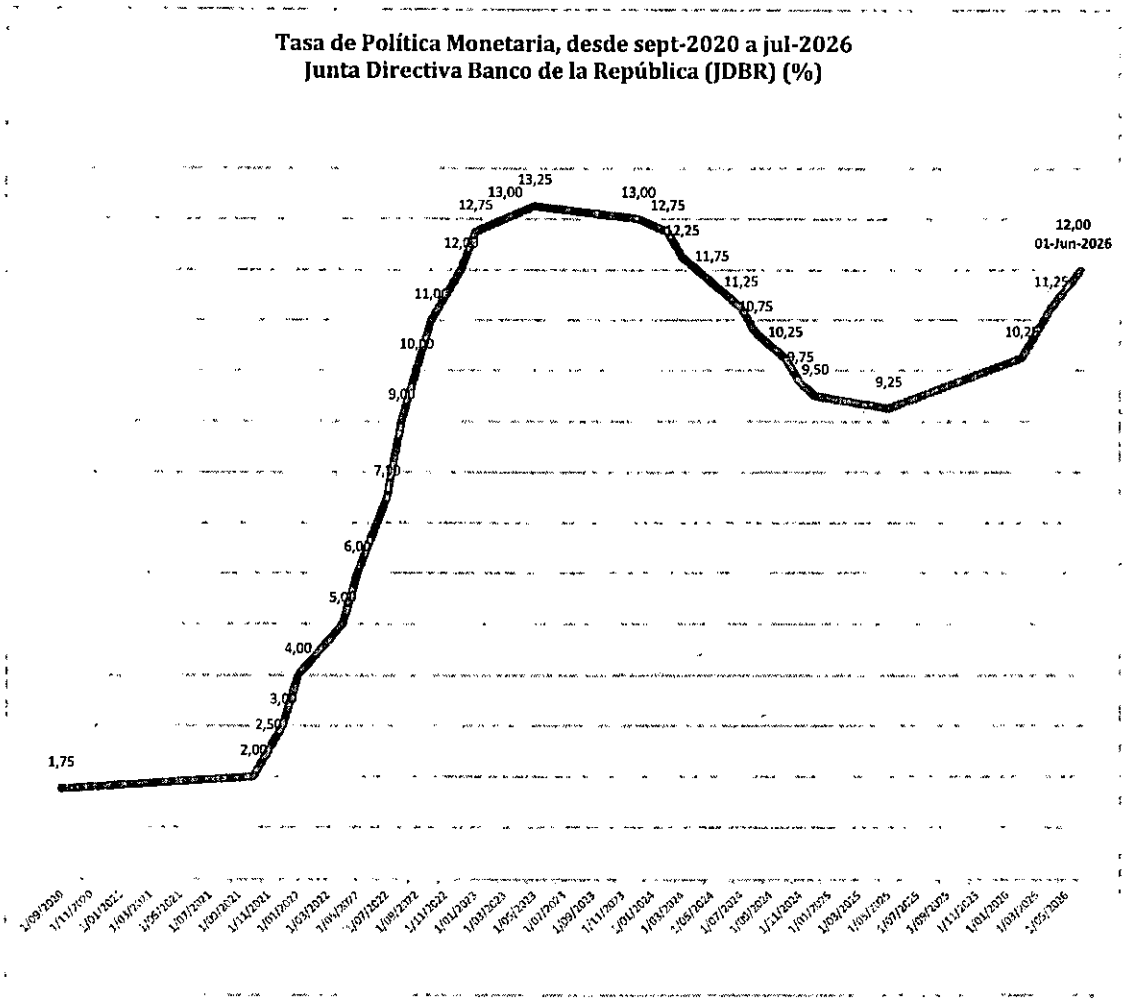
*[...]*

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 férreo compromiso del Emisor con una postura cautelosa de política monetaria hacía la convergencia de la inflación a la meta de largo plazo, en un contexto de recuperación del crecimiento económico del país.

[15] Tomado de: https://www.banrep.gov.co/es/noticias/junta-directiva-junio-2026

**Tasa de Interés de intervención o de Política Monetaria**
**Junta Directiva del Banco de la República de Colombia**
**Desde sept-2020 a jul-2026 [tasa vigente]**

**Gráfico 10.**




Fuente: Datos descargados el 21-jul-2026 de la Sección de Estadísticas de la página Web del Banco de la República almacenados en el sistema Serankua de la Gerencia Técnica.
https://suameca.banrep.gov.co/estadisticas-economicas-back/reporte-dv.html?path=segun_fecha_de_entrada_en_vigencia

A nivel de economías del continente, la tasa de intervención de política monetaria para Colombia, que actualmente se ubica en 12,00%, es la cuarta más alta del continente, 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 14 puede apreciarse el comparativo de tasas de intervención de bancos centrales de países del continente americano (consulta realizada el 21-jun-2026).

**Tasas de Intervención de bancos centrales del continente americano**

**Tabla 14.**

| País | Tasa de Interés de política monetaria | Vigente desde | Enlace de consulta |
|---|---|---|---|
| Venezuela | 59,12% | 01-jun-2026 | https://datosmacro.expansion.com/paises/venezuela |
| Argentina | 29,00% | 31-ene-2025 | https://datosmacro.expansion.com/paises/argentina |
| Brasil | 14,25% | 18-jun-2026 | https://datosmacro.expansion.com/paises/brasil |
| Colombia | 12,00% | 01-abr-2026 | https://datosmacro.expansion.com/paises/colombia |
| Ecuador | 8,54% | 01-mar-2025 | https://datosmacro.expansion.com/paises/ecuador |
| México | 6,50% | 08-may-2026 | https://datosmacro.expansion.com/paises/mexico |
| Uruguay | 6,50% | 29-ene-2026 | https://datosmacro.expansion.com/paises/uruguay |
| Paraguay | 5,50% | 21-feb-2026 | https://datosmacro.expansion.com/paises/paraguay |
| República Dom. | 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% | 11-dic-2025 | https://datosmacro.expansion.com/paises/usa |
| Bolivia | 3,48% | 01-abr-2026 | https://datosmacro.expansion.com/paises/bolivia |
| Costa Rica | 3,25% | 01-mar-2026 | https://datosmacro.expansion.com/paises/costa-rica |
| Honduras | 3,00% | 27-nov-2020 | https://datosmacro.expansion.com/paises/honduras |
| Canadá | 2,25% | 29-oct-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.[16]

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.[17]

Igualmente, para Benjamin Gedan, director del Programa América Latina del centro de estudios Wilson Center, explica que las tasas de interés más bajas en EEUU son generalmente bien recibidas en Latinoamérica, una región donde la deuda ha aumentado rápidamente en los últimos años, desviando recursos del gasto público que debían ir a la salud, la educación y la infraestructura, además agrega que con el bajón de tasas de la Fed también se espera que aumenten los precios de las materias primas, un hecho positivo para las principales economías sudamericanas.[18]

## 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

[16] 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/

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

[18] Ibidem

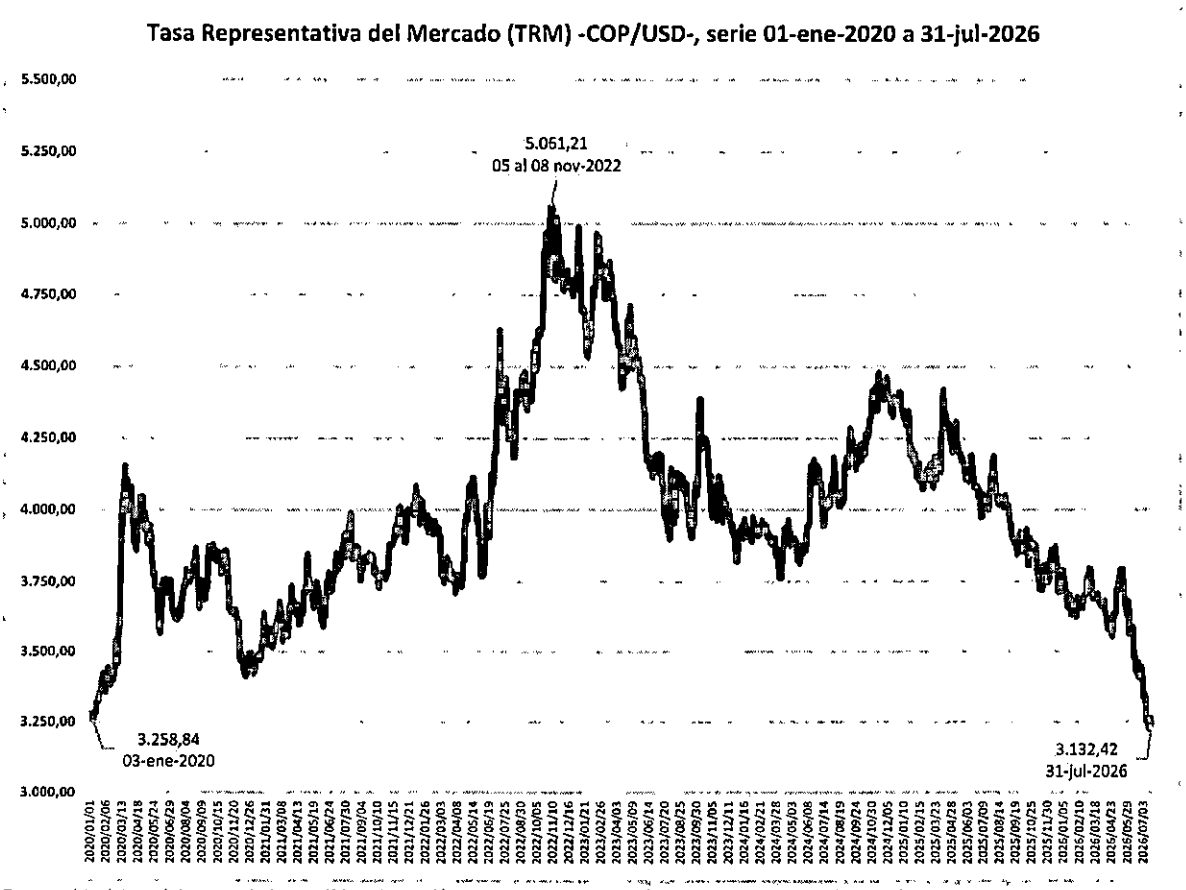
mediante reglamentación general. Para el cálculo de la TRM sedeberán excluir las operaciones de derivados, así como las operaciones efectuadas por los Intermediarios del Mercado Cambiario con entidades diferentes de las entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia y de la Nación – 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 (JDBR), 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."[19]

El Gráfico 11 muestra el comportamiento de la TRM desde el 01-ene-2020 hasta el 31-jul-2026:

**Comportamiento de la TRM serie 01-ene-2020 a 31-jul-2026**

**Gráfico 11.**




**Fuente:** históricos del Banco de la República. https://suameca.banrep.gov.co/graficador-interactivo/grafica/1

[19] 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

En dicho período la TRM ha presentado fluctuaciones significativas, el mayor valor nominal de la TRM fue alcanzado entre el 05 al 08-nov-2022 con un registro de $5.061,21. Empero, el comportamiento de la TRM al fin de cada vigencia fiscal ha sido oscilante, parte de $3.249,75 el 31-dic-2018; posteriormente, se vienen 4 años seguidos de incrementos; al 31-dic-2019 registró una cifra similar con diferencia mayor de $27,39 (0,84%) frente al período anterior, llegando a $3.277,14; luego tiene una leve suba de $155,36 (equivalente al 4,74%) y cierra en $3.432,50 el 31-dic-2020; ya para el 31-dic-2021 presenta un notable aumento de $548,66 (15,98%), situándose en $3.981,16; y para el 31-dic-2022 registró otro fuerte aumento de $829,04 (20,82%), ascendiendo a $4.810,20.

Después, al 31-dic-2023 la TRM se ubica en $3.822,05 experimentando una drástica caída de $988,15 (equivalente al -20,54%); al siguiente año al cierre del 31-dic-2024 se da un alza de $587,1 (15,36%) y se aparca en $4.409,15; y para el cierre del 31-dic-2025 vuelve a caer $652,07 (-14,79%) llegando a $3.757,08.

En el dato más reciente correspondiente al período del 31-jul-2026 la TRM de $3.132,42 sigue bajista en $624,66 (-16,63%) frente al valor de la TRM al cierre de 31-dic-2025 ($3.757,08), e incluso es el nivel más bajo en 7 años y muy cercano a la TRM promedio registrada para el mes de ene-2019 que fue de $3.165,25. ***Durante los primeros 7 meses de 2026 el peso colombiano presenta una revaluación del 16,63% frente al dólar estadounidense***, influido por diversos factores económicos globales y domésticos.

En la siguiente Tabla 15.1 se puede observar el valor de la TRM (COP/USD) al cierre del 31 de diciembre para la serie anual 2018-2025, y en el año corrido al 31-jul2026:

**TRM al cierre de 31-dic. Serie anual 2019 a 2025, y cierre año corrido al 31-jul-2026**

**Tabla 15.1**

| Cierre al 31-Dic | TRM (COP/USD) | Variación en COP | Variación en % |
|---|---|---|---|
| 2018 | $ 3.249,75 | - | |
| 2019 | $ 3.277,14 | $ 27,39 | 0,84% |
| 2020 | $ 3.432,50 | $ 155,36 | 4,74% |
| 2021 | $ 3.981,16 | $ 548,66 | 15,98% |
| 2022 | $ 4.810,20 | $ 829,04 | 20,82% |
| 2023 | $ 3.822,05 | -$ 988,15 | -20,54% |
| 2024 | $ 4.409,15 | $ 587,10 | 15,36% |
| 2025 | $ 3.757,08 | -$ 652,07 | -14,79% |
| Cierre al 31-Jul-2026 | $3.132,42 | -$ 624,66 | -16,63% |

Y en la Tabla 15.2 se presenta el valor de la TRM promedio anual (COP/USD) para la serie 2019-2025, y de la TRM promedio entre el 01-ene-2026 y el 31-jul-2026.

**TRM promedio anual serie anual 2019 a 2025; y TRM promedio entre el 01-ene-2026 y el 31-jul-2026**

**Tabla 15.2**

| Año | TRM Promedio (COP/USD) | Variación en COP | Variación en % |
|---|---|---|---|
| 2019 | $ 3.281,02 | - | |
| 2020 | $ 3.693,36 | $ 412,34 | 12,57% |
| 2021 | $ 3.743,09 | $ 49,73 | 1,35% |
| 2022 | $ 4.255,44 | $ 512,35 | 13,69% |
| 2023 | $ 4.325,05 | $ 69,61 | 1,64% |
| 2024 | $ 4.071,35 | -$ 253,70 | -5,87% |
| 2025 | $ 4.052,71 | -$ 18,64 | -0,46% |
| Del 01-ene-2026 al 31-jul-2026 | $3.582,18 | -$470,53 | -11,61% |

Ahora bien, para el período 2019-2025 el valor de la TRM promedio anual parte de $3.281,09 para el 2019; seguidamente la TRM promedio anual tuvo 4 años de aumentos dispares registrando $3.693,36 para el año 2020, con un notable aumento de $412,34 (equivalente al 12.57%) frente al año anterior; luego asciende levemente $49,73 (1,35%) y logra $3.743,09 para el 2021; para el 2022 se ubicó en $4.255,44, con un fuerte aumento de $512,35 (un 13,69%) respecto a la vigencia 2021; y para el 2023 promedió $4.325,05, con un leve alza de $69,61 (1,64%) versus el 2022.

Para los últimos 2 años completos (2024-2025) y los primeros 7 meses de 2026, la TRM promedio ha estado bajista. Así en el año 2024 la TRM promedió en $4.071,35, presentando una caída $253,70 (equivalente al -5,87%) versus el año anterior; y durante el año 2025 la TRM promedio fue de $4.052,71, o sea, con menor valor de $18,64 (-0,46%) con relación al año 2024. Ahora bien, la TRM promedio para los primeros 7 meses de 2026, al corte del 31-jul-2026, es de $3.582,18 con menor valor de $470,53, equivalente a -11,61%, versus el valor de la TRM promedio del 2025.

En suma, y según analistas económicos para el contexto actual e histórico reciente del país, una TRM superior a los **$4.200**, y especialmente si bordea los **$5.000** como sucedió en los primeros días de nov-2022, es una zona crítica de alta devaluación que dispara la deuda externa y la inflación, encareciendo drásticamente la maquinaria de transporte y los insumos constructores importados; una TRM gravitando entre **$3.400 y $4.200** comporta un rango de cierto confort y equilibrio sano donde importadores, exportadores y los presupuestos de obra pública e inmobiliaria pueden operar con márgenes predecibles y estables; mientras que cotizaciones por debajo de los **$3.400**, y proxy o inferiores a los **$3.200**, representan un valor bajo y rezagado que activa alertas por el impacto negativo en los ingresos de los exportadores, aunque alivia sustancialmente los costos de materiales y equipos para el sector constructor; llegando a considerarse un escenario de revaluación extrema si la divisa quiebra el piso de los **$2.800**, zona que si bien desplomaría la inflación, podría atentar contra la industria nacional y el recaudo petrolero, maximizando el abaratamiento de la vivienda pero comprometiendo severamente la viabilidad financiera de las grandes obras de infraestructura de transporte financiadas con capital internacional en dólares.

Finalmente, para los analistas encuestados (del 08 al 10-jul-2026) por el Banco de la República la previsión de la TRM para el cierre del 31-dic-2026 será en promedio de $3.476,41, con valor mínimo de $3.200 y máximo de $3.750; mientras que para 31-dic 2027 la TRM llegaría promedio a $3.532,89 con valor mínimo de $3.100 y máximo de $4.200. [Tabla 16]

**Tabla 16.** **Expectativa de TRM a dic-2026 y dic-2027**

**RESULTADOS DE LA ENCUESTA MENSUAL DE EXPECTATIVAS ECONÓMICAS**
**BANCO DE LA REPÚBLICA**
**Fecha de realización: del 08 al 10 de julio-2026**

**Expectativas sobre TRM, COP/USD**

Encuestados:

- Para cifras del 2026: 15 bancos, 7 sociedades comisionistas, 16 Corporaciones, fondos de pensiones y cesantías, universidades y otros. Total 38.
- Para cifras del 2027: 15 bancos, 7 sociedades comisionistas, 13 Corporaciones, fondos de pensiones y cesantías, universidades y otros. Total 35.

| Unidad de medida | A 31-dic-2026 | A 31-dic-2027 |
|---|---|---|
| Media | $3.476,41 | $3.532,89 |
| Mínimo | $3.200,00 | $3.100,00 |
| Máximo | $3.750,00 | $4.200,00 |

Tomado de: https://suameca.banrep.gov.co/estadisticas-economicas/encuestas

Más allá de cuáles sean los choques externos e internos que golpeen el precio del dólar en Colombia, el asunto es que una TRM alta encarece la deuda externa, los alimentos y los insumos agrícolas importados, generando un efecto inflacionario que eleva los precios de la canasta familiar y golpea al transporte, al turismo y a la edificación general. En el sector de obras civiles, este escenario es crítico porque dispara los costos de materiales clave como el acero y el asfalto, encarece la maquinaria pesada y puede llegar desestabilizar los presupuestos de los grandes proyectos de infraestructura e incluso dejar licitaciones públicas desiertas; no obstante, beneficia directamente a los exportadores tradicionales y a los hogares que reciben remesas.

Por el contrario, una TRM baja alivia la inflación al abaratar los productos terminados, los insumos y la producción interna, reduciendo además el saldo de las obligaciones financieras en moneda extranjera. Para la infraestructura física, este comportamiento ofrece un alivio presupuestal inmediato que reduce los costos del hierro y de los sistemas tecnológicos, facilitando el cumplimiento de contratos sin exceder los topes financieros y atrayendo inversión internacional; a pesar de esto, debilita la competitividad exportadora y reduce el poder de compra de las familias que dependen de giros del exterior.

### 2.6. Situación fiscal del Gobierno Nacional Central (GNC)

Colombia, registró en mucho más de un siglo el déficit fiscal más alto con un 7,8% del PIB al cierre de 2020, año de crisis económica por la pandemia sanitaria del Covid-19; luego experimentó 3 años sucesivos de decrecimientos registrando el -7,0% del PIB en el 2021, el -5,3% de PIB en el 2022 y el -4,2% al cierre de 2023.

Para el cierre del año 2024 el déficit fiscal ascendió notablemente al -6,7% del PIB; y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) en la actualización del "Plan Financiero 2026" señala que *"...el déficit fiscal del país cerró en -6,4% del PIB en el 2025, lo que representa una reducción de 0,3pp del PIB frente al cierre de 2024; y que para el cierre de 2026 el Gobierno Nacional estima que el déficit fiscal se reduciría a 5,1% del PIB, 1,3pp menor al resultado fiscal de 2025..."*.[20].

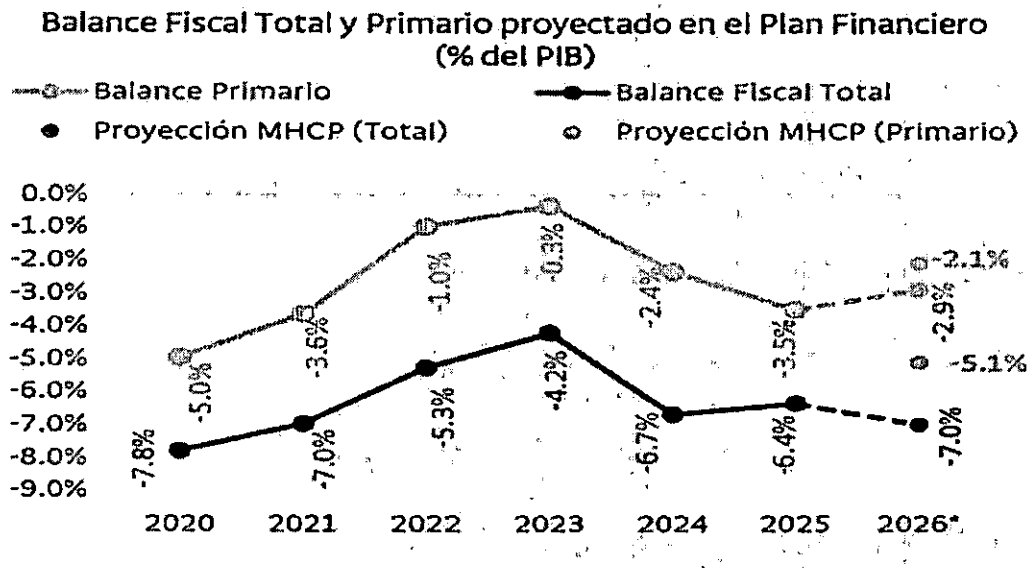
[20] Ibidem

No obstante, voces de analistas privados independientes indican lo contrario, es el caso del Grupo Cibest: *"la Dirección de Investigaciones Económicas de Bancolombia estima que el desajuste fiscal es tan significativo que el déficit podría ubicarse entre el 6,5% y el 7% del PIB al cierre de 2026".*[21]

En síntesis, en el período de gobierno del actual mandatario colombiano Gustavo Petro (2022-2026) se presentarían 3 registros dentro del "Top 5 de los déficits fiscales más altos en 120 años de historia del país, correspondientes a los años 2024 (-6,7%), 2025 (-6,8%) y 2026 proyectado (7,0%). Los otros 2 déficits fiscales del Top 5 son del -7,8% (2020) y -7,0% (2021). [Gráfico 12]

**Déficit Fiscal de Colombia como % PIB**
**Serie anual 2020-2025 y 2026 proyectado**

**Gráfico 12.**




Fuente: MinHacienda, elaborado por Grupo Cibest.
*Proyección de Grupo Cibest marcada en la línea punteada.

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 3,0% 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.[22]

A su vez, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) da cuenta que dentro de 16 países evaluados en materia de déficit fiscal para 2024-2025, el ranking lo lidera Brasil (-7,5%), seguido de Colombia (-6,4%), Panamá (-5,2%), México (-3,8%) y Uruguay (-3,7%). [Tabla 17][23]

[21] Tomado de: https://www.valoraanalitik.com/deficit-fiscal-de-colombia-se-dispararia-al-7-en-2026-desbordando-la-meta-oficial-del-51/

[22] 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

[23] Tomado de: https://www.abc.com.py/economia/2026/05/13/paraguay-mantiene-uno-de-los-deficits-mas-bajos-aunque-con-menor-inversion/

**Déficit Fiscal como porcentaje del PIB al cierre de 2024 y 2025**
**Países de América Latina**

**Tabla 17.**

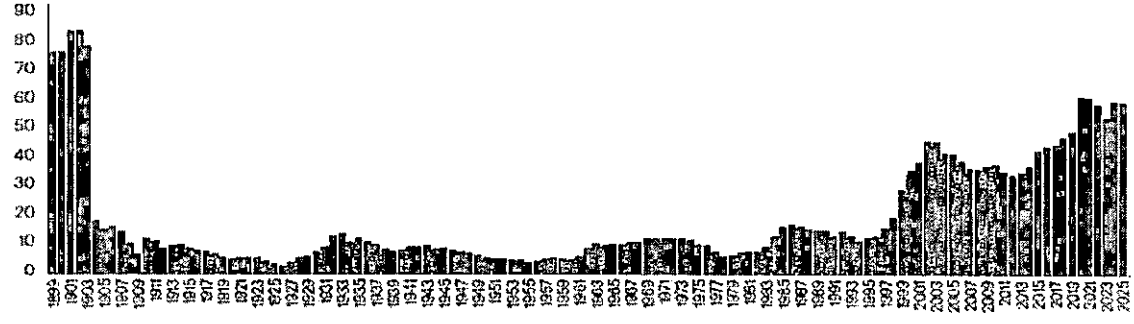
| País | Déficit Fiscal a 2024 (% PIB) | Déficit Fiscal a 2025 (% PIB) |
|---|---|---|
| Argentina | -0,3 | 1,1 |
| Brasil | -7,7 | -7,5 |
| Chile | -2,8 | -2,9 |
| Colombia | -6,7 | -6,4 |
| Costa Rica | -3,8 | -3,4 |
| Ecuador | -2,8 | -3,5 |
| El Salvador | -3,3 | -3,4 |
| Guatemala | -1,0 | -1,9 |
| Honduras | -1,8 | -1,9 |
| México | -4,9 | -3,8 |
| Nicaragua | 2,3 | 3,9 |
| Panamá | 7,6 | -5,2 |
| Paraguay | -2,6 | -2,0 |
| Perú | -3,6 | -2,5 |
| República Dominicana | -3,1 | -3,6 |
| Uruguay | -3,2 | -3,7 |

**Fuente:** CEPAL, sobre datos oficiales de cada país.

El Centro de Pensamiento Económico de la Asociación Nacional de Instituciones Financieras – ANIF, en reporte del 30-abr-2026, indica *"Bajo este contexto, en la medida en que el gasto público supera los ingresos del Estado, el faltante debe financiarse con endeudamiento, ya sea interno o externo. En 2025, la deuda neta del Gobierno Nacional Central (GNC) se ubicó alrededor del 58% del PIB, un nivel históricamente elevado que solo encuentra referentes hacia finales del siglo XIX, período marcado por la Guerra de los Mil Días, cuando la deuda llegó a niveles cercanos al 85% del PIB, en un entorno de fuerte inestabilidad macroeconómica y elevada inflación…Los niveles actuales de deuda reflejan un deterioro significativo. A modo ilustrativo, a precios de hoy, si se distribuyera la deuda neta del Gobierno Nacional Central entre todos los colombianos, a cada habitante le corresponderían cerca de $20 millones, frente a aproximadamente $2 millones hace 35 años; es decir, una carga 10 veces mayor…"*[24] [Gráfico 13.]

**Deuda neta del Gobierno Nacional Central (% del PIB)**
**Serie anual 1899-2025**
**ANIF**

**Gráfico 13.**




Fuente: elaboración ANIF con base en Reinhart and Rogoff (2010), Fondo Monetario Internacional (FMI), La política fiscal en el siglo XX en Colombia (2002) – Juan Pablo Pedraza y Hernán Rincón- Banco de la República y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público

[24] Tomado de: https://www.anif.com.co/comentarios-economicos-del-dia/colombia-en-maximos-de-deuda-desde-el-siglo-xix/

Y si bien, la deuda pública puede justificarse como una urgencia inaplazable para la atención de necesidades sociales del pueblo, puede terminar siendo una carga para los ciudadanos del presente y una mala herencia hacía las generaciones venideras por las repercusiones en futuros impuestos.

Diversos analistas independientes, tanques de pensamiento y agencias de consultoría 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 al cierre de dic-2025, revelando un problema fiscal monumental.[25]

En el dato más reciente disponible a may-2026 la deuda bruta llegó a 65,1% del PIB en el primer trimestre de 2026, el nivel más alto para un primer trimestre desde 1999, de acuerdo con cifras del Ministerio de Hacienda. De ese total, la deuda interna representó 46,5% del PIB y la externa 18,6% del PIB. En pesos, el saldo bruto alcanzó $1.223 billones, compuesto por $873,8 billones de deuda interna y $349,6 billones de deuda externa.[26] Es decir, la deuda bruta se ha reconfigurado con mayor concentración en la deuda interna que de la deuda externa cuyo indicador (peso relativo) bajó del 41% al 32% con la sola caída del dólar de niveles de $4.500 a niveles de $3.700; y con la advertencia de que la deuda total continúa en niveles altos mayores al 65% del PIB (I-Trimestre-2026)[27].

El Ministerio de Hacienda ha venido cambiando endeudamiento externo en dólares por TES (títulos de deuda pública interna), y en may-2026 ofertó $900.000 millones en TES de corto plazo (Títulos de tesorería a corto plazo -TCO-), recibió posturas por $856.500 millones y adjudicó $631.500 millones a una tasa altísima de corte del 13,9% (1,13pp mayor al IBR del 12,77%, mientras la tasa de política monetaria del Emisor está en 11,25%) para la referencia a 1 año (a 18-may-2027). Del total adjudicado unos $585.000 millones (92,64%) fue absorbido por bancos comerciales, $46.000 (7,28%) por comisionistas de bolsa, y $500 millones (0,08%) por corporaciones financieras. Es decir, el Gobierno, en un contexto de presión fiscal, por la demanda limitada y restricciones de liquidez para el Estado, en la emisión de TCO de may-2026 debió aceptar unas condiciones de financiación con tasas de interés récord de 13,9% (no vistas desde el 2011 para este tipo de emisión de deuda)[28].

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, o sea, gastar con la sola restricción que imponga la caja del Tesoro Nacional. Y 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. En consecuencia, Colombia viene endeudándose a tasas de interés cada vez más altas, incluso en cifras superiores al doble de lo que significaban hace 2 años atrás. Para el 29-may-2026 las tasas de interés de los TES

[25] 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/

[26] Tomado de: https://www.portafolio.co/economia/desde-el-2022-la-deuda-interna-y-externa-se-recompuso-pero-no-se-ha-reducido-como-lo-advierte-el-gobierno-495010

[27] Ibidem

[28] Tomado de: https://www.infobae.com/colombia/2026/05/20/gobierno-petro-le-genero-nueva-deuda-a-colombia-a-intereses-no-vistos-desde-hace-20-anos-y-que-el-pais-tendra-que-pagar-a-corto-plazo/

ascienden a: 13,38% a 1 año, 13,95% a 5 años y 13,72% a 10 años[29], más del doble de la inflación interanual del 5,84% registrada al corte de may-2026.

Así las cosas, Colombia actualmente enfrenta un panorama complejo de riesgos y deterioro en las cuentas fiscales (deuda y financiamiento), ante el incremento de la vulnerabilidad frente a episodios de mayor volatilidad financiera y la pérdida de confianza en el Gobierno Nacional sobre el manejo macroeconómico del país 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, Banco Interamericano de Desarrollo, etc.), las firmas calificadoras de riesgos y, en general, de los inversionistas del mercado.

Al 01-jun-2026, la calificación soberana de largo plazo para Colombia se presenta en la Tabla 18.

**Comparativo de Calificaciones Soberanas**
**Corte: 01-Jun-2026**

**Tabla 18.**

| Agencia Calificadora | Calificación | Perspectiva | Condición del Crédito | Última Modificación |
|---|---|---|---|---|
| Moody's Ratings | Baa3 | Estable | Grado de Inversión (Escalón mínimo) | Jun-2025 |
| Fitch Ratings | BB | Estable | Grado Especulativo ("Bono basura") | Dic-2025 |
| S&P Global Ratings | BB- | Estable | Grado Especulativo (Nota más baja) | Abr-2026 |

- Moody's: Mantiene el último escalón del grado de inversión, en su última nota desde jun-2025.
- Standard & Poor's Global Ratings (S&P): Grado especulativo, nota más baja en 33 años, dada en dic-2025.
- Fitch Ratings: Otorga nota grado especulativo ("bonos basura"), que viene desde abr-2026.

La calificación de riesgo crediticio para Colombia, en un entorno de mayor incertidumbre fiscal, inciden en el encarecimiento del 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)[30]

El consumo de combustibles líquidos es un indicador clave de la actividad productiva del país, su demanda refleja directamente el dinamismo de la economía: Una caída en las ventas evidencia desaceleración, mientras que un aumento señala crecimiento.

Por otra parte, 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, mediante el siguiente efecto en cadena: Un incremento en los precios contrae directamente la demanda de combustibles (consumo), con impacto desfavorable elevando los costos operativos 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.

[29] Fuente: Información recopilada y calculada por el Departamento Técnico y de Información Económica del Banco de la República. Cuadro 5. Tasas de interés y precios de activos. Tomado de: https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/paginas/bie.pdf

[30] 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

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 vigentes por galón de Diésel (ACPM) y 'Gasolina motor (o corriente)', a nivel nacional en promedio para las 13 ciudades principales del país, y para la ciudad de Medellín (que aplica como la tarifa de referencia obligatoria para el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y todo el departamento de Antioquia), dictados por la Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG), correspondientes a la serie 01-ene-20222 al 04-mayo-2026.

Se puede evidenciar en la Tabla 19.1 y en el Gráfico 14.1 que el precio de referencia del galón de 'Diésel (ACPM)' en Medellín estuvo en $9.167 en 01-ene-2022, y cuatro y medio años después, con vigencia a partir del 04-may-2026, el precio asciende a $11.601, o sea, tuvo un incremento total del 26,55% en dicho período.

Sin embargo, la variación fue gradual, partiendo de un leve incremento del 1,57% en el 2022, luego sube también levemente el 0,66% para el año 2023, posteriormente registra una fuerte y sonada alza del 12,69% para el cierre de la vigencia 2024.

Para el año 2025 se presentó un alza moderada del 6,03%; y en lo que va corrido del presente año 2026, con corte al 04-mayo, el precio vigente del galón de 'Diésel (ACPM)' en Medellín es superior en 3,60% frente al precio de referencia registrado al cierre de dic-2025.

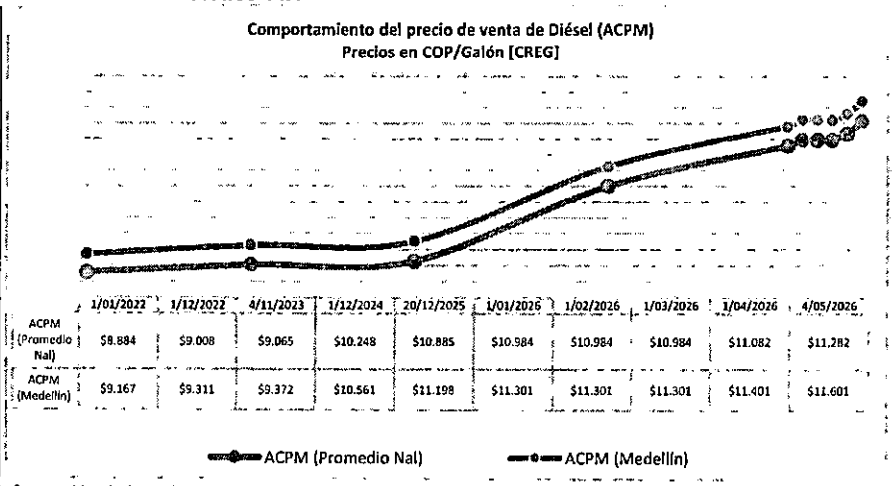
Los aumentos (en unidades monetarias) más recientes del precio del galón de 'Diésel (ACPM)' en Medellín corresponden a $100 aplicados en el mes de abr-2026 y a $200 aplicados en el mes de may-2026.

**Diésel (ACPM)**
**Precio Promedio 13 ciudades principales del país y Precio de referencia para Medellín**
**Del 01-ene-2022 al 04-may-2026**

**Tabla 19.1**

| PRECIO DE VENTA DE DIÉSEL (ACPM) Precios en COP/Galón Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG) | | |
|---|---|---|
| Vigencia del Precio | ACPM Diésel (Promedio nacional) | ACPM Diésel (Medellín) |
| 1/01/2022 | $8.884 | $9.167 |
| 1/12/2022 | $9.008 | $9.311 |
| 4/11/2023 | $9.065 | $9.372 |
| 1/12/2024 | $10.248 | $10.561 |
| 1/01/2025 | $10.435 | $10.748 |
| 20/12/2025 | $10.885 | $11.198 |
| 1/01/2026 | $10.984 | $11.301 |
| 1/02/2026 | $10.984 | $11.301 |
| 1/03/2026 | $10.984 | $11.301 |
| 1/04/2026 | $11.082 | $11.401 |
| 4/05/2026 | $11.282 | $11.601 |

**Gráfico 14.1**




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 corriente (motor)' a nivel de las 13 principales ciudades del país, y del precio de referencia para la ciudad de Medellín (que aplica como la tarifa de referencia obligatoria para el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y todo el departamento de Antioquia), establecidos por la Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG), correspondientes a la serie 01-ene-20222 al 04-mayo-2026

En la Tabla 19.2 y en el Gráfico 14.2 puede observarse que el precio de referencia del galón de 'Gasolina corriente (motor)' en Medellín fue de $9.311 en el 01-ene-2022, y cuatro y medio años después, con vigencia a partir del 04-may-2026, el precio asciende a $16.211, o sea, tuvo un incremento total de $6.900, equivalentes al 74,11% en todo el período citado.

Pero el incremento fue dosificado, para el año 2022 el precio de la 'Gasolina corriente (motor)' crece un 8,08%, ya para el año 2023 se presenta el mayor ajuste con un notorio aumento consolidado del 48,13%, le sigue un ajuste del 6,80% en el 2024, y para la vigencia fiscal de 2025 se registra una leve alza de 2,49%.

Para lo que va del año 2026, con corte al 04-mayo, se presenta un comportamiento irregular con rebotes, marcado por dos bajas de precio del orden de $500 y $501 para los meses de febrero y marzo de 2026; y luego dos alzas sucesivas de $400 cada una, correspondientes a los meses de abril y mayo de 2026.

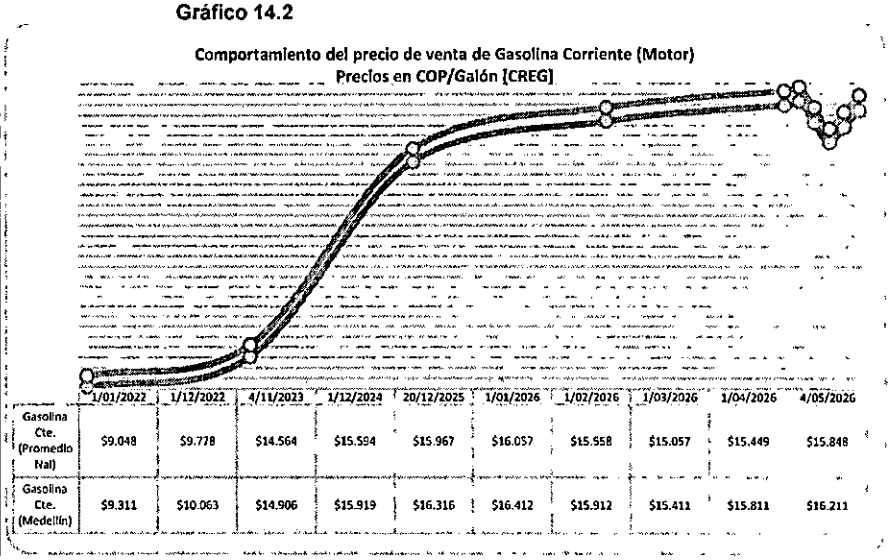
Todo lo cual conduce a que el precio de referencia del galón de 'Gasolina corriente (motor)' para la ciudad de Medellín, vigente desde el 04-may-2026, a razón de $16.211, es inferior en 0,64% con relación al precio de referencia dictado para el cierre del 2025 (20-dic-2025) que fue de $16.316.

**Gasolina Corriente (Motor)**
**Precio Promedio 13 ciudades principales del país y Precio de referencia para Medellín**
**Del 01-ene-2022 al 04-may-2026**

**Tabla 19.2**

| PRECIO DE VENTA DE LA GASOLINA CORRIENTE Precios en COP/Galón Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG) | | |
|---|---|---|
| Vigencia del Precio | Gasolina Cte. (Promedio nacional) | Gasolina Cte. (Medellín) |
| 1/01/2022 | $9.048 | $9.311 |
| 1/12/2022 | $9.778 | $10.063 |
| 4/11/2023 | $14.564 | $14.906 |
| 1/12/2024 | $15.594 | $15.919 |
| 20/12/2025 | $15.967 | $16.316 |
| 1/01/2026 | $16.057 | $16.412 |
| 1/02/2026 | $15.558 | $15.912 |
| 1/03/2026 | $15.057 | $15.411 |
| 1/04/2026 | $15.449 | $15.811 |
| 4/05/2026 | $15.848 | $16.211 |

**Gráfico 14.2**




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

Respecto del precio de los combustibles fósiles en el país es preciso señalar como antecedente que el *Fondo de Estabilización del Precio de los Combustibles – 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 internacional; registró un déficit que puede calificarse de moderado por valor de $4,80 billones al cierre del año 2020, consecuencia de la pandemia sanitaria del Covid-19 que restringió en buena medida la movilidad y la logística; luego para el 2021 el déficit asciende a $11,40 billones, dada la recuperación de la actividad económica y el alza en los precios internaciones del crudo; posteriormente al 2022 el saldo deficitario del *FEPC* era abrumador situándose en $36,70 billones, ante lo cual 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 *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. [Tabla 20., Gráfico 15.]

Por consiguiente, hubo un incremento paulatino del precio de la Gasolina que permitió, al final del proceso, obtener un valor del mercado interno acorde con el mercado global. Es así que para el cierre del 2023 es déficit del *FEPC* llega a $20,50 billones, al final del 2024 se ubica en $8,0 billones y al cierre de dic-2025 el saldo deficitario llegó a $3,9 billones [de este último dato $3,2 billones son por superávit en Gasolina y -$7,1 billones por déficit en el Diésel (ACPM)]. [Tabla 20., Gráfico 15.]

Debido al saneamiento del *FEPC* y el comportamiento en los precios internacionales del petróleo, el Gobierno Nacional al inicio del 2026 anunció sendas reducciones de $500 pesos por galón en el precio de la gasolina corriente a partir del 01-feb-2026 y luego a partir del 01-mar-2026. Sin embargo, desde el 28-feb-2026, cuando estalló el conflicto entre EEUU e Irán en el Medio Oriente (estrecho de Ormuz) se ha venido presentando una disparada de los precios internacionales del barril de petróleo tipo Brent que cotiza *proxy* a US$100, por lo que el Gobierno colombiano dispuso nuevos aumentos del orden de $400 para abr-2026 y de otros $400 a partir de may-2026, regresando el precio del galón de gasolina a los registrados al cierre de dic-2025 [Tabla 19.2., Gráfico 14.2.].

Entre tanto, el déficit del *FEPC* se registra por valor de $4,2 billones con corte a mar-2026[31], y con tendencia a aumentar [Tabla 20., Gráfico 15.], ya que un Brent mayor a US$100 eleva los ingresos por divisas y exportaciones de Ecopetrol, pero amplía drásticamente la brecha con el precio interno regulado que dispara la demanda de subsidios para el Diésel (ACPM) e incrementa el déficit del *FEPC*, y presionando el presupuesto del Gobierno Nacional.

**Déficit del Fondo de Estabilización del Precio de los Combustibles (FEPC)**
**Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) y Comité Autónomo de la Regla Fiscal (CARF)**
**Serie anual 2020-2025 y Trim. I-2026**

**Tabla 20.**

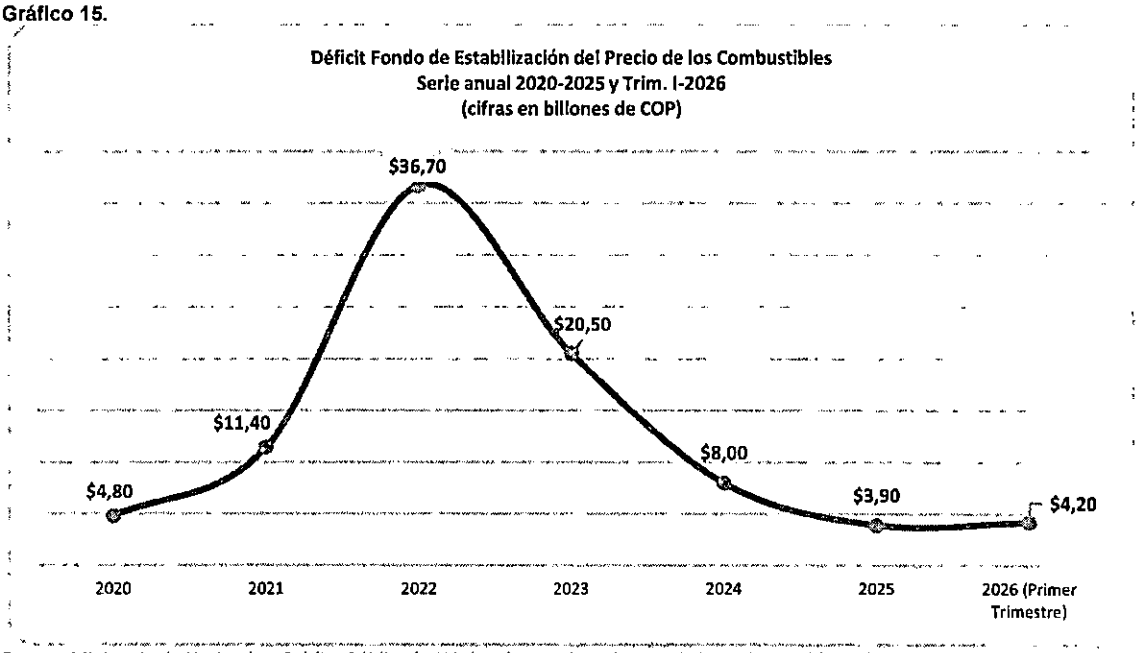
| Período | Reporte MinHacienda | Reporte CARF | Observaciones de las Fuentes sobre la Brecha |
|---|---|---|---|
| 2020 | $ 4,80 | $ 4,80 | Ambos organismos coinciden, el saldo del déficit del Fondo de Estabilización del Precio de los Combustibles (FEPC) es moderado debido a la caída histórica de la movilidad y la demanda durante la pandemia del Covid-19. |
| 2021 | $ 11,40 | $ 11,40 | Año en que se da la reactivación económica global con disparada del precio internacional del petróleo sin ajustes locales internos. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) reconoce el desfase por la reactivación económica global. El Comité Autónomo de la Regla Fiscal (CARF) advierte el inicio de la presión fiscal severa. |
| 2022 | $ 36,70 | $ 36,70 | Punto crítico histórico. El precio internacional del barril de petróleo subió con fuerza y se congelaron los precios internos para controlar la inflación. El Gobierno Nal. asume la deuda acumulada para congelar tarifas frente a la inflación global. |

[31] Tomado de estados financieros del grupo Ecopetrol: https://www.valoraanalitik.com/utilidad-neta-de-ecopetrol-cayo-77-primer-trimestre-ingresos-tambien-bajaron/

| Período | Reporte MinHacienda | Reporte CARF | Observaciones de las Fuentes sobre la Brecha |
|---|---|---|---|
| 2023 | $ 20,50 | $ 20,30 | El MHCP inicia la senda de alzas mensuales consecutivas en el precio de la gasolina corriente. El CARF descuenta leves diferencias por el momento contable de giros al Gobierno Nacional Central. |
| 2024 | $ 8,00 | $ 8,00 | El CARF destaca el éxito del desmonte de subsidios en gasolina, quedando el saldo del déficit residual del FEPC atribuido al subsidio en los precios del diésel (ACPM). |
| 2025 | $3,0 - $3,9 *(Estimado)* | $3,5 *(Proyección)* | Se logra un alivio fiscal por el desmonte total del subsidio al diésel (ACPM) de grandes industrias. |
| 2026 *(Trim. 1)* | $4,2 *(a mar-2026)* | $4,2 *(Seguimiento)* | Hay superávit referente a los precios de la Gasolina corriente, pero el saldo residual deficitario del FEPC se concentra exclusivamente en el Diésel (ACPM). |

Fuente: Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) – El Comité Autónomo de la Regla Fiscal (CARF) – Ecopetrol

**Gráfico 15.**




Fuente: Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP) – El Comité Autónomo de la Regla Fiscal (CARF) – Ecopetrol

Para el caso del 'Diésel (ACPM)' 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 (ACPM)' arrancó en el Trim. III-2024 y se espera siga avanzando gradualmente y de manera concertada entre el gobierno, el gremio transportador y otros actores del sector, buscando cerrar la brecha de precios tal y como aconteció con la 'Gasolina'.

Una de las medidas incluidas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo – MFMP, presentado por el Gobierno Nacional (el 13-jun-2025) para combatir el déficit fiscal del país fue "- *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)"*[32].

No obstante, el déficit consolidado del *FEPC* se debe en esencia al subsidio entregado por el Gobierno Nacional al consumo del Diésel (ACPM), que se nutre inclusive con el saldo superavitario que ya arroja la subcuenta de la gasolina, y que en la Tabla 19.1 y el Gráfico 14.1 se muestra el comportamiento en el precio promedio a nivel nacional como el precio de referencia para Medellín, que tuvieron unas leves alzas en el 2022 y 2023 (1,40% y 0,63%, respectivamente), un fuerte aumento para el cierre de 2024 (13,05%) y relativas bajas variaciones para 2025 (6,22%) y lo acumulado del 2026 (3,65%), considerando la necesidad apremiante que se tiene pendiente de lograr nivelar el precio doméstico con el referente de precio internacional para el Diésel (ACPM).

Por último, se conoce que el incremento en el precio del 'Diésel (ACPM)' 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"*.[33]

## 2.8. Índice de Costos de Construcción de Obras Civiles (ICOCIV)[34]

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:

**Variaciones del ICOCIV**
**Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE**

**Tabla 21.**

| 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 me 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 delaño anterior (es la relación del índice en elmes de referencia con el índice del mismomes del año anterior) |

Fuente: DANE

[32] Tomado de: https://www.presidencia.gov.co/prensa/Paginas/MinHacienda-revelo-las-claves-del-Marco-Fiscal-de-Mediano-Plazo-Pacto-fiscal-250614.aspx
[33] Ibidem
[34] 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

El ICOCIV es el instrumento estadístico y normativo fundamental en la obra pública colombiana para regular el equilibrio económico contractual, permitiendo la indexación técnica de precios y la formulación precisa de reajustes presupuestales frente a las fluctuaciones de la inflación. Su importancia radica en su alta especificidad sectorial, ya que, al desglosar costos por tipologías constructivas e insumos específicos, actúa como un mitigador directo del riesgo de variación de precios de mercado, neutralizando el desfase entre los costos reales de los insumos y los valores unitarios pactados. De este modo, beneficia al Estado al optimizar el gasto público mediante presupuestos oficiales realistas y un control riguroso de sobrecostos, mientras que al contratista le garantiza una actualización económica justa y transparente que preserva la proporcionalidad de la utilidad estimada en su oferta.

Es importante señalar que el ICOCIV es utilizado por la Secretaría de Infraestructura Física del Departamento de Antioquia como *'Factor aplicable para realizar la provisión de recursos en los presupuestos oficiales de los proyectos de obra concebidos con fórmula de ajuste de los precios de obra'*, a fin de atender durante la ejecución de los contratos las variaciones de precios que en su momento se puedan presentar. La fórmula de cálculo del ajuste de los precios de obra y la correspondiente forma de aplicación del ICOCIV se incorpora en el documento de 'Estudios Previos'.

### 2.8.1. Variación mensual, año corrido y anual del ICOCIV a jun-2026

Según Según el Boletín Técnico del ICOCIV de jun-2026 (publicado el 31-jul-2026 por el DANE), la variación mensual del índice fue de **0,41%** en comparación con may-2026; la variación año corrido (ene-jun) se ubicó en **6,07%** frente a dic-2025; y la variación anual a jun-2026 cerró en **6,61%** respecto a jun-2025. Del análisis consolidado de las agrupaciones del índice se desprende que:

- Aceleración de costos en el año corrido: Con un incremento acumulado del **6,07%** en apenas el primer semestre de 2026, el sector constructor experimenta una notable aceleración en su estructura de costos en el mediano plazo, impulsada principalmente por los grupos de mano de obra y transporte.

- Infraestructura de transporte como principal presión mensual: La agrupación de ***"Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles"*** (**código 530201**) —que representa la mayoría del sector con el **55,65%** del peso del índice— registró en jun-2026 la variación mensual más alta de todas las agrupaciones con un **0,51%**. Este incremento superó el promedio nacional sectorial del **0,41%**.

- Alivio relativo en el largo plazo: A pesar de la fuerte presión mensual en las obras de transporte, sus variaciones año corrido (**5,43%**) y anual (**6,37%**) se mantuvieron por debajo de los promedios totales nacionales del sector (**6,07%** y **6,61%** respectivamente), lo que indica que las demás tipologías de ingeniería civil (como tuberías y acueductos) son las que están encareciendo el indicador anual de largo plazo.

**Índice de Costos de Construcción de Obras Civiles – ICOCIV**
**Variación mensual, variación año corrido y variación anual, por agrupaciones de subclases**
**Corte a jun-2026**

Tabla 22.

| Código CPC | Nombre de la Agrupación de Obra Civil | Peso en la Canasta (%) | Variación anterior (%) | Variación actual (%) | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Anual a Jun-2025 (12 meses) | Mensual Jun-2026 | Año Corrido Ene-Jun 2026 | Anual a Jun-2026 (12 meses) |
| 530201 | Carreteras, calles, vías férreas, pistas, puentes y túneles | 55,65% | 4,02% | 0,51% | 5,43% | 6,37% |
| 530203 | Tuberías de gas, líneas de comunicación, cables de poder y conexas | 19,46% | 3,37% | 0,26% | 8,03% | 7,74% |
| 530205 | Construcciones deportivas al aire libre y otras obras civiles | 9,63% | 3,00% | 0,34% | 6,37% | 6,43% |
| 530204 | Construcciones en minas y plantas industriales | 9,49% | 2,93% | 0,31% | 6,65% | 5,33% |
| 530202 | Puertos, canales, presas, sistemas de riego y acueductos | 5,78% | 4,32% | 0,29% | 8,01% | 7,58% |
| | **ICOCIV (TOTAL NACIONAL)** | **100,00%** | **3,71%** | **0,41%** | **6,07%** | **6,61%** |

Fuente: DANE

Ahora bien, en la Tabla 23 (de abajo) se observa el comportamiento del ICOCIV al corte de jun-2026, medido por los 'Grupos de costos', en sus tres variaciones (mensual, acumulada y anual) de donde se concluye:

- La Mano de obra se consolida como el factor más inflacionario a 12 meses: Registra las alzas más críticas tanto en la medición año corrido (**14,24%**) como en la anual (**14,30%**). Este comportamiento mantiene una fuerte presión estructural sobre los análisis de precios unitarios (APU) debido a la indexación salarial de inicios de año.
- El Transporte (Fletes) mantiene un alza sostenida: Con una variación anual del **9,12%** y un acumulado en el año del **5,14%**, los fletes continúan encareciendo de forma constante los acarreos y la disposición de materiales en los proyectos.
- Variables críticas del contrato: Al igual que en periodos anteriores, la mano de obra (**14,30%**) y el transporte (**9,12%**) superan ampliamente el promedio nacional sectorial anual (**6,61%**). Estos dos rubros representan las mayores fuentes de riesgo de variación de precios para los contratistas.
- Los Equipos: Este componente continúa mostrando un ritmo de crecimiento anual controlado o de estabilización de apenas **2,31%** y un acumulado de **2,23%**, ubicándose muy por debajo de la inflación general del sector.
- La Herramienta menor: Exhibe una tendencia moderada o comportamiento bajo y controlado en todas sus líneas, cerrando con una variación mensual de **0,04%**, una acumulada de **1,26%** y una anual de **2,47%**.
- Equipos especiales para obra: Observa un alivio continuo ya que se mantiene como el único componente firmemente deflacionario, profundizando su caída hasta un **-5,95%** en la medición anual y un **-1,51%** en el mes de junio, restando presión a los proyectos de gran ingeniería.
- Los Materiales: Repuntan en el corto plazo, pero actúan como ancla anual, representando más de la mitad de la canasta (**51,31%**), los materiales registraron una fuerte aceleración mensual en junio del **0,81%** (la variación más alta de todos los grupos este mes). Pese a esta presión inmediata en compras de suministro, su variación anual se mantiene estable en **5,14%**, ayudando a contener el indicador total.

**Índice de Costos de Construcción de Obras Civiles – ICOCIV**
**Variación mensual, variación año corrido y variación anual, según grupos de costos (Insumos)**
**Corte a Jun-2026**

**Tabla 23.**

| Grupo de Costo (Insumo) | Peso en la Canasta (%) | Variación anterior (%) | Variación actual (%) | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Anual a Jun-2025 (12 meses) | Mensual Jun-2026 | Acumulada Ene-Jun-2026 | Anual a Jun-2026 (12 meses) |
| Materiales | 51,31% | 2,46% | 0,81% | 5,02% | 5,14% |
| Mano de obra | 16,89% | 6,96% | 0,13% | 14,24% | 14,30% |
| Maquinaria | 12,71% | 4,87% | -0,08% | 3,46% | 5,02% |
| Transporte | 8,89% | 5,03% | 0,03% | 5,14% | 9,12% |
| Equipos | 6,18% | 4,67% | 0,06% | 2,23% | 2,31% |
| Herramienta menor | 2,14% | 1,87% | 0,04% | 1,26% | 2,47% |
| Equipos especiales para obra | 1,89% | -2,74% | -0,51% | -1,76% | -5,95% |
| **ICOCIV (TOTAL NACIONAL)** | **100,00%** | **3,71%** | **0,41%** | **6,07%** | **6,61%** |

Fuente: DANE

## 2.8.2. Variación del ICOCIV e IPC, y definición del factor de ajuste de los precios de obra

A continuación, se presenta el análisis comparativo entre los resultados de las variaciones del ICOCIV e IPC, en el cual se evidencia que el comportamiento acumulado del año corrido y el registro anual de costos del sector de obras civiles (ICOCIV) superan con un margen considerable a los indicadores correspondientes a los precios al consumidor (IPC). Por su parte, la variación mensual experimentó un ligero rezago debido al fuerte repunte de alimentos y servicios públicos en el indicador de consumo durante la mitad de año. [Tabla 24]

**ICOCIV e IPC**
**Variación mensual, variación año corrido y variación anual**
**Corte a Jun-2026**

**Tabla 24.**

| Indicador Económico | Variación Mensual (%) Jun-2026 | Variación Año Corrido (%) Ene-Jun-2026 | Anual a Jun-2026 (12 meses) | Condición Reportable |
|---|---|---|---|---|
| ICOCIV (Total Nacional) *(Costos de Obra Civil)* | 0,41% | 6,07% | 6,61% | El ICOCIV supera sustancialmente al IPC en las métricas de mediano y largo plazo, indexando el impacto real de insumos clave de infraestructura. |
| IPC (Total Nacional) *(Precios al Consumidor)* | 0,39% | 4,77% | 6,14% | En el primer semestre, el IPC se situó 1,30 pp por debajo del ICOCIV. Su uso exclusivo generaría una subestimación presupuestal del 21,4% en la absorción del incremento de costos. |
| Meta de Inflación (Junta Directiva del Banco de la República) | Rango meta de largo plazo: **Entre 2,00% y 4,00%** (Centro en 3,00%) | | | Desborde institucional: Se tiene una desviación macroeconómica, puesto que ambos índices (ICOCIV e IPC) registran comportamientos que superan de forma permanente el límite superior fijado como meta por la Junta Directiva del Banco de la República. |

Fuente: Datos oficiales del DANE y Banco de la República de Colombia

El análisis comparativo entre el Índice de Precios al Consumidor (IPC) y el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV) al corte de jun-2026 demuestra que, en términos estructurales, la velocidad de encarecimiento en la infraestructura pública avanza a un ritmo superior que el promedio general de la economía. Mientras el IPC anual se situó en un elevado **6,14%** —el nivel más alto registrado en el sector de consumo en casi dos años y alejado del techo fijado por el Emisor—, los costos de obra civil alcanzaron una presión anual superior del **6,61%.**

Esta asimetría sectorial se explica por la naturaleza de las canastas de cada índice:

1. El IPC se vio impulsado en el primer semestre de 2026 principalmente por choques de oferta estacionales en alimentos y bebidas no alcohólicas (como frutas frescas y papas), así como alzas reguladas en el alojamiento y los servicios públicos.

2. Por el contrario, la canasta del ICOCIV, que cuenta con una representatividad fija donde los materiales ocupan más de la mitad del peso total (51,31%), no depende de bienes perecederos. Su presión estructural radica en factores laborales y logísticos rígidos, tales como la mano de obra —que acumuló un incremento crítico del **14,24%** en lo corrido del año— y el sector transporte de fletes con una variación anual sostenida del **9,12%**.

Por lo tanto, las cifras al cierre del primer semestre señalan con contundencia que los presupuestos oficiales de los proyectos de infraestructura civil no deben indexarse ni proyectarse utilizando el IPC general. El rezago acumulado y la disparidad interna de los componentes esenciales demandan la adopción obligatoria del ICOCIV como el instrumento regulador idóneo para interpretar las realidades económicas del sector constructor.

Utilizar la inflación al consumidor en la contratación estatal para actualizar o estructurar las fórmulas de reajuste subestimaría el costo real de ejecución en obra. Esto alteraría de forma inmediata la ecuación financiera original de las ofertas contractuales y destruiría la utilidad estimada por el contratista. Incluso, en periodos de volatilidad transitoria donde el IPC mensual se acerque o varíe de forma similar al ICOCIV (como ocurrió en este mes con registros de 0,39% y 0,41% respectivamente), los proyectos concebidos bajo el sistema de precios unitarios deben mantener provisiones presupuestales calculadas estrictamente con base en las líneas del ICOCIV, limitando el IPC a componentes de servicios u honorarios administrativos muy específicos y marginales dentro del contrato

### 2.9. El acero, el asfalto y el cemento como insumos claves en las obras civiles.

El acero, el asfalto y el cemento constituyen la tríada de insumos determinantes en la ingeniería y construcción de obras civiles. La sinergia entre sus propiedades mecánicas permite responder a las más altas exigencias estructurales y de conectividad vial. Mientras el acero aporta una elevada resistencia a la tracción y ductilidad, a través de sistemas como el concreto reforzado (utilizando varillas corrugadas, mallas electrosoldadas y perfiles); el cemento actúa como el conglomerante hidráulico indispensable para la conformación de elementos de concreto capaces de soportar severos esfuerzos de compresión; y, por su parte, el asfalto provee las propiedades viscoelásticas, de impermeabilidad y de trabajabilidad requeridas para conformar las carpetas de rodadura en la infraestructura de transporte.

El análisis dinámico de estos insumos críticos revela que cada mercado opera bajo lógicas operativas y ciclos de volatilidad completamente diferenciados.

- **El acero**: Al ser un *commodity* internacional, su precio está indexado a variables como la tasa de cambio (TRM), el costo del mineral de hierro y los fletes marítimos, lo que genera un impacto inmediato y disruptivo en los APU de puentes y túneles, con total independencia de la inflación interna. Su conformación comercial es dual: la oferta local —liderada por Acerías Paz del Río, Gerdau Diaco, Ternium, Sidoc y el Grupo Siderúrgico Reyna— produce exclusivamente productos de "acero largo" mediante un modelo circular que recicla buena cantidad de chatarra; no obstante, el país presenta un desbalance de oferta y demanda que lo obliga a importar "acero plano" de mercados como Brasil y México, quedando expuesto además a la presión comercial de China.

- **El Asfalto**: Como derivado directo de la refinación de crudo pesado, su cotización financiera responde al precio internacional del barril de petróleo y a las políticas internas de subsidios a los combustibles, afectando de manera directa a la subclase de *carreteras y calles*, la cual registra el mayor peso ponderado dentro de la infraestructura vial del país.

- **El Cemento**: Aunque es de mánufactura mayoritariamente nacional, sus costos se ven influenciados por factores externos debido a la importación de clínker y la indexación de energéticos industriales (carbón y electricidad); su comportamiento en los APU es transversal a toda la infraestructura civil (cimentaciones y estructuras), registrando alzas escalonadas predecibles generalmente indexadas al inicio de cada vigencia fiscal. Su producción exhibe una alta concentración industrial enfocada en grandes plantas dominadas por líderes como Cementos Argos, Holcim Colombia, Cementos Alión (Ecocementos), y actores regionales como Cementos Tequendama, Cementos San Marcos y Cementos Oriente, complementados por redes de distribución atomizadas en la geografía nacional.

En la Tabla 25 se muestra una síntesis del comportamiento del acero, asfalto y cemento como insumos claves de las obras civiles y cuyos sus mercados están en función de variables macroeconómicas de diverso orden.

**Comportamiento de Insumos Claves en Obras Civiles**
**Acero – Asfalto – Cemento**

**Tabla 25.**

| Insumo Crítico | Tipo de Ciclo y Naturaleza del Mercado | Variables Macro Determinantes | Impacto en los Análisis de Precios Unitarios (APU) |
|---|---|---|---|
| Acero (Barras y Estructuras) | **Ciclo Global Altamente Volátil.** Mercado *commodity* cotizado internacionalmente. | • Tasa de cambio (TRM) • Precio del mineral de hierro • Fletes marítimos globales • Barreras arancelarias | Impacta de forma inmediata las subclases de **Puentes y Túneles.** Su precio puede dispararse o caer abruptamente de un mes a otro sin importar la inflación interna de Colombia. |
| Asfalto (Mezclas Bituminosas) | **Ciclo Energético Vinculado al Petróleo.** Derivado directo de la refinación de crudo pesado. | • Cotización del barril de petróleo • Costo de refinación nacional • Subsidios a combustibles | Afecta directamente a la subclase con mayor peso del ICOCIV: **Carreteras y Calles.** Sigue de cerca las fluctuaciones del sector hidrocarburos. |
| Cemento (Gris y Concretos) | **Ciclo de Consumo Industrial Regional.** Mercado de producción nacional, pero con costos dolarizados. | • Costo del carbón y energía eléctrica • Dinámica inmobiliaria del mercado local • Costo de importación de clínker | Es el insumo transversal de la infraestructura civil (estructuras, cimentaciones, filtros). Tiende a mostrar incrementos escalonados fijos (generalmente a principio de año). |

Ahora bien, desde la perspectiva macroeconómica y de control presupuestal, el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV), se consolida como el instrumento técnico fundamental para recopilar, procesar y reflejar la variabilidad de precios en el sector. Si bien la canasta integral del ICOCIV incorpora una multiplicidad de factores e insumos dispersos —como agregados pétreos, tuberías, aditivos, combustibles, mano de obra y maquinaria pesada—, el comportamiento del acero, el asfalto y el cemento es el que dicta el rumbo financiero del indicador. Al registrar sistemáticamente sus fluctuaciones, este índice permite dimensionar el comportamiento económico de los proyectos, incidiendo en las fórmulas de ajuste (o actualización) de precios de obra y salvaguardar el equilibrio contractual de la obra pública frente a choques inesperados en los costos mediante la mitigación del riesgo de variación de precios en los proyectos (incorporado en la Matriz de Riesgos del proceso de selección).

Por consiguiente, toda observación de los proponentes relativa a la fluctuación de costos de los insumos y al reajuste de los presupuestos oficiales de obra de los proyectos, será atendida bajo el alcance de la aplicación del ICOCIV como instrumento técnico oficial adoptado por la Entidad para regular la fórmula matemática de ajuste de precios de obra del contrato, a fin de absorber la variabilidad real de precios del mercado y salvaguardar el equilibrio económico del proyecto.

## 2.10. Producción y despacho de cemento gris[35]

El cemento gris es un insumo indispensable para las obras civiles debido a sus propiedades químicas que, al mezclarse con agua y agregados, forman una pasta conglomerante hidráulica de alta resistencia capaz de endurecerse tanto en aire como bajo el agua. Este material constituye la base estructural del concreto reforzado, elemento crítico para soportar severos esfuerzos de compresión y garantizar la estabilidad mecánica en la cimentación y construcción de proyectos de infraestructura nacional.

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 Imagen 2 se muestra las estadísticas del cemento gris para los últimos cuatro (4) años, no obstante, el comportamiento de los volúmenes acumulados de producción y demanda nacional de cemento gris en el último año móvil evidencia los siguientes aspectos clave:

- Punto de inflexión y reversión de la tendencia contractiva: El ciclo de doce meses comprendido entre julio de 2025 y junio de 2026 consolida la reactivación del sector constructor. Esta evolución interrumpe de forma contundente la tendencia a la baja registrada en los tres periodos comparativos anteriores, donde la producción acumulada se había contraído sucesivamente al **-1,0%** (jul-2022 a jun-2023), **-2,8%** (jul-2023 a jun-2024) y **-2,4%** (jul-2024 a jun-2025). Al corte actual, la producción física total alcanzó los **14.342,5 miles de toneladas**, registrando una sólida variación del **5,6%**.

- Tracción de la demanda agregada y consumo de inventarios: Los despachos hacia el mercado nacional totalizaron **13.266,8 miles de toneladas**, lo que se traduce en una notable aceleración del **7,6%**. Este indicador revierte las fuertes contracciones previas del sector comercial, las cuales habían tocado fondo en el ciclo 2023-2024 con un **-4,6%**. Al expandirse los despachos locales (**7,6%**) a un ritmo superior que la oferta de producción (**5,6%**), se confirma un diferencial técnico de **2,0 pp**, denotando una sana absorción de inventarios en la cadena de suministro.

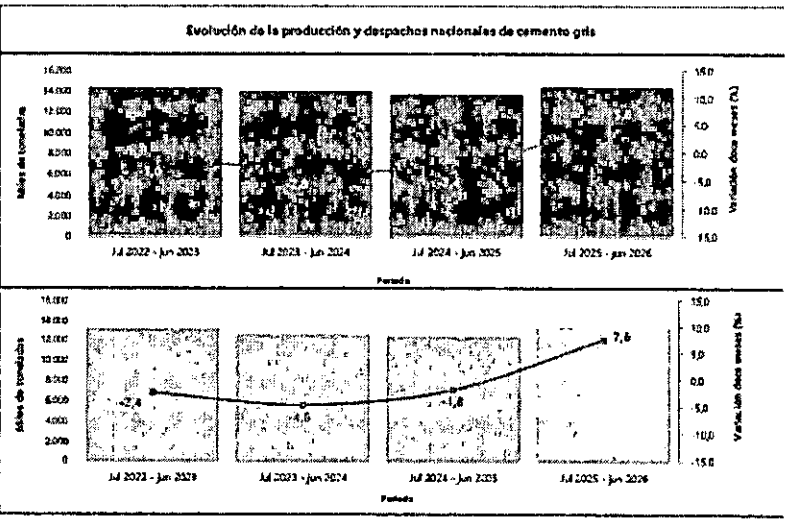
[35] Tomado y adaptado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/construccion/estadisticas-de-cemento-gris

- Estabilidad en la oferta y predictibilidad de costos: El retorno de la producción a variaciones de campo positivo del **5,6%** proporciona un escenario de alta previsibilidad para la planeación logística de proyectos de gran ingeniería. Esta regularidad estructural en el suministro del principal insumo gris disminuye los riesgos de desabastecimiento en obra pública y privada, contribuyendo directamente a moderar las presiones inerciales de costos en la canasta global de materiales.

**Estadísticas de Cemento Gris**
**Corte a junio-2026[p] (Últimos 12 meses)**

**Imagen 2.**

| Variable | Cantidad (miles de toneladas) | |
|---|---|---|
| | Jul 2024 - Jun 2025 | Jul 2025 - Jun 2026 |
| Producción | 13.585,1 | 14.342,5 |
| | Jul 2024 - Jun 2025 | Jul 2025 - Jun 2026 |
| Despachos nacionales | 12.309,2 | 13.266,0 |




**Fuente:** DANE, ECG.

Por su parte, en la Tabla 26 se presenta la estadística mensual, año corrido y anual para la producción y despachos de cemento gris al corte de jun-2026.

**Variaciones de la Producción y Despachos de Cemento Gris – Total nacional**
**Junio-2026[p]**

**Tabla 26.**

| Componente / Variable | Variación Anual (Jun 2026 / Jun 2025) | Variación Año Corrido (Ene - Jun 2026 / 2025) | Variación Doce Meses (Jul 2025 - Jun 2026) |
|---|---|---|---|
| Producción Nacional | 4,3% | 4,1% | 5,6% |
| Despachos Nacionales | 8,9% | 5,9% | 7,6% |
| *Según Canal de Distribución* | | | |
| • Comercialización (Ferreterías/Mayoristas) | 12,2% | 9,9% | 13,2% |
| • Concreteras | 8,5% | 2,6% | 2,5% |
| • Otros (Prefabricados/Gobierno) | 11,5% | 2,6% | 4,6% |
| • Contratistas y Constructores | -4,9% | -5,4% | -6,4% |
| *Según Tipo de Empaque* | | | |
| • Empacado (Sacos) | 11,9% | 8,5% | 10,9% |
| • Granel (Cisternas/Silos) | 2,8% | 0,1% | 0,6% |

De la Tabla 26 se advierte como diagnóstico que al corte de jun-2026, el mercado del cemento gris en Colombia consolida su reactivación de largo plazo, pero bajo una marcada asimetría estructural.

El principal hecho macroeconómico del mes es la inversión de la brecha de suministro: la demanda interna medida por los despachos nacionales se aceleró notablemente hasta un 8,9% anual, duplicando el ritmo de la producción física, que creció al 4,3%. Este diferencial de 4,6 pp indica un rápido consumo de los inventarios acumulados en planta, alterando el superávit de meses anteriores.

Esta fuerte tracción de la demanda es impulsada exclusivamente por el canal de 'Comercialización' (redes mayoristas y ferreterías), que se disparó un 12,2% anual (y un 13,2% en el año móvil), arrastrando consigo al cemento 'Empacado', que creció un 11,9%. Este comportamiento minorista, asociado a la autoconstrucción y a obras civiles menores, contrasta drásticamente con la crisis del segmento corporativo: el canal de 'Contratistas y Constructores' profundizó su caída al -4,9% anual (con un crítico -6,4% a 12 meses), lo que mantiene estancado al cemento a 'Granel' en apenas un 2,8% anual.

En síntesis, aunque los indicadores a 12 meses confirman el quiebre definitivo de la tendencia contractiva de años anteriores —con un aumento acumulado del 5,6% en producción y del 7,6% en despachos—, el crecimiento se encuentra polarizado. Mientras el rezago de los grandes constructores mitiga temporalmente la presión inflacionaria sobre el cemento a granel, el acelerado agotamiento de inventarios fabriles por el auge del consumo empacado introduce una señal de alerta para la estabilidad presupuestal y la previsibilidad de la canasta de materiales del ICOCIV a corto plazo.

## 2.11. Producción de concreto premezclado[36]

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.

A partir del boletín técnico oficial de las Estadísticas de Concreto Premezclado (EC) publicado por el DANE con corte a may-2026, se presenta el siguiente análisis del comportamiento de la producción y sus destinos bajo la modalidad de 12 meses móviles (Jun-2025 – May-2026$^{P}$) [Tabla 27]:

En el período comprendido entre jun-2025 y may-2026, la producción nacional de concreto premezclado alcanzó los 7.548,0 miles de metros cúbicos, equivalente a una contracción del -0,6% en comparación con el ciclo inmediatamente anterior (jun-2024 – may-2025), donde se habían registrado 7.593,5 miles de metros cúbicos. La distribución y el impacto de sus destinos se desglosan a continuación:

- Obras Civiles sostienen una tracción constante: Este destino anotó una variación positiva del 6,8%, sumando 1,6 pp al total nacional. El dinamismo de la infraestructura pública estuvo apalancado principalmente por el grupo de obra 530201 *'Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles'*, el cual se expandió un 6,2% y aportó 1,1 pp al comportamiento de la categoría.

- Edificaciones consolida el mayor dinamismo: El concreto premezclado dirigido a construcciones comerciales, corporativas e institucionales creció un sólido 10,7% en el año móvil, aportando una contribución positiva de 1,7 pp a la variación global.

- El destino Vivienda se mantiene como el principal lastre sectorial: Este segmento registró una

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

disminución del -7,0% en la producción de concreto, restando 4,1 pp a la variación total nacional. Dicha caída se explica casi en su totalidad por el desplome del -17,7% en la Vivienda de Interés Social (VIS), restando 4,7 pp al índice. En contraste, la vivienda No VIS sirvió como amortiguador al registrar una variación positiva del 2,0% (sumando 0,6 pp).

**Producción, variación, contribución y participación 12 meses de concreto premezclado según destino y tipo de vivienda (miles de metros cúbicos, variación porcentual y contribución) Total nacional Periodo acumulado: jun-2025 – may-2026ᵖ vs. Jun-2024 – may-2025**

**Tabla 27.**

| Destino de Uso / Componente | Producción (Miles de m³) | Variación 12 Meses (%) | Contribución (puntos porcentuales) | Participación en la Canasta (%) |
|---|---|---|---|---|
| **Vivienda Total** | 4.157,9 | **-7,0%** | **-4,1** | 55,1% |
| *• No VIS* | 2.482,6 | *2,0%* | *0,6* | *32,9%* |
| *• VIS* | 1.675,3 | *-17,7%* | *-4,7* | *22,2%* |
| **Edificaciones** | 1.332,3 | **10,7%** | **1,7** | 17,7% |
| **Obras Civiles** | 1.928,7 | **6,8%** | **1,6** | 25,6% |
| *• Grupo 530201 (Vías/Puentes)* | 1.445,6 | *6,2%* | *1,1* | *19,2%* |
| **Otros*** | 129,1 | **13,3%** | **0,2** | 1,7% |
| **TOTAL NACIONAL** | **7.548,0** | **-0,6%** | **-0,6** | **100,0%** |

**Otros: Concreto premezclado despachado a mayoristas, intermediarios o prefabricados sin destino final identificable*

Fuente: DANE, Estadísticas de Concreto Premezclado.
Tomado y adaptado de: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/EC/bol-EC-may2026.pdf.

## 2.12. Indicador de mezcla asfáltica (IMA)[37]

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.

Con base en el boletín técnico oficial del DANE con corte a may-2026, se presenta el reporte integrado y consolidado sobre el comportamiento del Indicador de Mezcla Asfáltica (IMA) para el año móvil de 12 meses (jun-2025 – may-2026ᵖ):

El mercado nacional de mezcla asfáltica consolidó un crecimiento sostenido a largo plazo al alcanzar una producción acumulada de 2.652.278 metros cúbicos, registrando una variación positiva del 5,8% frente al ciclo previo. Por su parte, la demanda interna se comportó de manera idéntica, con 2.652.382 metros cúbicos movilizados en despachos nacionales (+5,8%). Este avance sectorial está determinado por las siguientes dinámicas de oferta, demanda y distribución territorial:

- Asimetría por tipo de mezcla (Oferta): El incremento de la producción física estuvo apalancado de forma exclusiva por las 'mezclas densas', las cuales se expandieron un 18,2% y aportaron una contribución crítica de 11,4 pp a la variación total. Este fuerte auge compensó el rezago de las

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

'mezclas semidensas' (-14,2% con una contracción de -4,8 pp) y de la categoría Otras* (-21,3% restando 0,7 pp).

- Destinos de uso (Demanda): La distribución comercial refleja una priorización en la red de transporte local. Los despachos con destino a 'infraestructura vial urbana' lideraron el sector con un incremento del 7,8% (sumando 3,0 pp al indicador nacional). A su vez, los despachos hacia la 'infraestructura vial interurbana' mantuvieron su tracción con un aumento del 3,6% (aportando 2,1 pp), mientras que los usos agrupados en Otros crecieron un 17,1% (sumando 0,7 pp).

- Dinámica territorial polarizada: A nivel geográfico, el crecimiento acumulado a doce meses estuvo concentrado en el Valle del Cauca, departamento que se consolidó como el principal dinamizador del sector con una expansión del 77,3% y un aporte de 8,0 pp al consolidado global. Le siguieron en terreno positivo Bogotá (+13,1%) y Boyacá (+52,4%). En contraste, los frentes de obra en Antioquia (-34,5%) y Cundinamarca (-38,7%) sufrieron fuertes contracciones, restando en conjunto 11,7 pp a la dinámica nacional.

**Indicador de Mezcla Asfáltica (IMA)**
**Variación y contribución 12 meses de la producción y los despachos nacionales, según tipo de mezcla, destino de uso y principales departamentos.**
**Corte a may-2026[P] (Periodo acumulado jun-2025 – may-2026[P] / jun-2024 – may-2025)**

**Tabla 28.**

| Componente / Variable de Clasificación | Volumen (Metros Cúbicos) | Variación 12 Meses (%) | Contribución a la Variación Total (pp) |
|---|---|---|---|
| PRODUCCIÓN TOTAL NACIONAL | 2.652.278 | 5,8% | 5,8 |
| Según Tipo de Mezcla: | | | |
| • Densa | 1.852.001 | 18,2% | 11,4 |
| • Semidensa | 733.755 | -14,2% | -4,8 |
| • Otras[1] | 66.522 | -21,3% | -0,7 |
| DESPACHOS TOTALES NACIONALES | 2.652.382 | 5,8% | 5,8 |
| Según Destino de Uso: | | | |
| • Infraestructura vial urbana | 1.045.475 | 7,8% | 3,0 |
| • Infraestructura vial interurbana | 1.485.612 | 3,6% | 2,1 |
| • Otros[2] | 121.295 | 17,1% | 0,7 |
| Principales Departamentos de Destino: | | | |
| • Valle del Cauca | 457.966 | 77,3% | 8,0 |
| • Bogotá | 483.024 | 13,1% | 2,2 |
| • Boyacá | 103.652 | 52,4% | 1,4 |
| • Cundinamarca | 213.885 | -38,7% | -5,4 |
| • Antioquia | 299.001 | -34,5% | -6,3 |

[1] *Incluye los tipos de mezcla asfáltica gruesa, alto módulo, drenante, abierta y discontinua para capa de rodadura.*
[2] *Incluye mezcla asfáltica destinada a otras obras de ingeniería civil, infraestructura aeroportuaria, instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento, y grandes superficies.*
Fuente: DANE, Indicador de Mezcla Asfáltica (IMA), Cuadros 3, 6 y 9.
Tomado y adaptado de: https://www.dane.gov.co/files/operaciones/IMA/bol-IMA-may2026.pdf

## 2.13. Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC)[38]

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

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

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 29.**

**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

Durante el primer trimestre de 2026, la producción de obras civiles a precios constantes registró un crecimiento de 0,6%, frente al primer trimestre de 2025.

Durante el primer trimestre I-2026, la producción física de obras civiles en Colombia a precios constantes registró un incremento marginal del 0,6% en comparación con el mismo periodo del año anterior. Este comportamiento plano se explica por una profunda asimetría sectorial: mientras los proyectos de inversión pública y conectividad vial impulsaron el indicador, la infraestructura extractiva y minera actuó como un severo freno.

Los vectores de tracción estuvieron liderados por el grupo de 'Carreteras, calles, vías férreas, puentes y túneles', que creció un 11,5% e inyectó una contribución crítica de 5,8 pp al resultado global, potenciado por un aumento del 13,3% en la construcción de carreteras tradicionales y un repunte del 135,4% en túneles. A este impulso se sumó el sobresaliente desempeño del rubro de 'Instalaciones al aire libre para deportes y otras obras de ingeniería' que se expandió un 68,6% y aportó 4,8 pp a la variación total.

Por el contrario, los segmentos vinculados al capital privado y la gran ingeniería sufrieron un fuerte estancamiento estructural, destacando el desplome del -30,7% en las 'Construcciones en minas y plantas industriales' (restando un crítico -6,6 pp) debido a la caída en obras mineras directas, y la contracción del -49,3% en el grupo de 'Puertos, canales y acueductos' (que restó -5,6 pp) por una menor dinámica en conductos de suministro de agua. No obstante, la desaceleración del trimestre, la medición acumulada móvil de los últimos doce meses exhibió una inercia de largo plazo más favorable al registrar una expansión consolidada del 7,5%, apalancada principalmente por la maduración de obras industriales y de redes de tuberías locales.

**Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC)**
**Variación y contribución trimestral y 12 meses de la producción nacional, según tipo de construcción**
**Corte a primer trimestre de 2026Pr (Serie a precios constantes / Base 2015 = 100)**

**Tabla 30.**

| Código CPC | Grupo de Obra / Tipo de Construcción | Variación Anual Trimestral (%)[1] | Contribución Trimestral (pp) | Variación 12 Meses (%)[2] | Contribución 12 Meses (pp) |
|---|---|---|---|---|---|
| 530201 | Carreteras, calles, vías férreas, pistas, puentes y túneles | 11,5% | 5,8 | 9,1% | 4,5 |
| 530205 | Instalaciones al aire libre para deportes y otras obras | 68,6% | 4,8 | 20,1% | 1,8 |
| 530203 | Tuberías de larga distancia, líneas de comunicación y cables | 22,2% | 2,2 | 8,0% | 1,0 |
| 530202 | Puertos, canales, presas, sistemas de riego y acueductos | -49,3% | -5,6 | -22,2% | -2,0 |
| 530204 | Construcciones en minas y plantas industriales | -30,7% | -6,6 | 10,9% | 2,3 |
| - | **TOTAL INDICADOR IPOC (TOTAL NACIONAL)** | **0,6%** | **0,6** | **7,5%** | **7,5** |

[1] *Comparativo I Trimestre 2026Pr frente al I Trimestre 2025.*
[2] *Periodo acumulado móvil (II Trimestre 2025 - I Trimestre 2026Pr) frente al periodo precedente.*

Fuente: DANE, Dirección de Geoestadística, Boletín Técnico del IPOC (14-may-2026)
Tomado y adaptado de: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/construccion/indicador-de-produccion-de-obras-civiles-ipoc

## 3. SÍNTESIS DE ANÁLISIS ECONÓMICO DEL SECTOR DE LA CONSTRUCCIÓN

La recesión económica mundial y doméstica desatada por la pandemia del Covid-19 en la vigencia 2020 trajo repercusiones sin precedentes, consagrándose como la crisis más profunda desde la Gran Depresión y la Segunda Guerra Mundial a nivel global, y desde la Guerra de los Mil Días en Colombia. La emergencia sanitaria y el aislamiento preventivo obligatorio decretados en mar-2020 paralizaron la mayoría del aparato productivo nacional, iniciando una reactivación que comenzó levemente en abr-2020, destacándose la construcción y las obras civiles. El avance continuó en el trimestre-III de 2020 con una operación menos restrictiva, pero las prolongadas medidas condujeron al cierre irreversible de empresas, la afectación de más de 5.000.000 de puestos de trabajo y un desempleo que superó el 20% en su primer pico, antes de situarse en el 16,8% al cierre de año.

Esta crisis sanitaria provocó el fallecimiento de más de 60.000 personas al corte de 2020 y más de 127.000 a finales de oct-2021, llevando a la economía a cerrar el año 2020 con una contracción histórica del PIB del -7,2%, muy distante del crecimiento del 3,2% logrado en 2019.

La trayectoria del PIB en Colombia entre 2006 y 2025 refleja notables contrastes marcados por ciclos de expansión y profundos ajustes estructurales. Tras un crecimiento inicial a una tasa media del 6,7% en el período 2006-2007, la producción cayó a crecimientos menores del 3,3% en 2008 y del 1,1% en 2009 por la crisis internacional. Posteriormente, se presentó una recuperación sostenida postcrisis que alcanzó el 4,5% en 2010 y un pico del 6,9% en 2011, dando paso a una desaceleración gradual hasta 2017 cuando cerró en 1,4%. Tras registrar pivotes del 2,6% en 2018 y del 3,2% en 2019, sobrevino la disrupción del -7,2% en 2020, un efecto rebote excepcional del 10,8% en 2021 y un sólido 7,3% en 2022, antes de que el año 2023 llegara a un modesto 0,8%, continuando una senda de leve recuperación con el 1,5% en 2024 y un moderado 2,6% al cierre de 2025.

Al corte del trimestre-I de 2026, el agregado del sector de la construcción acumula 6 trimestres consecutivos con crecimientos negativos, iniciando su racha contractiva en el trimestre-IV de 2024 con un -1,1%, seguido en el 2025 por un -4,6% en el trimestre-I, -3,8% en el trimestre-II, -1,2% en el trimestre-III y -1,0% en el trimestre-IV, hasta llegar al trimestre-I de 2026 con una caída del -2,8% en el consolidado anual previo y una contracción trimestral del -5,4%.

Al desagregar el sector, la edificación residencial y no residencial registra 11 trimestres de decrecimientos sucesivos desde el trimestre-III de 2023 hasta el trimestre-I de 2026, debido a problemas de orden público, cambios en la política de subsidios de vivienda, incertidumbre jurídica y debilidad de la demanda inmobiliaria. Por su parte, las actividades especializadas para la construcción, incluyendo el alquiler de maquinaria con operarios, acumulan 9 trimestres de caídas consecutivas desde el trimestre-I de 2024 hasta el trimestre-I de 2026.

La evolución anual de la construcción registra un incremento del 5,1% al cierre de 2022, pero evidencia un deterioro progresivo con una caída del 1,8% en 2023, un leve avance del 0,1% en 2024 y una contracción del -2,8% en 2025, consolidando un desplome sectorial a pesar del crecimiento económico general. Para el período 2005-2025, la construcción participa con una tasa promedio del 5,9% en el PIB total, mientras que las obras civiles participan con el 1,6% de la producción nacional, manteniendo un peso promedio del 26,3% de la actividad constructiva.

El sector arrancó con su pico más alto del 12,1% en 2006, mientras la economía crecía al 6,7% y las obras civiles pesaban el 21,2%. Tras la crisis de 2009, el PIB general se frenó al 1,1%, pero la construcción mostró resiliencia al crecer el 2,6% con las obras civiles participando con el 24,2%, sirviendo como amortiguador.

Desde 2012 el sector entró en esplendor por las concesiones viales, llevando a que en 2013 la construcción se disparara al 11,3% con las obras civiles pesando el 23,3%, y en 2016 alcanzó su máxima participación histórica aportando el 7,3% al PIB total, mientras el PIB general crecía el 2,1% y las obras civiles subían internamente al 25,8%.

A partir de 2017 se observó una desconexión estructural con caídas sectoriales del -2,0% en 2017, -1,3% en 2018 y -3,9% en 2019, mientras el PIB nacional crecía al 1,4%, 1,6% y 3,2%, crisis en la cual las obras civiles alcanzaron su mayor peso relativo pasando del 28% al 32,7% para intentar sostener el sector. En 2020 la construcción se desplomó un -29,6%, dejando la recuperación posterior como un espejismo estadístico por el efecto rebote que no recuperó los niveles de 2015, mientras que en 2023 la construcción se hundió un -3,1% por una caída dramática de las obras civiles a su punto más bajo en una década.

El sector creció el 0,1% en 2024 frente a un PIB general del 1,5%, y cayó al -2,8% en 2025 frente a una economía del 2,6%, reduciendo su relevancia en el PIB al 4,0% por costos de insumos, tasas de interés remanentes y parálisis en vivienda, lo que arriesga el empleo de baja cualificación. No obstante, las obras civiles vienen recuperando terreno de forma aislada elevando su participación interna desde el 24,3% en 2023, al 26,0% en 2024 y al 28,9% en 2025, actuando como salvavidas por los niveles de inversión real en el sector.

En materia laboral, la Gran Encuesta Integrada de Hogares del DANE revela que en jun-2026 la tasa de desempleo nacional fue del 8,0%, lo que representa una disminución de 0,6% respecto al 8,6% de jun-2025, al tiempo que la tasa global de participación se ubicó en el 64,5% y la tasa de ocupación aumentó al 59,4%.

En la serie mensual de ene-2019 a jun-2026 se evidencia un comportamiento cíclico donde la desocupación es más alta al inicio de cada año y disminuye hacia noviembre, con un leve repunte en diciembre por dinámicas estacionales. La tasa más alta de la serie ascendió al 22% en may-2020, dibujando una tendencia decreciente que tocó su punto más bajo con el 7,0% en nov-2025, antes de rebotar al 8,0% en dic-2025, al 10,9% en ene-2026 y encadenar descensos consecutivos hasta llegar al ya indicado 8,0% en may-2026 y jun-2026, respectivamente.

A su turno, el capítulo del sector de la construcción registró un total de 1.678.000 personas ocupadas en jun-2026 frente a 1.532.000 de jun-2025, sumando 146.000 ocupados y manteniendo en la serie anual indicada un promedio mensual histórico de 1.510.000 personas ocupadas, con una participación promedio del 6,9% del total nacional, ratificándose como sector motor clave de la economía.

Por el lado de la inflación histórica reciente, se señala que esta logró su pico más alto en mar-2023 con el 13,34%, para luego tener un lento comportamiento decreciente hasta situarse en 5,2% en nov-2024, fecha a partir de la cual estuvo gravitando proxy al 5%, con pivotes recientes de presión alcistas que la sitúan en el 6,14% a jun-2026, lo cual, pese a que ha bajado respecto a los años anteriores, se califica de alta ya que desde el 2021 la variable se encuentra por fuera del rango meta establecido por la Junta Directiva del Banco de la República.

También, en los últimos 6 años, la tasa de política monetaria fijada por el Emisor plantea un comportamiento mixto, con unos aumentos sostenidos desde un mínimo del 1,75% en sept-2020 hasta un techo del 13,25% en may-2023, marcando luego una tendencia bajista hasta el 9,25% en ene-2026. Sin embargo, por las presiones inflacionarias y la situación fiscal del país, la Junta Directiva decidió aumentar progresivamente la tasa al 10,25%, luego al 11,25% y hasta llegar al 12,0% vigente desde el primero de jul-2026, mientras que la tasa de DTF promedio para la semana del 27-julio al 02-agosto de 2026 se ubica en el 10,24%, aliviando el costo de fondeo pasivo frente

a un IPC del 6,14% en jun-2026, lo que amortigua el impacto en los deudores a tasa variable y ofrece rendimientos atractivos en CDT.

Desde la orilla de la TRM, es preciso indicar que para el período analizado alcanzó su mayor valor nominal histórico en nov-2022 con un registro de $5.071,21, mostrando un comportamiento oscilante al cierre de cada vigencia con $3.249,75 en 2018, $3.277,14 en 2019, $3.432,50 en 2020, $3.981,16 en 2021 y $4.810,20 en 2022. Posteriormente, experimentó una caída del -20,54% en dic-2023 al ubicarse en $3.822,05, un alza en dic-2024 hasta $4.409,15 y una nueva caída del -14,76% al cierre de 2025 para aparcarse en $3.757,08.

En el dato más reciente al corte del 31-jul-2026, la TRM de $3.132,42 sigue bajista en $624,66, lo que equivale a un -16,63% frente a la TRM al 31-dic-2025, e incluso representa el nivel más bajo en 7 años y muy cercano a la TRM promedio registrada para el mes de ene-2019 que fue de $3.165,25, significando que durante los primeros 7 meses de 2026 el peso colombiano presenta una revaluación del 16,63% frente al dólar estadounidense, influido por diversos factores económicos globales y domésticos.

Según analistas, una TRM sobre $4.200 y hacia los $5.000 de 2022 es una zona crítica que dispara la inflación y encarece drásticamente la maquinaria de transporte e insumos constructores importados, mientras que un rango entre $3.400 y $4.200 brinda un confort estable, permitiendo márgenes predecibles para el comercio exterior, la vivienda y la obra pública. Por debajo de $3.400 e inferiores a $3.200, la baja cotización golpea los ingresos exportadores, pero alivia sustancialmente el costo de materiales y equipos, un escenario que pasa a ser de revaluación extrema bajo los $2.800 pues, aunque abarata al máximo la edificación, compromete la viabilidad financiera de las grandes obras de transporte financiadas con dólares.

Sobre el estado de las finanzas públicas, Colombia registró en el 2020 el déficit fiscal más alto en más de un siglo con un -7,8% del PIB, seguido por 3 años de reducciones con registros del -7,0% en 2021, -5,3% en 2022 y -4,2% en 2023; sin embargo, en el 2024 ascendió notablemente al -6,7% y al cierre de 2025 fue del -6,4%. La estimación del gobierno saliente de Gustavo Petro (07-ago-2026) del déficit fiscal para el cierre de 2026 es del -5,1%, en contraste con análisis privados independientes que estiman que el déficit podría ubicarse entre el -6,6% y el -7,0% del PIB, lo que significaría que el período de gobierno actual presentaría 3 registros dentro de los 5 déficits fiscales más altos en 120 años de historia republicana, superando los estándares internacionales que sugieren mantener el desbalance por debajo del 3,0% del PIB.

Esta persistencia de saldos negativos derivó en un mayor endeudamiento público, donde el servicio de la deuda bruta pasó de $1.218 billones en ago-2022 a $2.036,5 billones en dic-2025, lo que representa una variación superior al 60,7% compuesta por $395 billones de capital y $423 billones de intereses, situando la deuda bruta cercana al 65% del PIB al cierre de 2025 y fijándose en el 65,0% en el trimestre-I de 2026, el nivel más alto para un primer trimestre desde el año 1999.

El panorama se torna complejo porque en jun-2025 el Gobierno Nacional activó la cláusula de escape de la Regla Fiscal por 3 años, suspendiendo restricciones de gasto hasta 2027, aspecto interpretado por los mercados como una preferencia por el gasto antes que por la estabilización, llevando al país a endeudarse a tasas que duplican las de hace 2 años y registrando en may-2026 intereses en los TES del 13,38% a 1 año, 13,95% a 5 años y 13,72% a 10 años, superando la inflación interanual del 6,14% en jun-2026.

Este deterioro mantiene bajo incertidumbre la calificación soberana, donde al corte de jun-2026 Moody's la ubica en el escalón mínimo del grado de inversión con perspectiva estable, mientras que

Fitch Ratings y Standard & Poor's la sitúan en grado especulativo con perspectiva estable, encareciendo el crédito general.

Desde la perspectiva de los combustibles líquidos, el precio del galón de diésel en Medellín pasó de $9.177 en ene-2022 a $11.601 en may-2026, reflejando un incremento del 26,55%, y la gasolina corriente pasó de $9.311 a $16.201 en el mismo lapso, marcando un aumento del 74,11%, mostrando un comportamiento irregular en 2026 con rebotes en mayo por conflictos en el Medio Oriente que dispararon el crudo Brent (conflicto que al cierre de jul-2026 aún persiste).

Vale señalar que, los programas de ajuste el precio de los combustibles busca sanear el Fondo de Estabilización del Precio de los Combustibles, cuyo déficit que fue abrumador viene controlándose, pero el crudo elevado amplía la brecha e impacta los fletes, traduciéndose en presiones sobre el IPC general.

Adicionalmente, al corte de jun-2026, los costos de infraestructura medidos por el ICOCIV crecieron 0,41% mensual, 6,07% año corrido y 6,61% anual, superando los registros de inflación que fueron del 0,39% mensual, 3,74% año corrido y del 6,14% anual; evidenciando que la variación de costos de la canasta constructiva de obras civiles experimenta una presión más aguda que la variación de la canasta del IPC.

Ahora ben, el panorama microeconómico del sector de obras civiles al semestre-I de 2026 revela una profunda asimetría donde la consolidación de los proyectos viales y el comercio minorista salvan al sector de la parálisis, mientras la inversión minera, la infraestructura hidráulica y la vivienda VIS permanecen estancadas.

A nivel operativo, las constructoras enfrentan una severa presión en sus márgenes debido a que el ICOCIV anual del 6,61% supera la inflación general del IPC del 6,14%, impulsado por la rigidez del vector laboral que acumuló un 14,24% en mano de obra por indexación salarial y alzas logísticas sostenidas del 9,12% en fletes. Esta asimetría ratifica la necesidad técnica de usar el ICOCIV en las fórmulas de reajuste público para evitar la descapitalización de los contratos.

En el mercado de insumos grises se evidencia una notable polarización comercial, donde en el segmento de cemento gris los despachos nacionales se aceleraron un 8,9% anual, duplicando el ritmo de la producción que fue del 4,3%; empero, este consumo es traccionado únicamente por el canal minorista de comercialización ferretera con un 12,2% y el producto empacado con un 11,9%, mientras el canal corporativo de grandes constructores sigue deprimido en un -4,9%, lo que genera un rápido consumo de los inventarios en planta.

A su turno, en el concreto premezclado su producción se contrajo ligeramente un -0,6% debido a que el desplome crítico de la vivienda VIS del -17,7% neutralizó el excelente dinamismo del segmento comercial y corporativo de edificaciones que marcó un 10,7%. El único motor de tracción física real de gran ingeniería se concentra en la red vial y de transporte, donde los despachos de mezcla asfáltica crecen a un ritmo del 5,8% anual, apalancados por la infraestructura vial urbana con un 7,8% y un auge excepcional en el Valle del Cauca del 77,3%, el cual compensa los fuertes retrocesos de Antioquia y Cundinamarca.

El anterior comportamiento coincide con el volumen de producción real del IPOC que se ubicó en un 0,6% trimestral, donde el grupo de *'Carreteras, calles, puentes y túneles'* creció un sólido 11,5%, destacando el repunte del 135,4% en túneles, inyectando 5,8 pp a la variación total. Este impulso salvó al indicador de caer en terreno negativo, logrando mitigar el fuerte estancamiento de la gran ingeniería privada reflejado en las caídas de construcciones en minas y plantas industriales del -30,7% y de obras hidráulicas y acueductos del -49,3%.

En síntesis, la microeconomía de la construcción en 2026 se sostiene sobre el asfalto urbano, los túneles y el canal ferretero, obligando a las empresas a gestionar presupuestos rígidos bajo altos costos de mano de obra y transporte en un mercado con inventarios de producción cada vez más ajustados.

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, su valiosa participación en el PIB nacional y la generación de empleo. Entonces, no hay duda de la importancia que representa la construcción en el conjunto de las ramas de la actividad económica nacional al ser uno de los renglones promisorios para la reactivación del país, aunado a que la infraestructura de transporte es considerada capital público.

Finalmente, 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, sentido en el cual Fedesarrollo afirma que por $1 de valor agregado en obras civiles se impulsa un $1,4 de producción en la economía por la utilización de la infraestructura como insumo, mientras la Cámara Colombiana de Infraestructura señala que la infraestructura reduce directamente la tasa de pobreza monetaria en el país dado que por cada 1% del PIB que se invierte en ella, dicho indicador de pobreza se contrae en 0,8 pp. Demostrándose que la destinación de recursos públicos en infraestructura, equipamiento y proyectos de inversión para construcción, mejoramiento, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura física de transporte son de importancia crucial para resolver problemas de transitabilidad que ponen en riesgo la integridad personal de los usuarios y para promover el empleo, el aumento de ingresos, la dinámica socioeconómica, el aparato productivo, el desarrollo territorial y la revitalización económica en todos los niveles.

## 4. ANÁLISIS DEL MERCADO

De conformidad con lo señalado en el Artículo 2.2.1.2.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 y de la "Guía de Elaboración de Estudios de Sector" (versión G-EES-02) expedida por la Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente – ANCP CCE, en los Procesos de Contratación directa, el análisis del sector depende del objeto del contrato y de las condiciones de idoneidad y experiencia que llevan a contratar a la persona natural o jurídica que está en condiciones de desarrollar dicho objeto.

También, atendiendo a lo dispuesto por la ANCP CCE, y al tratarse de una contratación directa, además de lo establecido en el acápite de la modalidad de selección del contratista, no es necesario que la Entidad realice un estudio de oferta y demanda y menos que deba soportar la selección del contratista mediante la obtención plural de ofertas técnico-económicas. No obstante, se presenta la siguiente información frente a los componentes de análisis de oferta, demanda y precios referentes del mercado para el proyecto de inversión en referencia, a fin de darle mayor sustento al estudio, permitiendo orientar el análisis de conveniencia frente al proceso de contratación adelantado.

### 4.1. Análisis de la Oferta

La Constitución Política de Colombia en el artículo 113 establece que los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines.

Igualmente, en la Ley 80 de 1993 y sus decretos reglamentarios, especialmente en lo señalado en el artículo 2.2.1.2.1.4.4 del Decreto 1082 de 2015, y lo consagrado en el artículo 92 de la Ley 1474 de 2011 'Estatuto Anticorrupción', modificatorio del inciso 1 del literal C del numeral 4 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007; se da el fundamento jurídico, mediante la modalidad de contratación directa, para la celebración de convenios o contratos interadministrativos entre entidades estatales, siempre que las obligaciones derivadas del contrato tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora señalado en la ley o en sus reglamentos.

Es por ello que, frente a la necesidad identificada por la Entidad de realizar la *"ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS EN LA OPERACIÓN DE MAQUINARIA AMARILLA PERTENECIENTE AL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL ALQUILER DE MAQUINARIA PESADA, EQUIPOS Y VEHÍCULOS PARA LA ATENCIÓN INMEDIATA DE EMERGENCIAS Y PUNTOS CRÍTICOS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA"*, se ha examinado la alternativa de contar con una persona jurídica idónea para la adecuada materialización de dicho proyecto.

Así mismo, es de conocimiento público que en el mercado nacional, regional y local suele darse de manera ordinaria que las entidades territoriales y las entidades descentralizadas adscritas a estas y, en general, entre entidades oficiales, que se suscriban entre ellas convenios y contratos de diverso objeto, dimensionamiento y alcance; siendo incluso de común utilización, dentro de la modalidad de la contratación directa, la figura de la "administración delegada" o el contrato de mandato sin representación, para lo cual a través de tales organizaciones públicas descentralizadas o emanadas de estas y que forman parte de su conglomerado empresarial, resulte viable que sean seleccionadas como contratistas, previa verificación de la idoneidad y experiencia requerida relacionada con el área de que se trate y que formalmente pueda constatarse en el objeto social de la entidad ejecutora.

Para el caso concreto de la Gobernación de Antioquia, con filtro realizado y determinación tomada directamente por el 'Ordenador del Gasto de la Secretaría de Infraestructura Física', y luego de revisar el conjunto, especialidades, competencias y portafolio de productos y servicios de que gozan cada una de las entidades descentralizadas que forman parte del conglomerado empresarial del

Departamento de Antioquia; se destaca a RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE como entidad que, para el efecto, reúne y evidencia el pleno conocimiento, idoneidad y experiencia requeridas para la adecuada ejecución y cumplimiento del objeto y obligaciones contractuales determinadas en el presente proceso.

Así las cosas, la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia, atenderá la contratación directa requerida con RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE, quien gestionará y ejecutará todos los trámites tendientes para garantizar el adecuado cumplimiento del objeto contractual ya citado.

Valga destacar que, RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE se constituyó mediante documento privado del 19 de mayo de 2009, inscrita en la Cámara de Comercio de Medellín para Antioquia, el 22 de mayo de 2009, bajo el número 6603, con NIT 900.285.704 – 4. Nació como una empresa de economía mixta, del tipo sociedad por acciones simplificada (S.A.S.) y desde su creación ha ejecutado contratos de arrendamiento, administración y mantenimiento con un componente social, con entidades públicas y privadas, tanto de actividades viales, vehículos, maquinaría amarilla y equipo agrícola.

Posteriormente, RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE por disposición de su asamblea de accionistas, mediante acta No. 29 del 30 de marzo de 2023, se transformó en una EMPRESA INDUSTRIAL Y COMERCIAL DEL ESTADO – EICE con sigla RENTAN, del orden departamental de Antioquia, descentralizado de tipo indirecto, cien por ciento (100%) pública, dotada de personería jurídica, patrimonio propio y con autónoma administrativa, técnica y financiera, adscrita al INSTITUTO PARA EL DESARROLLO DE ANTIOQUIA – IDEA.

Ahora bien, el objeto social de RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE es *"Gestionar, estructurar, diseñar, ejecutar, operar, suministrar, dotar, realizar mantenimientos, asesoría y consultoría para planes, programas y proyectos de infraestructura pública y/o privada, tales como, infraestructura vial, urbanística, servicios públicos, equipamientos públicos incluido los de seguridad y justicia, así como en los proyectos sociales y ambientales, en el ámbito urbano o rural, de carácter municipal, departamental, nacional o internacional. Adicionalmente, la administración y arrendamiento de equipos y maquinaria amarilla propios y de terceros para la ejecución y mantenimiento de infraestructura"*. Y en dicho objeto social de RENTAN queda circunscrito el alcance del proyecto con el objeto y obligaciones contractuales determinadas en el presente proceso.

También se resalta que RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE en cumplimiento de su objeto social, ha suscrito desde el año 2013 contratos con la Gobernación de Antioquia, incluidos contratos de mandato sin representación, a saber:

- Contratos celebrados con la Secretaría de Infraestructura Física y el Departamento Administrativo de Gestión del Riesgo de Desastres de Antioquia - DAGRAN, para la Administración y operación del parque automotor de su propiedad, los cuales han tenido como alcance atender las emergencias que se presenten en las vías secundarias y terciarias del departamento; además, para rentar maquinaria amarilla y equipos propios y de terceros agentes, cuando estos se requieren, para cumplir a cabalidad el objeto de los contratos, los que hasta la fecha han sido cumplidos y con plena satisfacción de los contratantes.
- Administración del parque automotor del municipio de Marinilla (Antioquia) en la modalidad de bolsa.
- Administración delegada de recursos para el mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor de los organismos de seguridad y justicia del municipio de Caldas (Antioquia).
- Contrato interadministrativo de administración delegada de recursos para realizar el mantenimiento preventivo y correctivo, a todo costo, de la maquinaria amarilla del municipio de Betulia (Antioquia).

- Constitución de un fondo especial de administración de recursos, destinados por la Agencia de Desarrollo Rural, a la administración y operación de maquinaria necesaria, en el marco de la administración, operación y conservación de los distritos de adecuación de tierras de propiedad de la Agencia de Desarrollo Rural.
- En materia de servicios públicos domiciliarios, ha celebrado contratos con la Gerencia de Servicios Públicos del Departamento de Antioquia, para el diseño, estructuración y ejecución de proyectos de acueductos y alcantarillados, planes de saneamiento, manejo de residuos y todas las actividades que garanticen la satisfacción de las necesidades básicas de las comunidades.
- Respecto al diseño, estructuración y ejecución de equipamientos públicos colectivos, ha celebrado contratos, entre otros, con la Secretaría de Seguridad y Justicia de Antioquia, el Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia – ICPA e INDEPORTES de Antioquia.

En este orden de ideas, RENTAN en su calidad de empresa industrial y comercial del estado, tiene la competencia para la gestión, estructuración, diseño, ejecución, operación, suministros, dotaciones, mantenimientos, asesorías y consultorías de proyectos de inversión públicos y privados, y la administración y arrendamiento de maquinaria y equipos propios y de terceros, mediante la ejecución de contratos de mandato sin representación y con administración delegada de recursos.

En cuanto a su capacidad operativa y logística, RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE cuenta con un banco de maquinaria y equipos propios, entre motoniveladoras, retrocargadores, excavadoras, vibrocompactadores y recicladoras; camionetas dotadas con herramientas de intervención especializada; un taller y patio de operaciones con área de 3.744 $m^2$; personal calificado y dotación de herramientas y equipos para las labores de intervención y mantenimiento; y dispone de un conjunto de proveedores habilitados para movimiento de equipos y acuerdos comerciales con importantes dealers (Gecolsa, Navitrans, Partequipos, Komatsu, Diesel Electronic, entre otros), para compra de insumos, repuestos, alquiler de maquinaria y equipos adicionales que sean requeridos y provisión de talleres de servicios mecánicos que soportan la operación de la empresa.

Es importante precisar que, en consideración del artículo No. 14 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 2 de los Estatutos de RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE, su régimen jurídico es el derecho privado, por lo que no se encuentra sometida al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. En tal sentido y con base en los preceptos descritos, RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE dispone de su propio "Manual de Contratación" que estipula las facultades, los principios (constitucionales y legales), modalidades de contratación, los procedimientos y las demás normas que rigen la actividad de la empresa en el sistema de compras y contratación de obras, bienes y servicios.

Así las cosas, RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE cuenta con la idoneidad, experiencia y suficiente trayectoria en el mercado para realizar las acciones que demanda tanto la administración de los recursos en la operación de maquinaria amarilla del Departamento Antioquia, como el alquiler de maquinaria, equipos y vehículos adicionales, e incluso la atención en puntos críticos viales y la atención oportuna de emergencias que afecten la transitabilidad de la red vial del departamento. Situación que, además, exige una operación logística sólida y conocimiento detallado del territorio antioqueño que permitan operar y brindar atención con prontitud y eficacia. Lo anterior, se ha visto reflejado en la contratación que durante los últimos años se ha realizado con dicha empresa para iguales propósitos, con resultados satisfactorios para la Administración Departamental.

Aunado a lo anterior, debe considerarse el hecho de que RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE, como ya se indicó es una sociedad aliada estratégica que forma parte del conglomerado público descentralizado del Departamento de Antioquia.

En suma, la modalidad contractual del presente proceso corresponde a la 'Contratación Directa', a través de la causal 'Contrato Interadministrativo', y la organización RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE como contratista.

De otro lado, en el despliegue contractual que el contratista deba realizar para el soporte de la *"ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS EN LA OPERACIÓN DE MAQUINARIA AMARILLA PERTENECIENTE AL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL ALQUILER DE MAQUINARIA PESADA, EQUIPOS Y VEHÍCULOS PARA LA ATENCIÓN INMEDIATA DE EMERGENCIAS Y PUNTOS CRÍTICOS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA"*, se evidencia que como parte del análisis de la oferta indirecta existe una amplia pluralidad de empresas activas en dicho campo, con presencia internacional, en el país y a nivel de Antioquia, sobre las que podría focalizarse eventuales aliados estratégicos idóneos entre aquellas firmas destacadas por su notable trayectoria, con uso de buenas prácticas administrativas, experiencia y resultados comprobados en los contenidos requeridos.

Se destaca que, a nivel global existen varias empresas relevantes en la fabricación y comercialización de la llamada maquinaria amarilla, que es esencial en los sectores de construcción e infraestructura, minería, agrícola y logística; permitiendo el movimiento de tierras, excavación, compactación y transporte de materiales pesados. Algunas de esas empresas que se destacan por sus procesos de investigación y desarrollo, el ofreciendo soluciones tecnológicas innovadoras y la presencia global que garantiza disponibilidad de equipos, repuestos y soporte técnico en múltiples regiones del mundo, son:

- Caterpillar Inc. (EE.UU.): El fabricante de maquinaria amarilla más grande del mundo. Con sede en Estados Unidos, la compañía produce excavadoras, retroexcavadoras, bulldozers, motoniveladoras, compactadores y cargadores frontales. Sus equipos son reconocidos por su durabilidad, eficiencia y tecnología avanzada en monitoreo y telemetría.
- Komatsu Ltd. (Japón): Una de las empresas más grandes en el sector de maquinaria pesada. Originaria de Japón, fabrica excavadoras, palas cargadoras, bulldozers, camiones de acarreo y equipos para minería y construcción. Su innovación en maquinaria autónoma y su enfoque en eficiencia energética la han convertido en un referente en el mercado.
- Volvo Construction Equipment (Suecia): Reconocida por su maquinaria de construcción de alta calidad. Sus productos incluyen excavadoras, cargadores frontales, compactadores y dúmperes articulados. Volvo CE se destaca por su compromiso con la sostenibilidad y el desarrollo de maquinaria con menores emisiones de material contaminante.
- Hitachi Construction Machinery (Japón): Es un gigante en el sector de equipos de construcción y minería. Ofrece excavadoras hidráulicas, cargadores frontales y dúmperes de alto tonelaje. Sus productos incorporan tecnología avanzada para mejorar la eficiencia operativa y reducir el impacto medio ambiental.
- Liebherr Group (Alemania): Empresa alemana con una amplia gama de maquinaria pesada para construcción y minería. Sus productos incluyen grúas, excavadoras, cargadores y equipos de perforación. Es reconocida por su ingeniería de precisión y su maquinaria de alta resistencia.
- JCB (Reino Unido): Es una de las empresas más conocidas a nivel mundial en el sector de maquinaria de construcción. Produce retroexcavadoras, manipuladores telescópicos, miniexcavadoras y cargadores frontales. Su enfoque en la eficiencia y en el desarrollo de equipos compactos la ha posicionado como una opción popular en el mercado.
- Doosan Bobcat (Corea del Sur): Líder global en equipos compactos y maquinaria pesada. Su portafolio incluye excavadoras, cargadores, manipuladores telescópicos y equipos de compactación. Es reconocida por su innovación en maquinaria para obras de tamaño mediano y pequeño.
- CASE Construction Equipment (EE.UU.): Parte del grupo CNH Industrial, fabrica maquinaria para construcción y agricultura. Su línea de productos incluye retroexcavadoras, cargadores, motoniveladoras y excavadoras. Es reconocida por la robustez y eficiencia de sus equipos.

- Hyundai Construction Equipment (Corea del Sur): fabrica maquinaria pesada para los sectores de construcción y minería. Su portafolio incluye excavadoras, cargadores y motoniveladoras. La empresa ha ganado terreno en el mercado global gracias a su tecnología avanzada y precios competitivos.

Ahora bien, conforme el ranking de ventas en el sector global de maquinaria pesada según los informes históricos de la *Yellow Table* publicados por *International Construction* [39] el mercado ha consolidado un hito comercial sin precedentes al registrar en el año 2025 un récord histórico absoluto de 246.600 millones de dólares en ventas mundiales combinadas para el sector, y donde los 50 mayores fabricantes de equipos de construcción del mundo alcanzaron una facturación agregada de 237.600 millones de dólares.

**Cuota de Mercado de Fabricantes Globales de Maquinaria Amarrilla (Yellow Table 2025)**

**Tabla 31.**

| Posición | Marca (Nombre de empresa) | Monto de ventas (Millones de USD) | Porcentaje de participación |
|---|---|---|---|
| 1 | Caterpillar (EE. UU.) | 37.844 | 15,9% |
| 2 | Komatsu (Japón) | 26.624 | 11,2% |
| 3 | John Deere (EE. UU.) | 12.956 | 5,5% |
| 4 | XCMG (China) | 12.830 | 5,4% |
| 5 | Liebherr (Alemania) | 12.355 | 5,2% |
| 6 | Sany (China) | 9.104 | 3,8% |
| 7 | Hitachi Construction Machinery (Japón) | 8.940 | 3,8% |
| 8 | Volvo Construction Equipment (Suecia) | 8.450 | 3,6% |
| 9 | JCB (Reino Unido) | 7.100 | 3,0% |
| 10 | Sandvik Mining and Rock Technology (Suecia) | 6.974 | 2,9% |
| 11 a 50 | Empresas restantes (Agregado) | 94.423 | 39,7% |
| **Subtotal** | **Top 50 Maquinaria Global** | **237.600** | **Top 50 100%** |
| **TOTAL** | **Facturación General (Industria)** | **246.000** | **100%** |

Fuente: Yellow Table de International Construction
https://www.interempresas.net/ObrasPublicas/598748-Yellow-Table-2025-elite-mundial-maquinaria-resiste-contraccion-mercado-mientras-Asia.html

Al corte de 2025, más allá de las fluctuaciones anuales del volumen financiero global, el negocio destaca de forma permanente por una elevada centralización y concentración financiera en la que las 10 corporaciones de vanguardia controlan de forma sostenida más del 60% de los ingresos mundiales de las 50 empresas del ranking.

En la cima de este selecto grupo de vanguardia global, la corporación estadounidense Caterpillar preserva un indiscutible e histórico liderazgo global al registrar una cuota de mercado de maquinaria de construcción del 15,9%; en la segunda posición sectorial se ubica la japonesa Komatsu con una participación de mercado del 11,21%; a una distancia considerable se sitúan en tercera posición la estadounidense John Deere con el 5,5%, de cuarto el fabricante chino XCMG con el 5,4% y en quinto lugar la empresa alemana Liebherr con el 5,2% de la torta de mercado.

Esta intensa reorganización de las corporaciones líderes responde directamente a una clara transición industrial y geográfica de los ingresos por regiones que favorece al continente asiático en detrimento de Occidente. En 2025, las empresas con sede en Asia han consolidado su hegemonía sectorial definitiva al elevar su participación hasta representar el 45% de los ingresos totales generados por los 50 fabricantes del listado, respaldadas por el notable crecimiento de su economía

[39] Tomado y adaptado de: https://www.interempresas.net/ObrasPublicas/598748-Yellow-Table-2025-elite-mundial-maquinaria-resiste-contraccion-mercado-mientras-Asia.html

interna y el gran dinamismo de los países emergentes. Esta realidad contrasta abiertamente con la situación de los mercados tradicionales de las economías maduras, donde se observan claros signos de contracción estructural que han hecho descender el peso comercial de Europa a un porcentaje en torno al 28% y el de Norteamérica a un 27% del total global.

La evolución geográfica del mercado impacta de forma directa e inmediata el desempeño de las marcas individuales a lo largo de las posiciones del ranking del Top 50 de mayores fabricantes del mundo. Las corporaciones multinacionales cuyos portafolios de negocio dependen fuertemente del consumo en el mercado europeo han tendido a ceder puestos de manera generalizada debido a las caídas persistentes de la demanda local en dicha región del mundo. Por el contrario, los fabricantes de origen chino han logrado amortiguar con éxito las presiones y vaivenes de sus mercados locales mediante la implementación de agresivas y exitosas estrategias de expansión internacional hacia nuevas regiones de desarrollo. Aunque el núcleo duro de los líderes globales de la industria se mantiene relativamente estable en las posiciones superiores, también se presenta una constante competitividad en la parte baja de la tabla con marcas asiáticas emergentes como Sinoboom, Tonly o Lovol, ratifica la existencia de un ecosistema industrial global dinámico, altamente competitivo y en constante transformación.

Ahora bien, en Colombia el mercado de maquinaria amarilla cuenta con una amplia oferta de equipos para construcción, minería y otros sectores industriales. Diversas empresas especializadas se encargan de la importación, venta y alquiler de maquinaria pesada, proporcionando soluciones integrales que incluyen repuestos, mantenimiento y asesoría técnica. Estos proveedores ofrecen marcas reconocidas a nivel mundial, garantizando calidad, eficiencia y soporte para el desarrollo de proyectos de infraestructura en el país. Algunas de las más reconocidas en Colombia son:

- General de Equipos de Colombia S.A (Gecolsa): Distribuidor autorizado de Caterpillar en Colombia, ofrece una amplia gama de maquinaria pesada, repuestos originales y servicios de mantenimiento. Dedicada a la comercialización y alquiler de equipos para construcción de obras públicas, pavimentación, manejo de materiales, petróleos, transporte, entre otros, también se enfoca en proporcionar tecnología avanzada y soluciones integrales para proyectos industriales. Además, cuentan con repuestos originales Caterpillar y otras marcas reconocidas para asegurar el rendimiento y la durabilidad de la maquinaria.

- Relianz Mining Solutions S.A.S.: Distribuidor exclusivo de maquinaria pesada Caterpillar (CAT) para la gran minería en Colombia, especializado en suministro de repuestos, soporte técnico y talleres de ingeniería de alta precisión para la productividad operativa. Con sede en Soledad, Atlántico, la compañía se consolida como aliado estratégico en el movimiento de tierras a gran escala mediante servicios de reconstrucción de componentes y mantenimiento predictivo.

- Distribuidora Nissan S.A.(Dinissan): Distribuidora en Colombia que se especializa en la importación, comercialización y distribución de maquinaria pesada, incluyendo maquinaria amarilla. Ofrecen una amplia gama de productos de marcas reconocidas como New Holland Construction (representante oficial de esta marca en el país), Haulotte, Rosco, Leeboy, Socomec, Simex, Topcon, entre otras.

- Rodríguez y Londoño S.A. (Rylsa): Distribuidor oficial de JCB, una reconocida marca británica de maquinaria de construcción y agrícola. Empresa Colombiana con experiencia en la venta de maquinaria pesada nueva, usada y también alquiler para los sectores de construcción, minería y agroindustria. Se especializan en proporcionar soluciones integrales para los sectores de construcción, minería y agroindustria. Representa marcas reconocidas como Kobelco, Dynapac y Atlas Copco. Además de la venta, proporciona servicios de alquiler de maquinaria, suministro de repuestos y soporte técnico especializado.

- Komatsu Colombia S.A.S.: Komatsu es reconocida a nivel mundial por la fabricación de equipos para los sectores de construcción, minería, forestal e industrial. En Colombia, tiene una presencia consolidada, ofreciendo una amplia gama de maquinaria amarilla. Además de la venta de equipos, Komatsu Colombia proporciona servicios de posventa, suministro de repuestos originales y soporte técnico especializado, e igualmente servicios de asesoría e importación para clientes que desean adquirir maquinaria pesada nueva o usada desde el exterior.

- Partequipos Maquinaria S.A.S.: Empresa líder en el sector de la maquinaria pesada en Colombia. Ofrece una amplia gama de productos. Además, cuentan con repuestos y servicio técnico especializado para garantizar el rendimiento óptimo de los equipos. Se enfoca en brindar soluciones integrales y superiores para proyectos de construcción y obra pública, asegurando la máxima eficiencia y confiabilidad. También ofrecen maquinaria usada con garantía de origen. Representa marcas reconocidas como CASE Construction, Link-Belt, Yanmar y Hitachi.

- Sany Colombia S.A.S.: Es una filial del grupo chino Sany, fundada en 1989 y reconocida como uno de los principales fabricantes de maquinaria de construcción a nivel mundial. La empresa se estableció en Colombia el 19 de noviembre de 2014 y tiene su sede principal en Chía, Cundinamarca. Se especializa en la comercialización mayorista de maquinaria, equipos y suministros. Además de su sede en Chía, cuenta con sucursales en Cali, Yumbo, Sabaneta, Barranquilla, Villavicencio y la Zona Franca de Buenaventura.

- Chaneme Comercial S.A.: Empresa colombiana que se especializa en la importación y comercialización de maquinaria amarilla y pesada, atendiendo sectores como construcción, minería e infraestructura. La compañía es distribuidora oficial de marcas reconocidas como Volvo y SDLG, ofreciendo una amplia gama de equipos, incluyendo excavadoras sobre orugas, cargadores sobre ruedas, dúmperes articulados y compactadores de suelos. Además, proporciona servicios de posventa, suministro de repuestos originales y soporte técnico especializado, asegurando el óptimo rendimiento y durabilidad de los equipos que comercializa. La empresa cuenta con sedes en Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla, lo que le permite atender eficientemente a clientes en diversas regiones del país.

- Maquinaria & Vehículos S.A. (Mavesa): Es el distribuidor oficial de Hyundai Construction Equipment incluyendo excavadoras, cargadores frontales y retroexcavadoras, entre otros. Además de la venta de maquinaria, proporcionan servicios de soporte técnico, mantenimiento y suministro de repuestos originales para garantizar el óptimo rendimiento de los equipos. La empresa cuenta con presencia en varias ciudades del país, lo que le permite atender eficientemente las necesidades de sus clientes en diferentes regiones.

- Línea Amarilla: Ofrece servicios de asesoría e importación de maquinaria pesada nueva o usada, incluyendo gestión de aranceles, impuestos y almacenamiento. También facilita la venta de maquinaria pesada a través de paquetes comerciales flexibles que se ajustan a las necesidades de los clientes.

- Máquinas Amarillas S.A.S.: Es una empresa colombiana dedicada a la gestión y ejecución de proyectos de infraestructura y urbanismo, así como a la explotación minera racional y técnica. Además, se especializa en la venta y alquiler de maquinaria pesada, ofreciendo equipos y repuestos de diversas marcas reconocidas en el mercado. Entre los equipos disponibles se incluyen: Excavadoras (Caterpillar, Hitachi, John Deere y Komatsu), retrocargadores (Caterpillar), bulldozers (Caterpillar y Komatsu), motoniveladoras (Volvo, Caterpillar y Champion) vibrocompactadores (Dynapac, Bomag e Ingersoll Rand), Cargadores Frontales (Caterpillar) volquetas y camabajas, entre otros.

- Derco Colombia S.A.S.: se dedica a la importación y venta de maquinaria usada, incluyendo maquinaria amarilla (maquinaria de construcción y equipos industriales). Recientemente, DERCO se ha asociado con XCMG, una de las mayores empresas de maquinaria de construcción de China, para traer a Colombia una variedad de equipos de alta calidad y productividad. Esta asociación busca apoyar a gobiernos locales, contratistas de obras públicas y privadas, y empresarios en sectores como la construcción, minería y agricultura

- Casa Toro S.A. BIC: Empresa colombiana con más de 90 años de experiencia en el sector automotor, especializada en la provisión de vehículos, tractores, camiones, buses y maquinaria pesada. Desde 1954, es distribuidora oficial de John Deere, una de las marcas líderes a nivel mundial en maquinaria agrícola y de construcción. En el ámbito de la maquinaria amarilla y pesada, ofrece una amplia gama de equipos de construcción, incluyendo excavadoras, cargadores frontales, retroexcavadoras y motoniveladoras, entre otros. Además de la venta de maquinaria nueva y usada, la empresa proporciona servicios de alquiler, repuestos y soporte técnico especializado.

- Comercial Internacional de equipos y maquinarias S.A.S (Navitrans): Se especializó en la distribución de vehículos, tractores y motores de la marca International Harvester en las regiones de Antioquia y el Eje Cafetero de Colombia. En enero de 2000, tras un proceso de fusión con otras compañías del grupo, se consolidó como Navitrans S.A., ampliando su portafolio para incluir maquinaria pesada y equipos de construcción. Actualmente, es uno de los principales distribuidores de maquinaria amarilla en Colombia, representando marcas reconocidas a nivel mundial como CASE Construction Equipment. La empresa ofrece una amplia gama de equipos para los sectores de construcción, minería e infraestructura, además de proporcionar servicios de posventa, mantenimiento y suministro de repuestos originales. Cuenta con presencia en varias ciudades de Colombia, lo que le permite atender eficientemente las necesidades de sus clientes en diferentes regiones.

- Global Importaciones & Maquinaria (GLOBALMAQ): Se dedica a la importación, venta y alquiler de maquinaria pesada para construcción y minería, así como de montacargas diésel, gas y eléctricos, excavadoras, bulldozers, cargadores frontales, retroexcavadoras, grúas hidráulicas, trituradoras, motoniveladores, entre otros. Ofrece equipos nuevos y usados, además de servicios de mantenimiento y suministro de repuestos.

- Importadora Casa Colombia: Especializada en la importación y comercialización de maquinaria pesada y repuestos, Su portafolio incluye equipos nuevos y usados de marcas reconocidas como Shantui, Hitachi, Shacman y Kubota. Entre la maquinaria que ofrecen se encuentran: excavadoras, bulldozers, retroexcavadoras, vibrocompactadores, volquetas, entre otros; brinda asesoría y acompañamiento integral a sus clientes. Cuenta con más de 16 años de experiencia en el mercado, ofreciendo productos de alta calidad y servicio técnico especializado.

Así las cosas, el mercado colombiano de maquinaria amarilla —con un volumen total de 5.879 unidades comerciales— exhibe una alta concentración de la oferta, donde el ***Top 10 de distribuidores acapara el 94,5% de la participación total*** [Tabla 32]. Esta marcada dominancia es liderada por 5 grandes bloques de marcas globales que dictan el ritmo de la productividad operativa en el país, así:

- Caterpillar (EE. UU.): Lidera con contundencia el mercado con un 35,4% de participación, distribuida a través de la alianza estratégica entre Gecolsa y Relianz Mining Solutions para los sectores de construcción y gran minería.
- Komatsu (Japón): Se consolida en el segundo lugar con el 14,8% del mercado nacional, operando bajo su filial directa Komatsu Colombia.

- John Deere / Hitachi: Representadas por Chaneme y Praco Didacol, estas marcas de origen estadounidense y japonés se adjudican el tercer puesto con un 10,2%.
- Liebherr / Marcas de Minería: Impulsadas por CHM Minería, capturan el 8,5% de la torta comercial gracias a sus equipos especializados de gran tonelaje.
- Volvo CE / SDLG: El portafolio europeo-asiático gestionado por SKC Maquinaria Colombia cierra este selecto grupo con una participación del 7,1%.

Frente a la volatilidad cambiaria y las tasas de interés restrictivas, el arrendamiento operativo de este parque automotor se consolidó como una estrategia financiera indispensable para las firmas constructoras. En el sector público, este modelo de negocio se encuentra fuertemente respaldado por los acuerdos marco de precios de la Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente – ANCP CCE, impulsando de manera decisiva la ejecución de proyectos de infraestructura vial regional mediante maquinaria de alto rendimiento técnico.

**Cuota de mercado de distribuidores de maquinaria amarrilla en Colombia – 2025**

**Tabla 32.**

| Posición | Distribuidor / Empresa Participante | Marcas Representadas | Participación de Mercado |
|---|---|---|---|
| 1 | Gecolsa / Relianz Mining Solution | Caterpillar (EE. UU.) | 35,4% |
| 2 | Komatsu Colombia | Komatsu (Japón) | 14,8% |
| 3 | Chaneme / Praco Didacol | John Deere / Hitachi | 10,2% |
| 4 | CHM Minería | Liebherr / Marcas de Minería | 8,5% |
| 5 | SKC Maquinaria Colombia | Volvo CE / SDLG | 7,1% |
| 6 | Itochu Colombia | Sany / Equipos Asiáticos | 5,8% |
| 7 | Derco / Indumach | JCB / Maquinaria Compacta | 4,2% |
| 8 | Hyundai Colombia Automotriz | Hyundai Construction | 3,5% |
| 9 | Doosan Colombia (Develon) | Develon / Bobcat | 2,9% |
| 10 | Zoomlion Colombia | Zoomlion (China) | 2,1% |
| Resto | **Otros Distribuidores Locales** | **Otras marcas del mercado** | **5,5%** |
| **TOTAL** | **Mercado nacional colombiano** | **5.879 unidades Comerciales** | **100,0%** |

*Fuente: Análisis de Proyecciones del Mercado de Infraestructura y Construcción en Colombia (2025-2031) combinados con los reportes corporativos de distribución de la Cámara de Comercio de Bogotá e informes sectoriales de importación de equipos de la DIAN.*

## 4.2. Análisis de la Demanda

En la Tabla 33, que se presenta a continuación, se relaciona una muestra de procesos de contratación llevados a cabo por distintas dependencias de la administración central del Departamento de Antioquia, bajo la modalidad de contratación directa y mediante la causal de contratos interadministrativos de mandato, además, otros contratos interadministrativos para la administración y operación de maquinaria amarilla perteneciente al Departamento de Antioquia y para el alquiler de maquinaria y equipos para la atención de emergencias; donde entre los contratistas enunciados aparece incluso RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE; lo cual evidencia que la entidad ha demandado bienes y servicios bajo el amparo de contratos de similar naturaleza a la del presente proceso de contratación en estudio, y con el mismo contratista.

**Contratos de naturaleza similar a la del presente proceso de contratación celebrados por la entidad**

**Tabla 33.**

| AÑO | # CONTRATO | DEPENDENCIA | OBJETO DEL CONTRATO | VALOR TOTAL CONTRATO | NOMBRE CONTRATISTA |
|---|---|---|---|---|---|
| 2025 | 4600017996 | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA | ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS EN LA OPERACIÓN DE MAQUINARIA AMARILLA PERTENECIENTE AL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL ALQUILER DE MAQUINARIA PESADA, EQUIPOS Y VEHÍCULOS PARA LA ATENCIÓN INMEDIATA DE EMERGENCIAS Y PUNTOS CRÍTICOS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 33.000.000.000 | RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE |
| 2025 | 4600018621 | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA | ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS EN LA OPERACIÓN DE MAQUINARIA AMARILLA PERTENECIENTE AL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL ALQUILER DE MAQUINARIA PESADA, EQUIPOS Y VEHÍCULOS PARA LA ATENCIÓN INMEDIATA DE EMERGENCIAS Y PUNTOS CRÍTICOS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 37.145.000.000 | RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE |
| 2024 | 4600017386 | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA | ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS EN LA OPERACIÓN DE MAQUINARIA AMARILLA PERTENECIENTE A LA GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA Y EL ALQUILER DE MAQUINARIA PESADA Y VEHÍCULOS PARA LA ATENCIÓN INMEDIATA DE EMERGENCIAS Y PUNTOS CRÍTICOS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 20.500.000.000 | RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE |
| 2024 | 4600016951 | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA LA OPERACIÓN DE MAQUINARIA AMARILLA PERTENECIENTE AL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y ATENCIÓN INMEDIATA DE EMERGENCIAS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 10.000.000.000 | RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE |
| 2024 | 24MA113B1761 | GERENCIA DE SERVICIOS PÚBLICOS | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA LA "IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE CIERRE, CLAUSURA Y RESTAURACIÓN AMBIENTAL DEL SITIO DE DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS SÓLIDOS ACTUAL Y CONSTRUCCIÓN DE UN (1) VASO TRANSITORIO PARA DISPOSICIÓN F | 3.798.125.160 | RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE |
| 2023 | 4600015924 | DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE GESTIÓN DEL RIESGO | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN, PARA REALIZAR INTERVENCIONES CON MAQUINARIA AMARILLA EN PUNTOS CRITICOS, PARA LA REDUCCIÓN DEL RIESGO Y MANEJO DE DESASTRES EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 1.100.000.000 | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) |
| 2023 | 4600015167 | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA LA OPERACIÓN DE MAQUINARIA AMARILLA PERTENECIENTE AL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y ATENCIÓN INMEDIATA DE EMERGENCIAS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 35.500.000.000 | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) |
| 2023 | 4600015805 | SECRETARÍA DE SEGURIDAD Y JUSTICIA | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA LA ESTRUCTURACIÓN, EJECUCIÓN Y ENTREGA DE SUMINISTROS DE LOS PROYECTOS PRIORIZADOS EN EL MARCO DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA SEGURIDAD, JUSTICIA, DEL SISTEMA PENITENCIARIO Y CARCELARIO DEL D | 16.540.272.849 | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) |
| 2023 | 23MA113B1287 | GERENCIA DE SERVICIOS PÚBLICOS | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA LA ELABORACIÓN DE DIAGNÓSTICOS, ESTRUCTURACIÓN, ESTUDIOS Y DISEÑOS Y FORMULACIÓN DE PLANES MAESTRO DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO EN LOS CORREGIMIENTOS DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 1 | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) |
| 2024 | 24IA174H1655 | SECRETARÍA DE SUMINISTROS Y SERVICIOS | SUMINISTRO DE ENERGÍA Y POTENCIA ELÉCTRICA PARA EL EDIFICIO DEL CENTRO ADMINISTRATIVO DEPARTAMENTAL COMO USUARIO NO REGULADO | 1 | EMPRESAS PÚBLICAS DE MEDELLIN - EPM |
| 2024 | 24IA174H1657 | SECRETARÍA DE SUMINISTROS Y SERVICIOS | SUMINISTRO DE ENERGÍA TÉRMICA MEDIANTE AGUA HELADA DESDE LA CENTRAL DE GENERACIÓN DEL DISTRITO TÉRMICO HASTA LAS INSTALACIONES DEL CENTRO ADMINISTRATIVO DEPARTAMENTAL – CAD -, PARA SER USADA EN SU SISTEMA DE AIRE ACONDICIONADO Y DEMÁS SISTEMAS NECESARIOS | 1 | EMPRESAS PÚBLICAS DE MEDELLIN - EPM |
| 2024 | 4600016925 | SECRETARÍA DE TALENTO HUMANO | PRESTAR APOYO A LA GESTIÓN OPERATIVA, JURÍDICA Y ADMINISTRATIVA DE LA ASAMBLEA DEPARTAMENTAL | 360.832.500 | INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA PASCUAL BRAVO |

| AÑO | # CONTRATO | DEPENDENCIA | OBJETO DEL CONTRATO | VALOR TOTAL CONTRATO | NOMBRE CONTRATISTA |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Y DESARROLLO ORGANIZACIONAL | DE ANTIOQUIA CON EL FIN DE GENERAR ACCIONES Y ESTRATEGIAS QUE FACILITEN SU FUNCIONAMIENTO. | | |
| 2024 | 4600016873 | DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN | APOYAR LAS ACTIVIDADES DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN, PARA EL FORTALECIMIENTO DE LOS PROCESOS RELACIONADOS CON EL DIAGNÓSTICO, FORMULACIÓN, APROBACIÓN, SEGUIMIENTO E IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL DE ANTIOQUIA 2024-2027 | 1.484.874.855 | UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA |
| 2024 | 4600016895 | SECRETARÍA DE HACIENDA | APOYO A LA GESTIÓN DE LOS INGRESOS DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA, COMO ESTRATEGIA PARA EL FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL Y DESCENTRALIZACIÓN DEL DEPARTAMENTO | 1.379.785.595 | TECNOLÓGICO DE ANTIOQUIA |
| 2024 | 4600016906 | SECRETARÍA DE DESARROLLO ECONÓMICO, INNOV | APOYAR LAS ACTIVIDADES PARA LA OPERACIÓN LOGÍSTICA CORRESPONDIENTES A LA EJECUCIÓN DE LOS PROGRAMAS Y PROYECTOS DE LA SECRETARÍA DE TURISMO DE ANTIOQUIA | 168.000.000 | EMPRESA DE PARQUES Y EVENTOS DE ANTIOQUIA |
| 2024 | 4600016893 | SECRETARÍA DE HACIENDA | APOYAR Y ASESORAR A TODAS LAS DEPENDENCIAS Y/O DIRECCIONES DE LA SECRETARÍA DE HACIENDA DEPARTAMENTAL, TENDIENTES A DESARROLLAR O IMPLEMENTAR DIFERENTES ACCIONES ESPECÍFICAS CON EL FIN DE FORTALECER FINANCIERA Y FISCALMENTE AL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 2.144.605.701 | UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA |
| 2024 | 24MA176H1682 | DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA EL PROYECTO AUTONOMÍA TERRITORIAL Y FORTALECIMIENTO FISCAL DE LOS MUNICIPIOS QUE HACEN PARTE DE CATASTRO ANTIOQUIA, MEDIANTE LA GESTIÓN CATASTRAL MULTIPROPÓSITO EN LOS PROCESOS DE ACTUALIZACIÓN | 175.000.000.000 | VALOR + S.A.S. |
| 2024 | 4600017003 | SECRETARÍA DE SEGURIDAD Y JUSTICIA | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO BAJO LA MODALIDAD DE ADMINISTRACIÓN DELEGADA DE RECURSOS SIN REPRESENTACIÓN, PARA EL APOYO LOGÍSTICO A LOS DIFERENTES PROGRAMAS Y PROYECTOS DE LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD Y JUSTICIA DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 4.500.000.000 | EMPRESA PARA SEGURIDAD URBANA |
| 2024 | 4600017249 | DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE GESTIÓN DEL RIESGO | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA LA OPERACIÓN LOGÍSTICA Y ADQUISICIÓN DE KITS DE AYUDA HUMANITARIA DE EMERGENCIA PARA LA ATENCIÓN DE LAS FAMILIAS AFECTADAS O DAMNIFICADAS POR LA OCURRENCIA DE EVENTOS NATURALES O ANTRÓPICOS | 1.000.000.000 | EMPRESA DE PARQUES Y EVENTOS DE ANTIOQUIA |
| 2023 | 23IA113B1097 | GERENCIA DE SERVICIOS PÚBLICOS | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN, PARA EL APOYO AL GESTOR EN LOS COMPONENTES LOGÍSTICO Y OPERATIVO, EN LA EJECUCIÓN DE LOS DIFERENTES INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN DEL PLAN PARA EL MANEJO EMPRESARIAL DE LOS SERVICIOS DE AGUA Y SANEAMIENTO | 1 | EMPRESA DE PARQUES Y EVENTOS DE ANTIOQUIA |
| 2023 | 23AS113B1230 | GERENCIA DE SERVICIOS PÚBLICOS | REALIZAR CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACION PARA LA EJECUCION DE ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS PARA EL PROYECTO DE DISEÑO DEL ACUEDUCTO RURAL EN MUNICIPIO DE SANTA BARBARA – ANTIOQUIA | 1 | EMPRESA DE VIVIENDA DE ANTIOQUIA - VIVA |
| 2023 | 23IA113B1149 | GERENCIA DE SERVICIOS PÚBLICOS | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA LA MODERNIZACIÓN DEL ALUMBRADO PÚBLICO DE LOS CORREGIMIENTOS PRIORIZADOS EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 1 | EMPRESA DE GENERACIÓN Y PROMOCIÓN DE ENERGIA DE |
| 2023 | 4600015402 | SECRETARÍA DE DESARROLLO ECONÓMICO, INNOV | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA ESTABLECER EL DISTRITO ECOGANADERO DEL BAJO CAUCA DE ANTIOQUIA MEDIANTE LA IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS SILVOPASTORILES | 4.285.271.388 | REFORESTADORA INTEGRAL DE ANTIOQUIA |
| 2023 | 4600015409 | SECRETARÍA DE GOBIERNO, PAZ Y NO VIOLENCIA | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA LA CONCEPTUALIZACIÓN, PRODUCCIÓN, OPERACIÓN Y COORDINACIÓN LOGÍSTICA DE LOS EVENTOS A REALIZARSE EN EL MARCO DE LA CONMEMORACIÓN DE "MAYO POR LA VIDA 2023" | 4.000.000.000 | EMPRESA DE PARQUES Y EVENTOS DE ANTIOQUIA |
| 2023 | 4600015838 | SECRETARÍA DE PARTICIPACIÓN Y CULTURA CIUDADANA | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN, PARA LA OPERACIÓN LOGÍSTICA DEL EVENTO DENOMINADO PRIMER GRAN ENCUENTRO COMUNAL DE ANTIOQUIA: LA ORGANIZACIÓN COMUNAL IDEAL. | 800.000.000 | EMPRESA DE PARQUES Y EVENTOS DE ANTIOQUIA |

| AÑO | # CONTRATO | DEPENDENCIA | OBJETO DEL CONTRATO | VALOR TOTAL CONTRATO | NOMBRE CONTRATISTA |
|---|---|---|---|---|---|
| 2023 | 4600015913 | SECRETARIA DESARROLLO ECONÓMICO | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA LA OPERACIÓN LOGÍSTICA Y ESTRATEGIA COMUNICACIONAL PARA EL FORTALECIMIENTO DEL PROGRAMA BANCO DE LA GENTE ADSCRITO A LA SECRETARÍA DE PRODUCTIVIDAD Y COMPETITIVIDAD | 330.000.000 | EMPRESA DE PARQUES Y EVENTOS DE ANTIOQUIA |
| 2023 | 4600015855 | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA LA OPERACIÓN LOGÍSTICA DE EVENTOS REQUERIDA PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE ESTRATEGIAS DE COMUNICACIÓN, PARTICIPACIÓN, APROPIACIÓN Y SOSTENIBILIDAD SOCIAL Y AMBIENTAL DE LOS PR | 11.655.000.000 | EMPRESA DE PARQUES Y EVENTOS DE ANTIOQUIA |
| 2023 | 4600015302 | SECRETARÍA DE AMBIENTE Y SOSTENIBILIDAD | CONTRATO INTERADMINITRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACION PARA PROMOVER LA PROTECCIÓN DE LAS CUENCAS ABASTECEDORAS DE ACUEDUCTOS EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA, MEDIANTE LA ESTRATEGIA GUARDACUENCAS | 1.757.299.318 | REFORESTADORA INTEGRAL DE ANTIOQUIA |
| 2023 | 4600015290 | SECRETARÍA DE INCLUSIÓN SOCIAL Y FAMILIA | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA GARANTIZAR EL APOYO LOGÍSTICO Y ACCIONES DE COMUNICACIÓN PÚBLICA, EN LA IMPLEMENTACIÓN | 1.066.504.626 | EMPRESA DE PARQUES Y EVENTOS DE ANTIOQUIA |
| 2023 | 4600015323 | SECRETARÍA DE SEGURIDAD Y JUSTICIA | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO BAJO LA MODALIDAD DE ADMINISTRACIÓN DELEGADA DE RECURSOS SIN REPRESENTACIÓN, PARA EL APOYO LOGÍSTICO A LOS DIFERENTES PROGRAMAS Y PROYECTOS DE LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD Y JUSTICIA DE LA GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA. | 4.948.813.426 | EMPRESA DE PARQUES Y EVENTOS DE ANTIOQUIA |
| 2023 | 4600015448 | SECRETARÍA ED AGRICULTURA Y DESARROLLO RURAL | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA EL FORTALECIMIENTO PRODUCTIVO Y COMERCIAL DE LA AGRICULTURA CAMPESINA FAMILIAR Y COMUNITARIA EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA. | 5.179.385.798 | UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA |
| 2023 | 4600015751 | SECRETARÍA DE INCLUSIÓN SOCIAL Y FAMILIA | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA GARANTIZAR EL APOYO LOGÍSTICO Y COMUNICACIONAL EN SEGURIDAD ALIMENTARIA Y NUTRICIONAL PARA LOS DIFERENTES GRUPOS POBLACIONALES, CON EL FIN DE IMPLEMENTAR ACCIONES QUE COADYUVEN | 4.500.000.000 | EMPRESA DE PARQUES Y EVENTOS DE ANTIOQUIA |
| 2023 | 4600015549 | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA LA GESTIÓN INTEGRAL DE LA CONSTRUCCIÓN, RECONSTRUCCIÓN FÍSICA, MODERNIZACIÓN, MANTENIMIENTO, MONITOREO Y OPERACIÓN PARA LA REACTIVACIÓN DE LA OPERACIÓN DE LOS CABLES AÉREOS EN LOS MUNICIPIOS | 9.772.390.402 | PROMOTORA FERROCARRIL DE ANTIOQUIA |
| 2023 | 4600015772 | SECRETARÍA DE PARTICIPACIÓN Y CULTURA CIUDADANA | OBJETO CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN CON LA EMPRESA DE VIVIENDA DE ANTIOQUIA – VIVA, PARA GESTIONAR EL SUMINISTRO Y LA ENTREGA DE KITS DE HERRAMIENTAS Y KITS COMUNITARIOS, EN EL MARCO DEL PROYECTO DE CONVITES CIUDADANOS PARTI | 3.446.888.744 | EMPRESA DE VIVIENDA DE ANTIOQUIA - VIVA |
| 2023 | 4600016149 | DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA EJECUTAR EL PLAN DE COMUNICACIONES Y PLAN DE MEDIOS EN EL EJERCICIO DE CIERRE DE LA AGENDA 2040. | 3.500.000.000 | TELEANTIOQUIA |
| 2023 | 4600016621 | SECRETARÍA DE INCLUSIÓN SOCIAL Y FAMILIA | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA GARANTIZAR EL APOYO LOGÍSTICO A LA EJECUCIÓN DE LAS POLÍTICAS, PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS PARA LOS DIFERENTES GRUPOS POBLACIONALES, FORTALECIENDO LA PRESENCIA INSTITUCIONAL DE LA SECRETARÍA | 6.307.565.715 | EMPRESA DE PARQUES Y EVENTOS DE ANTIOQUIA |
| 2023 | 4600016176 | DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA APOYAR EL SEGUIMIENTO Y OPERACIÓN LOGÍSTICA DE EVENTOS DE CIERRE DE LA AGENDA ANTIOQUIA 2040. | 3.000.000.000 | EMPRESA DE PARQUES Y EVENTOS DE ANTIOQUIA |
| 2022 | 4600013818 | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA LA OPERACIÓN DE MAQUINARIA AMARILLA PERTENECIENTE AL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y ATENCIÓN INMEDIATA DE EMERGENCIAS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL DEPARTAMENTO DE ANTOQUIA. MAS LA PRÓRROGA DE DOS (2) MESESHASTA EL 28 DE FEBRERO DE 2023, Y ADICIÓN DEL 34,91% POR UN VALOR DE $4.363.418.000 | 16.863.119.914 | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) |

| AÑO | # CONTRATO | DEPENDENCIA | OBJETO DEL CONTRATO | VALOR TOTAL CONTRATO | NOMBRE CONTRATISTA |
|---|---|---|---|---|---|
| 2022 | 4600014469 | DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE GESTIÓN DEL RIESGO | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN, PARA REALIZAR INTERVENCIONES DE REDUCCIÓN DEL RIESGO Y MANEJO DE DESASTRES EN EL MARCO DE LA CALAMIDAD PÚBLICA SEGÚN DECRETO NO. 2022070005365 DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 1.000.000.000 | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) |
| 2021 | 4600011804 | SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA | PRESTAR EL SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN Y OPERACIÓN DE MAQUINARIA AMARILLA PARA LA EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 15.798.858.556 | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) |
| 2021 | 4600011786 | DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN | CONTRATO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA CREAR, ASESORAR, DESARROLLAR E IMPLEMENTAR EL PLAN DE COMUNICACIÓN DE LA AGENDA 2040 | 1.499.971.496 | TELEANTIOQUIA |
| 2021 | 4600011718 | DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACIÓN | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA APOYAR LA FORMULACIÓN Y OPERACIÓN DE LA AGENDA ANTIOQUIA 2040 Y SU ARTICULACIÓN CON EL PLAN DE DESARROLLO DEPARTAMENTAL | 3.167.298.926 | EMPRESA DE PARQUES Y EVENTOS DE ANTIOQUIA |
| 2021 | 4600013138 | SECRETARÍA DE DESARROLLO ECONÓMICO, INNOV | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA DESARROLLAR ACTIVIDADES DE PROMOCIÓN, COMUNICACIÓN Y LOGÍSTICA PARA DAR CUMPLIMIENTO A LAS ESTRATEGIAS DEL PROGRAMA ANTIOQUIA ES MÁGICA EN PRO DEL POSICIONAMIENTO DE ANTIOQUIA COMO DESTINO TURÍSTICO | 128.573.978 | EMPRESA DE PARQUES Y EVENTOS DE ANTIOQUIA |
| 2021 | 4600012005 | SECRETARÍA DE AMBIENTE Y SOSTENIBILIDAD | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA LA RESTAURACIÓN DE ÁREAS PARA LA PROTECCIÓN DE CUENCAS ABASTECEDORAS QUE SURTEN ACUEDUCTOS MUNICIPALES | 5.336.499.949 | REFORESTADORA INTEGRAL DE ANTIOQUIA |
| 2021 | 4600012600 | SECRETARÍA DE SEGURIDAD Y JUSTICIA | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA LA EJECUCIÓN DE: ESTUDIOS, DISEÑOS, OBRAS, SUMINISTROS Y LA EJECUCIÓN DE LAS DEMÁS PROPUESTAS PRIORIZADAS EN EL MARCO DEL PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA PARA LA SEGURIDAD Y DEL SISTEMA PENITENCIARIO | 13.105.286.020 | REFORESTADORA INTEGRAL DE ANTIOQUIA |
| 2021 | 4600012897 | SECRETARÍA DE AGRICULTURA Y DLLO. RURAL | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA APOYAR EL FORTALECIMIENTO DE LAS ORGANIZACIONES DE PRODUCTORES DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA A PARTIR DE LA IDENTIFICACIÓN, PROMOCIÓN DEL ACCESO A LA OFERTA INTERINSTITUCIONAL PUBLICA DE BIE | 800.000.000 | EMPRESA DE PARQUES Y EVENTOS DE ANTIOQUIA |
| 2021 | 4600012522 | SECRETARÍA DE GOBIERNO, PAZ Y NO VIOLENCIA | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO BAJO LA MODALIDAD DE ADMINISTRACIÓN DELEGADA DE RECURSOS PARA EL APOYO LOGÍSTICO A LOS DIFERENTES PROGRAMAS Y PROYECTOS DE LA SECRETARIA DE GOBIERNO, PAZ Y NOVIOLENCIA DE LA GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA. | 1.538.139.288 | EMPRESA PARA SEGURIDAD URBANA |
| 2021 | 4600012484 | SECRETARÍA DE SEGURIDAD Y JUSTICIA | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO BAJO LA MODALIDAD DE ADMINISTRACIÓN DELEGADA DE RECURSOS PARA EL APOYO LOGÍSTICO A LOS DIFERENTES PROGRAMAS Y PROYECTOS DE LA SECRETARIA DE SEGURIDAD Y JUSTICIA DE LA GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA | 3.030.000.000 | EMPRESA PARA SEGURIDAD URBANA |
| 2021 | 4600012712 | SECRETARÍA DE SUMINISTROS Y SERVICIOS | REALIZAR LA CAPACITACIÓN, VERIFICACIÓN DE LA COMPETENCIA ANUAL, Y ENTRENAMIENTO MANDATORIOS PARA: RECOBRO DE AUTONOMÍA, LA FAMILIARIZACIÓN A SILLA IZQUIERDA DE UN PILOTO Y LA REALIZACIÓN DE LOS ENTRENAMIENTOS ESPECIALES PERIÓDICOS, PARA LOS TRIPULANTES | 317.512.189 | HELIOS TECHNOLOGY & INNOVATIOS |
| 2021 | 4600012735 | SECRETARÍA DE AMBIENTE Y SOSTENIBILIDAD | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA DESARROLLAR LOS ASPECTOS TÉCNICOS, LOGÍSTICOS Y APOYAR LA PLANEACIÓN DE LA PUESTA EN MARCHA DE LA NOVENA VERSIÓN DE LA FERIA BIOEXPO COLOMBIA 2021 EN EL MARCO DEL CONVENIO INTERADMINISTRATIVO | 1.297.354.081 | EMPRESA DE PARQUES Y EVENTOS DE ANTIOQUIA |
| 2021 | 4600012809 | SECRETARÍA DE AMBIENTE Y SOSTENIBILIDAD | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA DESARROLLAR ACCIONES DE RESTAURACIÓN DE ÁREAS DEGRADADAS POR LA EXTRACCIÓN ILÍCITA DE MINERALES Y OTROS FACTORES EN LA SUBREGIÓN DEL BAJO CAUCA DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 10.730.000.000 | EMPRESA DE PARQUES Y EVENTOS DE ANTIOQUIA |
| 2021 | 4600012028 | SECRETARÍA DE SEGURIDAD Y JUSTICIA | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO BAJO LA MODALIDAD DE ADMINISTRACIÓN DELEGADA DE RECURSOS PARA EL DIAGNÓSTICO Y ESTRUCTURACIÓN DE PROYECTOS DE INTEGRACIÓN DE SISTEMAS DE | 2.460.536.017 | VALOR + S.A.S. |

| AÑO | # CONTRATO | DEPENDENCIA | OBJETO DEL CONTRATO | VALOR TOTAL CONTRATO | NOMBRE CONTRATISTA |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | INFORMACIÓN Y TECNOLOGÍAS PARA LA SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y ACCESO A LA JUSTICIA | | |
| 2021 | 4600012192 | SECRETARÍA DE INFRAESTR FÍSICA | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA REALIZAR ESTUDIOS Y DISEÑOS NECESARIOS PARA VIABILIZAR PROYECTOS DE INVERSIÓN EN LAS DISTINTAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 5.916.564.137 | PROMOTORA FERROCARRIL DE ANTIOQUIA |
| 2020 | 4600010472 | SECRETARÍA DE INFRAESTR FÍSICA | PRESTAR SERVICIOS DE ADMINISTRACIÓN Y OPERACIÓN DE MAQUINARIA PARA EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 10.775.877.880 | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) |
| 2020 | 4600011374 | SECRETARÍA DE INFRAESTR FÍSICA | PRESTAR EL SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN Y OPERACIÓN DE MAQUINARIA AMARILLA PARA LA ATENCIÓN DE PUNTOS CRÍTICOS EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 5.083.806.440 | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) |
| 2020 | 4600010506 | SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN, PARA AUMENTAR Y MANTENER LA COBERTURA BOSCOSA EN CUENCAS ABASTECEDORAS QUE SURTEN ACUEDUCTOS EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA. | 2.000.000.000 | REFORESTADORA INTEGRAL DE ANTIOQUIA |
| 2020 | 4600010534 | SECRETARÍA DE GOBIERNO | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO BAJO LA MODALIDAD DE ADMINISTRACIÓN DELEGADA DE RECURSOS PARA EL APOYO LOGÍSTICO A LOS DIFERENTES PROGRAMAS Y PROYECTOS DE LA SECRETARIA DE GOBIERNO DE LA GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA. | 3.877.484.641 | EMPRESA PARA SEGURIDAD URBANA |
| 2020 | 4600010670 | FÁBRICA DE LICORES Y ALCOHOLES DE ANTIOQUIA FLA | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA ORDENACIÓN Y EJECUCIÓN DE PAUTA PUBLICITARIA EN LOS MEDIOS DE ANTIOQUIA Y PUBLICIDAD EXTERIOR A NIVEL NACIONAL | 8.380.000.000 | TELEANTIOQUIA |
| 2020 | 4600010798 | SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA EL MANEJO Y CONSERVACIÓN DE PREDIOS ADQUIRIDOS PARA LA PROTECCIÓN DE CUENCAS ABASTECEDORAS QUE SURTEN ACUEDUCTOS MUNICIPALES Y OTRAS ÁREAS DE INTERÉS EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 12.422.421.321 | REFORESTADORA INTEGRAL DE ANTIOQUIA |
| 2019 | 4600009210 | SECRETARÍA DE INFRAESTR FÍSICA | PRESTAR SERVICIOS DE ADMINISTRACIÓN Y OPERACIÓN DE MAQUINARIA PARA EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 7.051.635.860 | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) |
| 2018 | 4600009126 | SECRETARÍA DE INFRAESTR FÍSICA | PRESTAR SERVICIOS DE ADMINISTRACIÓN Y OPERACIÓN DE MAQUINARIA PARA EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 524.351.155 | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) |
| 2018 | 4600008808 | SECRETARÍA DE INFRAESTR FÍSICA | PRESTAR SERVICIOS DE ADMINISTRACIÓN Y OPERACIÓN DE MAQUINARIA PARA EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 410.208.282 | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) |
| 2017 | 4600006402 | SECRETARÍA DE INFRAESTR FÍSICA | PRESTAR SERVICIOS DE ADMINISTRACIÓN Y OPERACIÓN DE MAQUINARIA PARA EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 7.330.612.595 | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) |
| 2017 | 2017-SS-20-0003 | SECRETARÍA DE INFRAESTR FÍSICA | PRESTAR SERVICIOS DE ADMINISTRACIÓN Y OPERACIÓN DE MAQUINARIA PARA EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 6.774.556.500 | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) |
| 2016 | 4600005040 | SECRETARÍA DE INFRAESTR FÍSICA | PRESTAR SERVICIOS DE ADMINISTRACIÓN Y OPERACIÓN DE MAQUINARIA PARA EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 7.500.000.000 | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) |
| 2015 | 4600003321 | SECRETARÍA DE INFRAESTR FÍSICA | PRESTAR EL SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN Y OPERACIÓN DE MAQUINARIA PARA EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 4.214.006.490 | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) |
| 2015 | 4600004129 | SECRETARÍA DE INFRAESTR FÍSICA | ARRENDAMIENTO DE MAQUINARIA PARA LA ATENCIÓN DE LAS EMERGENCIAS EN LA RED VIAL DEPARTAMENTAL EN LAS DIFERENTES SUBREGIONES DE ANTIOQUIA | 7.628.452.399 | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) |
| 2014 | 4600001788 | SECRETARÍA DE INFRAESTR FÍSICA | ARRENDAMIENTO DE MAQUINARIA PARA LA ATENCIÓN DE LAS EMERGENCIAS EN LA RED VIAL A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL APOYO PARA EL MANTENIMIENTO DE LARED VÍAL TERCIARIA DE LOS MUNICIPIOS EN LAS DIFERENTES SUBREGIONES | 21.046.614.578 | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) |
| 2013 | 2013-CF-20-0001 | SECRETARÍA DE INFRAESTR FÍSICA | ARRENDAMIENTO DE MAQUINARIA PARA LA ATENCIÓN DE LAS EMERGENCIAS EN LA RED VIAL A CARGO DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL APOYO PARA EL MANTENIMIENTO DE LARED VÍAL TERCIARIA DE LOS MUNICIPIOS EN LAS DIFERENTES SUBREGIONES | 18.861.809.073 | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) |

| AÑO | # CONTRATO | DEPENDENCIA | OBJETO DEL CONTRATO | VALOR TOTAL CONTRATO | NOMBRE CONTRATISTA |
|---|---|---|---|---|---|
| 2013 | 4600001136 | SECRETARÍA DE INFRAESTR FÍSICA | PRESTAR EL SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN Y OPERACIÓN DE MAQUINARIA PARA EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | 5.853.385.422 | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) |
| 2012 | 2012-CF-20-004 | SECRETARÍA DE INFRAESTR FÍSICA | ARRENDAMIENTO Y OPERACIÓN DE EQUIPO Y MAQUINARIA PARA EL MANTENIMIENTO DE LAS VÍAS DEPARTAMENTALES EN LAS DIFERENTES SUBREGIONES DE ANTIOQUIA | 1.211.100.000 | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) |
| 2012 | 2012-CF-20-015 | SECRETARÍA DE INFRAESTR FÍSICA | ARRENDAMIENTO Y OPERACIÓN DE EQUIPO Y MAQUINARIA PARA EL MANTENIMIENTO DE LAS VÍAS DEPARTAMENTALES EN LAS DIFERENTES SUBREGIONES DE ANTIOQUIA | 6.832.074.356 | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) |

Fuente: Elaboración propia

### 4.3. Análisis de Precios

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

#### 4.3.1. El 'Presupuesto Oficial' del proceso de contratación y la 'Oferta técnico-económica' del contratista:

El' Presupuesto Oficial' asignado al presente proyecto, elaborado y aprobado desde la Dirección de Estructuración de Proyectos de la Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia, tiene incorporado todos los componentes de costos, gastos y utilidad que se estiman necesarios y suficientes para su adecuada ejecución y cumplimiento, de acuerdo con las normas y especificaciones técnicas contractuales, y conforme los precios 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.

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

Para la retribución del componente de maquinaria amarilla adicional requerida en alquiler, por tipología de equipo y a valor hora, se adelantó proceso de cotización con participación de empresas del mercado doméstico e incluso se consultó la base de datos denominada 'Análisis de Precios Unitarios Regionalizados de Referencia -APUS Equipos- para Antioquia del Instituto Nacional de Vías – INVIAS'[40]. Y para lo cual se incorpora en el Presupuesto Oficial una partida denominada *'Provisión para disposición de equipos adicionales para atención de emergencias y atención a puntos críticos'*, estimada para atender dicha demanda y que incluye todo lo necesario para su correcto funcionamiento (equipos, combustibles, operarios, administración, y todo lo requerido para ejecutar adecuadamente las actividades). Rubro este que no forma parte de la base para el cálculo de la 'Comisión Administrativa (Honorarios)' a favor del Contratista.

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

[40] Tomado de: https://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/hechos-de-transparencia/analisis-de-precio-unitarios

sirven solo de referencia; siendo menester para el Contratista 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. 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.

Se subraya que es responsabilidad del Contratista considerar en su oferta técnico-económica todos los costos en que pudiere incurrir durante la ejecución del contrato, incluyendo el conjunto de impuestos, tasas, gravámenes, contribuciones y demás tributos señalados en la normatividad vigente. Y el Contratista será responsable del cumplimiento de todas las obligaciones tributarias a que hubiere lugar con la suscripción del presente contrato interadministrativo. Así mismo, cuando el Contratista, a partir de los 'Recursos a Administrar y Maquinaria en Alquiler', contrate con terceros realizará, al elaborar la orden de pago de los contratos y posibles adiciones suscritas, todas las deducciones establecidas en 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), aplicables según la condición tributaria del prestador del servicio y/o suministrador de los bienes; realizará las retenciones en la fuente a que haya lugar y acatará las demás disposiciones legales vigentes sobre la materia. De todo esto el Contratista informará por escrito oportunamente a la Supervisión del Contrato y a la Secretaría de Hacienda Departamental.

En el Presupuesto Oficial del proceso de contratación, dentro del cálculo del factor prestacional y el factor de gestión, que forma parte de los costos directos de personal, se contemplan los cargos por concepto de la tasa pro-deportes y recreación y las estampillas departamentales (7,3% en total). Sin embargo, durante la ejecución del contrato solo deberán cargarse los conceptos de retención que sean realmente aplicados conforme la condición que tenga como contribuyente la sociedad o empresa seleccionada para el suministro del personal, situación que implica el ajuste a los factores prestacional y de gestión (que pueden ser inferiores), que afectan el pago de las asignaciones salariales del personal efectivamente empleado.

En la contratación que celebre el Contratista RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE con terceros debe dar cumplimiento al artículo 114-1 del Estatuto Tributario Nacional en lo que respecta a la aplicación de las normas sobre exoneración en el pago de parafiscales a favor del SENA e ICBF y de las cotizaciones al Régimen Contributivo de Salud; por lo que el Factor de Gestión incorporado en la propuesta podría ajustarse (disminuirse) conforme la condición que tenga como contribuyente la sociedad empleada para el suministro del personal, situación que será tenida en cuenta para el pago de los salarios del personal efectivamente empleado (si es exonerado o no, realizándose los ajustes a que haya lugar en los costos de ese Factor de Gestión - FG).

El Contratista debe tener claro que la oferta técnico-económica que presente a la entidad no debe exceder el valor total del 'Presupuesto Oficial' establecido para el proceso de contratación.

Ver anexos: - 'Presupuesto Oficial' del proceso de contratación
- 'Cotizaciones de maquinaria y equipo en alquiler'
- 'Oferta técnico-económica' del contratista

### 4.3.2. La forma de pago del contrato:

El Departamento de Antioquia – Secretaría de Infraestructura Física, cancelará al CONTRATISTA - RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE el valor del contrato en la forma establecida en los Estudios Previos y documentos anexos.

El Departamento de Antioquia – Secretaría de Infraestructura Física hará las retenciones sobre cada pago, según el Estatuto de Rentas del Departamento de Antioquia (Ordenanza 35 de 2025), y las demás disposiciones legales vigentes sobre la materia.

Para efectos de la retención en la fuente por renta el Departamento de Antioquia – Secretaría de Infraestructura Física 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/

### 4.3.3. La tarifa por concepto de Comisión Administrativa (Honorarios):

El Presupuesto Oficial también incluye el valor por concepto de la 'Comisión Administrativa (Honorarios)', a razón del OCHO POR CIENTO (8%) más IVA del DIECINUEVE POR CIENTO (19%), a favor del Contratista RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE, como remuneración en contraprestación por los servicios prestados de cara al contrato con objeto: *"ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS EN LA OPERACIÓN DE MAQUINARIA AMARILLA PERTENECIENTE AL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL ALQUILER DE MAQUINARIA PESADA, EQUIPOS Y VEHÍCULOS PARA LA ATENCIÓN INMEDIATA DE EMERGENCIAS Y PUNTOS CRÍTICOS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA"*. Tarifa aplicada sobre el Valor Básico del contrato (y no sobre el total del rubro de 'Recursos a Administrar y Maquinaria en Alquiler').

Ahora bien, a fin de sustentar la razonabilidad y conveniencia de la tarifa por concepto de 'Comisión Administrativa (Honorarios)' cobrada por RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE, se procedió a realizar verificación en los archivos del Departamento de Antioquia, además, se consultó el portal del Servicio Electrónico de Contratación Pública – SECOP, y al respecto se presenta muestra de datos e la información sobre dicha tarifa en contratos de mandato sin representación similares al del presente proceso, donde figura como contratista tanto RENTAN como otras sociedades [Tabla 34].

**Tarifa de honorarios en contratos de naturaleza similar a la del presente proceso de contratación**
**Tabla 34.**

| AÑO | CONTRATANTE | # CONTRATO | OBJETO | CONTRATISTA | VALOR TOTAL CONTRATO | TARIFA DE COMISIÓN ADMINISTRATIVA (HONORARIOS) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2025 | GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA - SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA | 4600017996 | ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS EN LA OPERACIÓN DE MAQUINARIA AMARILLA PERTENECIENTE AL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL ALQUILER DE MAQUINARIA PESADA, EQUIPOS Y VEHÍCULOS PARA LA ATENCIÓN INMEDIATA DE EMERGENCIAS Y PUNTOS CRÍTICOS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE | 33.000.000.000 | 8,0% + IVA sobre el Valor Básico del contrato |
| 2025 | GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA - SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA | 4600018621 | ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS EN LA OPERACIÓN DE MAQUINARIA AMARILLA PERTENECIENTE AL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL ALQUILER DE MAQUINARIA PESADA, EQUIPOS Y VEHÍCULOS PARA LA ATENCIÓN INMEDIATA DE EMERGENCIAS Y PUNTOS CRÍTICOS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE | 37.145.000.000 | 8,0% + IVA sobre el Valor Básico del contrato |
| 2024 | GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA - SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA | 4600017386 | ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS EN LA OPERACIÓN DE MAQUINARIA AMARILLA PERTENECIENTE A LA GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA Y EL ALQUILER DE MAQUINARIA PESADA Y VEHÍCULOS PARA LA ATENCIÓN INMEDIATA DE EMERGENCIAS Y PUNTOS CRÍTICOS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE | 20.500.000.000 | 8,5% + IVA sobre el Valor Básico del contrato |
| 2024 | GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA - SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA | 4600016951 | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA LA OPERACIÓN DE MAQUINARIA AMARILLA PERTENECIENTE AL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y ATENCIÓN INMEDIATA DE EMERGENCIAS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE | 10.000.000.000 | 10% + IVA sobre el Valor Básico del contrato |
| 2024 | GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA - GERENCIA DE SERVICIOS PÚBLICOS | 24MA113B1761 | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA LA "IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE CIERRE, CLAUSURA Y RESTAURACIÓN AMBIENTAL DEL SITIO DE DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS SÓLIDOS ACTUAL Y CONSTRUCCIÓN DE UN (1) VASO TRANSITORIO PARA DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS SÓLIDOS | RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE | 3.798.125.160 | 8,5% + IVA |
| 2023 | GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA - DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE GESTIÓN DEL RIESGO | 4600015924 | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN, PARA REALIZAR INTERVENCIONES CON MAQUINARIA AMARILLA EN PUNTOS CRITICOS, PARA LA REDUCCIÓN DEL RIESGO Y MANEJO DE DESASTRES EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) | 1.100.000.000 | 10% + IVA sobre el Valor Básico del contrato |
| 2024 | GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA - SECRETARÍA DE SEGURIDAD Y JUSTICIA | 4600017003 | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO BAJO LA MODALIDAD DE ADMINISTRACIÓN DELEGADA DE RECURSOS SIN REPRESENTACIÓN, PARA EL APOYO LOGÍSTICO A LOS DIFERENTES PROGRAMAS Y PROYECTOS DE LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD Y JUSTICIA DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA. | EMPRESA PARA SEGURIDAD URBANA | 4.500.000.000 | 8% + IVA del valor ejecutado de los Recursos Administrados |
| 2024 | GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA – OFICINA DE COMUNICACIONES | 4600016989 | APOYAR LA OPERACIÓN LOGÍSTICA DE EVENTOS Y ACTIVIDADES AFINES DE LOS PROYECTOS Y PROGRAMAS DE LA GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA, QUE REQUIERAN PRESENCIA INSTITUCIONAL. | EMPRESA DE PARQUES Y EVENTOS DE ANTIOQUIA – ACTIVA | 4.783.143.649 | 9,5% + IVA del Costo directo del proyecto |
| 2023 | GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA - SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA | 4600015167 | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA LA OPERACIÓN DE MAQUINARIA AMARILLA PERTENECIENTE AL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y ATENCIÓN INMEDIATA DE EMERGENCIAS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL EN EL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) | 35.500.000.000 | 10% + IVA sobre el Valor Básico del contrato |
| 2023 | GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA - SECRETARÍA DE | 4600015805 | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA LA ESTRUCTURACIÓN, EJECUCIÓN Y ENTREGA DE SUMINISTROS DE LOS PROYECTOS | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) | 16.540.272.849 | 10% IVA incluido sobre del valor de los Recursos a Administrar |

| AÑO | CONTRATANTE | # CONTRATO | OBJETO | CONTRATISTA | VALOR TOTAL CONTRATO | TARIFA DE COMISIÓN ADMINISTRATIVA (HONORARIOS) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | SEGURIDAD Y JUSTICIA | | PRIORIZADOS EN EL MARCO DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA SEGURIDAD, JUSTICIA, DEL SISTEMA PENITENCIARIO Y CARCELARIO DEL D | | | |
| 2021 | AGENCIA DE DESARROLLO RURAL | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO NO. 9142021 | CONSTITUCIÓN DE UN FONDO ESPECIAL DE ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS, DESTINADOS POR LA AGENCIA DE DESARROLLO RURAL, A LA ADMINISTRACIÓN Y ALQUILER DE MAQUINARIA NECESARIA, PARA LA REHABILITACIÓN, COMPLEMENTACIÓN Y MANTENIMIENTO O CONSERVACIÓN DE LOS DISTRITOS DE ADECUACIÓN DE TIERRAS DE PROPIEDAD DE LA AGENCIA DE DESARROLLO RURAL" | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) | $2.500.000.000 | 12% |
| 2021 | GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA - SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA | 4600012192 | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACION PARA REALIZAR ESTUDIOS Y DISEÑOS NECESARIOS PARA VIABILIZAR PROYECTOS DE INVERSION EN LAS DISTINTAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DE TRANSPORTE DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | PROMOTORA FERRCARRIL DE ANTIOQUIA S.A.S. | 5.916.564.137 | 8% + IVA |
| 2021 | MUNICIPIO DE EL CARMEN DE VIBORAL, ANTIOQUIA | 190-CONV-055-2021 | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE ADMINISTRACIÓN DELEGADA DEL PROYECTO INFRAESTRUCTURA VIAL, PARA LA ADMINISTRACION Y EJECUCCION DE LAS ACTIVIDADES RELACIONADAS CON LA CONSTRUCCION DE PAVIMENTO FLEXIBLE Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN DIVERSOS TRAMOS DE LA MALLA VIAL URBANA DEL MUNICIPIO DE EL CARMEN DE VIBORAL, ANTIOQUIA | EMPRESA DE DESARROLLO URBANO Y RURAL EL CARMEN DE VIBORAL, ANTIOQUIA | 1.498.349.159 | 8,33% IVA incluido (7% + IVA) |
| 2021 | MUNICIPIO DE EL CARMEN DE VIBORAL, ANTIOQUIA | 150-CONV-071-2021 | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE ADMINISTRACIÓN DELEGADA PARA LA ADMINISTRACIÓN Y EJECUCIÓN DE ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL PROYECTO CONSTRUCCIÓN DEL CENTRO DE INCLUSIÓN Y ATENCIÓN A LA DIVERSIDAD FASE I, ETAPA 1 Y 2 DEL MUNICIPIO DE EL CARMEN DE VIBORAL, ANTIOQUIA | EMPRESA DE DESARROLLO URBANO Y RURAL EL CARMEN DE VIBORAL, ANTIOQUIA | 499.999.598 | 8,33% IVA incluido (7% + IVA) |
| 2021 | MUNICIPIO DE EL CARMEN DE VIBORAL, ANTIOQUIA | 190-CONV-043-2021 | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE ADMINISTRACIÓN DELEGADA DEL PROYECTO INFRAESTRUCTURA VIAL PARA LA EJECUCIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL, MEDIANTE LA EJECUCIÓN DE REPARCHEO DE PUNTOS CRÍTICOS, ADECUACIÓN DE PAVIMENTO ARTICULADO Y CONSTRUCCIÓN DE RESALTOS EN EL MUNICIPIO DE EL CARMEN DE VIBORAL. | EMPRESA DE DESARROLLO URBANO Y RURAL EL CARMEN DE VIBORAL, ANTIOQUIA | 473.777.907 | 8,33% IVA incluido (7% + IVA) |
| 2021 | MUNICIPIO DE RIONEGRO, ANTIOQUIA | 1080-06-09-039-2021 | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE ADMINISTRACIÓN DELEGADA DE RECURSOS PARA EL MANTENIMIENTO, PAVIMENTACIÓN DE VÍAS URBANAS Y RURALES E INTERVENTORÍA Y CONSTRUCCIÓN DE EQUIPAMIENTO PÚBLICO EN EL MUNICIPIO. | EMPRESA DE DESARROLLO SOSTENIBLE DEL ORIENTE - EDESO | 51.256.175.876 | 8,203% IVA incluido (7% + IVA sobre costos directos e indirectos 1,5% + IVA sobre adquisición de predios) |
| 2020 | AGENCIA DE DESARROLLO RURAL | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO NO. 8882020 | CONSTITUCIÓN DE UN FONDO ESPECIAL DE ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS, DESTINADOS POR LA AGENCIA DE DESARROLLO RURAL, A LA ADMINISTRACIÓN Y OPERACIÓN DE MAQUINARIA NECESARIA, EN EL MARCO DE LA ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN Y CONSERVACIÓN DE LOS DISTRITOS DE ADECUACIÓN DE TIERRAS DE PROPIEDAD DE LA AGENCIA DE DESARROLLO RURAL | RENTING DE ANTIOQUIA S.A.S (RENTAN) | 1.314.047.280 | 12% |
| 2020 | GOBERNACIÓN DE ANTIOQUIA - SECRETARÍA DE | 4600011262 | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA REALIZAR LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS TÉCNICOS EN FASE III PARA | EMPRESA DE VIVIENDA DE ANTIOQUIA - VIVA | 3.834.723.629 | 10% + IVA incluido (8,043% + IVA) |

| AÑO | CONTRATANTE | # CONTRATO | OBJETO | CONTRATISTA | VALOR TOTAL CONTRATO | TARIFA DE COMISIÓN ADMINISTRATIVA (HONORARIOS) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | INFRAESTRUCTURA FÍSICA | | PAVIMENTACIONES Y ATENCIÓN DE PUNTOS CRÍTICOS EN LOS CORREDORES DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA | | | |
| 2019 | MUNICIPIO DE MEDELLÍN - SECRETARÍA DE SEGURIDAD Y CONVIVENCIA | 4600082024 DE 2019 | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA LA GERENCIA Y COORDINACIÓN DE ESTUDIOS, DISEÑOS E INTERVENTORÍA INTEGRAL Y LICENCIAMIENTO DE LA BASE MILITAR OCCIDENTE | EMPRESA DE DESARROLLO URBANO - EDU | 2.905.668.987 | 8% + IVA |
| 2018 | MUNICIPIO DE MEDELLÍN - SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA | 4600078640 DE 2018 | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA LOS ESTUDIOS, DISEÑOS Y EJECUCIÓN DE OBRAS DE TRANSFORMACIÓN DEL CERRO NUTIBARA Y SUS OBRAS COMPLEMENTARIAS | EMPRESA DE DESARROLLO URBANO - EDU | 22.500.000.000 | 8% + IVA |
| 2018 | MUNICIPIO DE MEDELLÍN - DEPARATAMENTO ADMINISTRATIVO DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES | 4600078582 DE 2018 | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA ELABORAR ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE OBRAS DE MITIGACIÓN EN LA CIUDAD DE MEDELLÍN Y SUS CORREGIMIENTOS | EMPRESA DE DESARROLLO URBANO - EDU | 2.300.000.000 | 8% + IVA |
| 2018 | MUNICIPIO DE MEDELLÍN - SECRETARÍA DE INFRAESTRUCTURA FÍSICA | 4600078625 DE 2018 | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA LOS AJUSTES A LOS DISEÑOS Y LA CONSTRUCCIÓN DE LOS TRAMOS 3 Y 4 DE LA VÍA ALTOS DEL RODEO EN EL MUNICIPIO DE MEDELLÍN | EMPRESA DE DESARROLLO URBANO - EDU | 13.782.682.793 | 8% + IVA |
| 2018 | MUNICIPIO DE MEDELLÍN - SECRETARÍA DE SUMINISTROS Y SERVICIOS | 4600077001 DE 2018 | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA LA ELABORACIÓN DE DISEÑOS A FASE III, CONSTRUCCIÓN DE INTERCAMBIOS VIALES Y OBRAS COMPLEMENTARIAS ENMARCADAS EN EL DESARROLLO VIAL DEL CORREDOR DE LA 80 EN EL MUNICIPIO DE MEDELLÍN | EMPRESA DE DESARROLLO URBANO - EDU | 91.993.396.768 | 8% + IVA (No incluye compra de predios) |
| 2017 | MUNICIPIO DE MEDELLÍN - SECRETARÍA DE SUMINISTROS Y SERVICIOS | 4600082967 DE 2017 | CONTRATO INTERADMINISTRATIVO DE MANDATO SIN REPRESENTACIÓN PARA REALIZAR LOS ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE BROCHES VIALES EN SITIOS NEURÁLGICOS DE LA CIUDAD | EMPRESA DE DESARROLLO URBANO - EDU | 7.500.000.000 | 8% + IVA |

Fuente: https://antioquia.gov.co/transparencia-y-acceso-a-la-informacion-publica-2020-1519
https://www.contratos.gov.co/puc/buscador.html

Por lo anterior, frente a las variables de oferta, demanda y técnico-económicas analizadas, para el Comité Asesor y Evaluador – CAE del presente proceso, es posible argumentar que es viable adelantar el proceso de *"ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS EN LA OPERACIÓN DE MAQUINARIA AMARILLA PERTENECIENTE AL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA Y EL ALQUILER DE MAQUINARIA PESADA, EQUIPOS Y VEHÍCULOS PARA LA ATENCIÓN INMEDIATA DE EMERGENCIAS Y PUNTOS CRÍTICOS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA"* con la sociedad RENTING DE ANTIOQUIA – RENTAN EICE, quien presenta una oferta con precios de los servicios ajustados al mercado, que responde al alcance del presupuesto oficial estimado para el proceso de contratación y cuya tarifa de 'Comisión Administrativa (Honorarios)' se ubica también dentro de los márgenes de precios referentes del mercado; resultando entonces conveniente para el Departamento de Antioquia – Secretaría de Infraestructura Física, el ofrecimiento de RENTAN EICE y, por ende, su escogencia en términos de eficiencia contractual denotando ventajas significativas en cuanto a eficacia y manejo del riesgo se refiere, considerando además que se trata de una entidad descentralizada indirecta que forma parte del conglomerado empresarial de la Gobernación de Antioquia, y que se muestra como un aliado estratégico clave para la adecuada ejecución de las acciones requeridas en el marco del presente proceso, y en virtud de su amplia trayectoria empresarial, conocimiento acumulado, idoneidad y experiencia comprobadas.

## 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 35, 36, 37, 38, 39 y 40 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 35.**

| 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 36.**

| 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 37.**

| 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 38.**

| 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 39.**

| 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.socledadcolombianadelacienciadelsuelo.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 40.**

| 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

Se destaca que, por mandato de la Constitución Política de Colombia, en el artículo 113, que los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines. Además, la Ley 1150 de 2007 en el Artículo 2° De las modalidades de contratación, Numeral 4°, literal c), establece como causal de Contratación Directa, los contratos interadministrativos; y de igual manera se establece en articulo ARTÍCULO 2.2.1.2.1.4.4 del Decreto 1082 de 2015. *"La modalidad de selección para la contratación entre Entidades Estatales es la contratación directa (...)"*

Las normas actualmente vigentes que resulten pertinentes de acuerdo con la ley colombiana, se presumen conocidas por las partes contratantes.

Ver en el Estudio Previo el numeral *3. La modalidad de selección del contratista y su justificación, incluyendo os soporte s jurídicos que soportan su elección.*

### 6.2. Competencia de la entidad para adelantar el proceso

Este apartado de detalla en el Estudio Previo, en su numeral *1.4. Competencia de la entidad para adelantar el proceso.*

### 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 Estatalescon ocasión de: (i) la presentación de las ofertas; (ii) los contratos y su liquidación; y (iii) los riesgosa 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.

Ver en el Estudio Previo el numeral *7. Las garantías que la entidad estatal contempla exigir en el proceso de contratación.* No obstante, se resalta que el costo de las respectivas primas será asumido y con cargo al Contratista.

**COMITÉ ASESOR Y EVALUADOR – CAE**
*[Resolución 2026060890372 del 03-ago-2026]*

**JUAN DIEGO AGUIRRE LONDOÑO**
Director Desarrollo Físico – Rol Logístico

**ALEJANRO ZEA RAMÍREZ**
Profesional Contratista – Rol Logístico

**JULIANA CAMILA MARÍN MENESES**
Profesional Universitaria – Rol Jurídico

**FERNANDO LEÓN MADRIGAL GUTIÉRREZ**
Profesional Universitario – Apoyo Financiero