



CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA

BITÁCORA

DE LA CÁMARA COLOMBIANA DE LA INFRAESTRUCTURA



DIRECCIÓN DE ASUNTOS ECONÓMICOS - DICIEMBRE 2023

Economía colombiana en desaceleración

Obras civiles entre los principales factores que explican este resultado

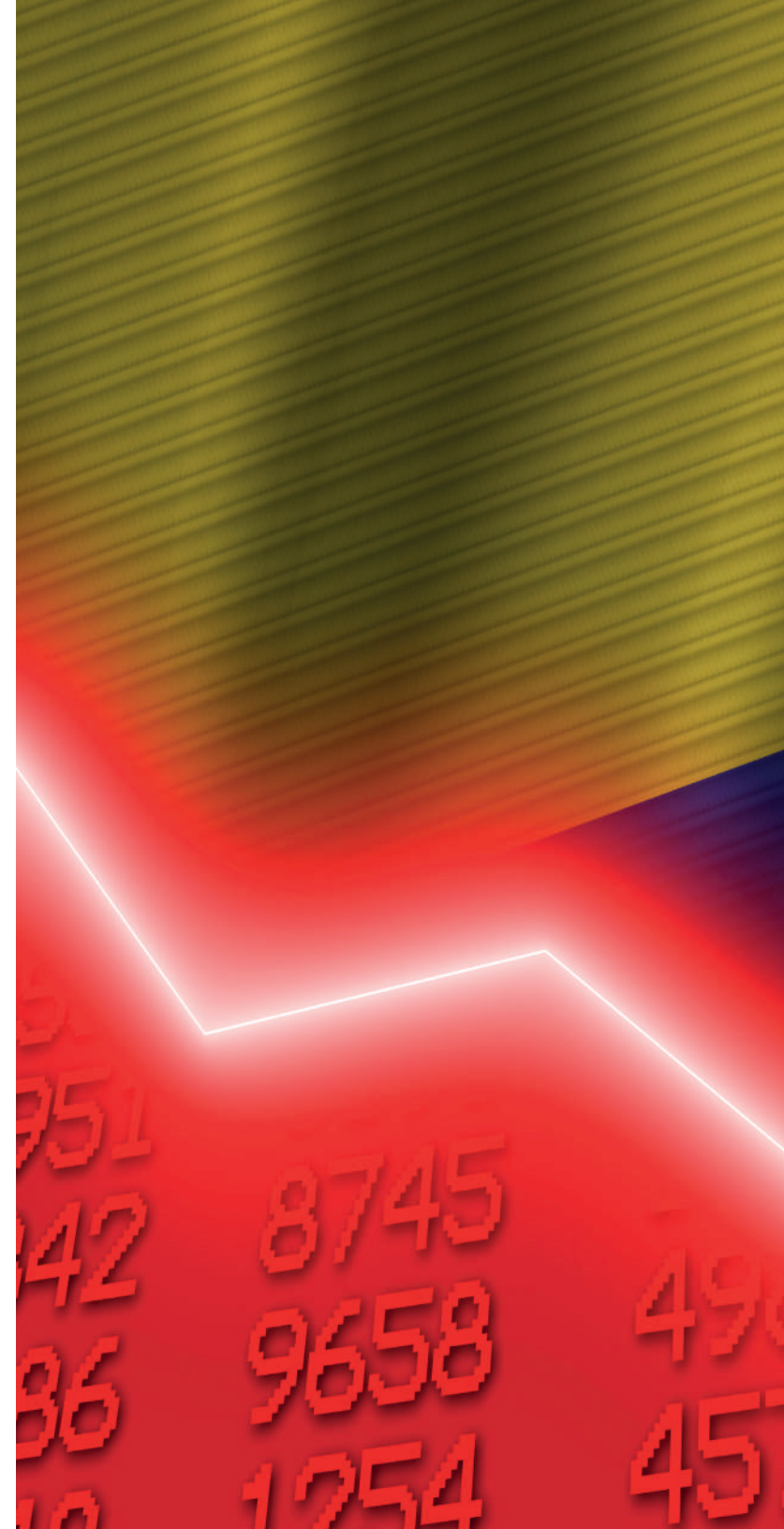
La economía colombiana sigue en desaceleración. En lo corrido del 2023, el crecimiento de la producción nacional ha registrado niveles inferiores a los evidenciados en trimestres anteriores. Basta recordar que, en el primer trimestre de 2023, el Producto Interno Bruto (PIB) creció 3,0%, mientras que, en el segundo y tercer trimestre, la economía colombiana creció 0,3% y decreció 0,3%, respectivamente.

Los anteriores resultados se explican, principalmente, por las dinámicas observadas en los sectores de industrias manufactureras, comercio al por mayor y al por menor, y construcción. Específicamente, el decrecimiento del sector de la construcción correspondió en gran medida a la caída en el subsector de construcción de obras civiles, el cual en el lo corrido del presente año ha decrecido en promedio 15,4%.

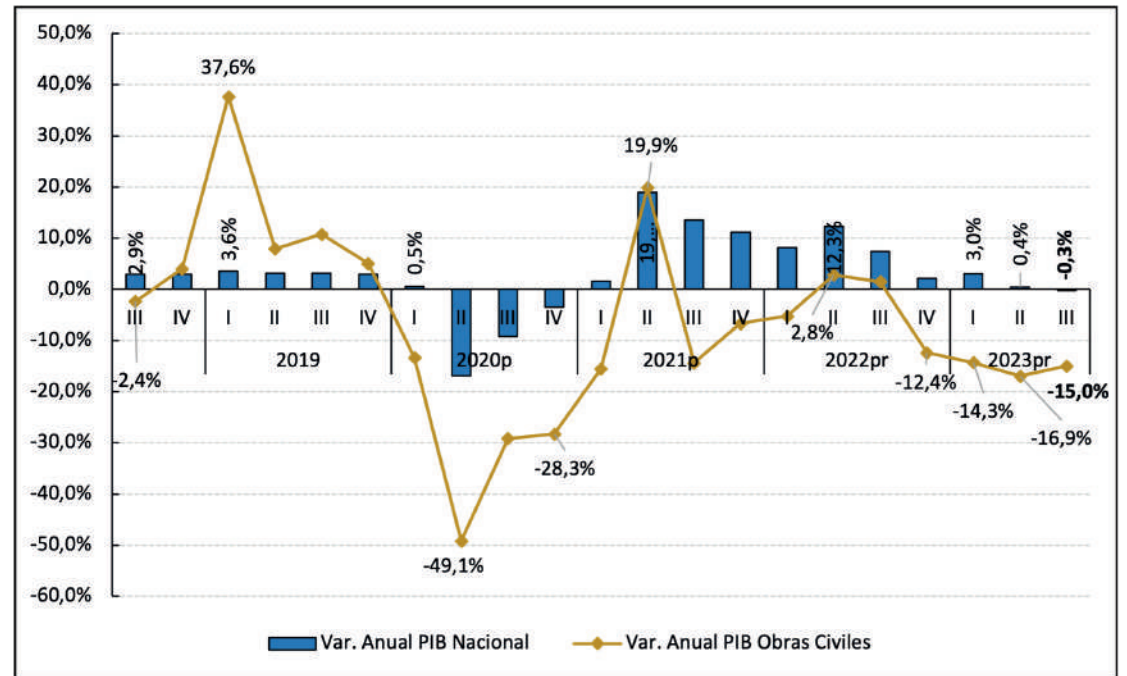
Así las cosas, la presente bitácora tiene por propósito presentar un análisis de los resultados del PIB de obras civiles y el IPOC, recientemente revelados por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). Para el tercer trimestre de 2023, se observa que las tendencias de crecimiento siguen a la baja tanto a nivel nacional como en el subsector de obras civiles.

Producto Interno Bruto Tercer Trimestre 2023

El pasado 15 de noviembre de 2023 el DANE publicó su más reciente informe sobre el comportamiento del Producto Interno Bruto (PIB) colombiano en el tercer trimestre de 2023. De acuerdo con el DANE, el PIB



Gráfica 1. Variación anual PIB nacional y de obras civiles 2018-II a 2023-III



Fuente: Dirección de Asuntos Económicos de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (DAE-CCI) a partir de DANE (2023)

decreció 0,3%, cifra que permite afirmar que el país atraviesa un periodo de desaceleración económica. Lo anterior, toda vez que desde el segundo trimestre de 2022 el crecimiento económico cada vez ha sido menor, con una ligera recuperación en el primer trimestre del 2023 cuando el crecimiento interanual fue de 3%.

Como se puede observar en la Gráfica 1, el subsector de construcción de obras civiles es uno de los sectores que presentó el mayor decrecimiento en su producción con una disminución del 15,0% superado solamente por

el sector de ‘fabricación de productos textiles y confección de prendas de vestir, curtido y recurtido de cueros’ el cual decreció 18,8%.

Como ya se ha mencionado en los anteriores análisis de la Bitácora, el sector de obras civiles, al igual que el PIB nacional, ha presentado una desaceleración económica cada vez más marcada desde el cuarto trimestre de 2022, periodo en el que la producción del sector disminuyó en 12,6%, seguido por disminuciones más altas en 2023-I y 2023-II de 14,3% y 16,9%, respectivamente.

Tabla 1. Variación anual y participación sobre el PIB
total de los diferentes sectores de la economía 2023-III

Actividad Económica	Variación Anual	Participación Sobre el PIB total		
	2023-III / 2022-III	2022-III	2023-III	2023-III - 2022-III
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	1,8%	5,9%	6,1%	0,2
Explotación de minas y canteras	3,5%	3,9%	4,1%	0,2
Industrias manufactureras	-6,2%	12,4%	11,7%	-0,7
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado	2,5%	2,9%	3,0%	0,1
Construcción	-8,0%	4,5%	4,2%	-0,3
Comercio al por mayor y al por menor	-3,5%	18,1%	17,6%	-0,5
Información y comunicaciones	-1,2%	3,1%	3,1%	0,0
Actividades financieras y de seguros	1,6%	4,9%	5,0%	0,1
Actividades inmobiliarias	1,8%	8,6%	8,8%	0,2
Actividades profesionales, científicas y técnicas	-0,8%	6,9%	6,9%	0,0
Administración pública y defensa	5,3%	14,6%	15,4%	0,8
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios	4,3%	3,9%	4,1%	0,2
Valor agregado bruto	-0,1%			
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	-1,8%	10,2%	10,0%	-0,2
Producto interno bruto	-0,3%	100,0%	100,0%	

Fuente: Dirección de Asuntos Económicos de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (DAE-CCI) a partir de DANE (2023)

Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC) Segundo Trimestre 2023

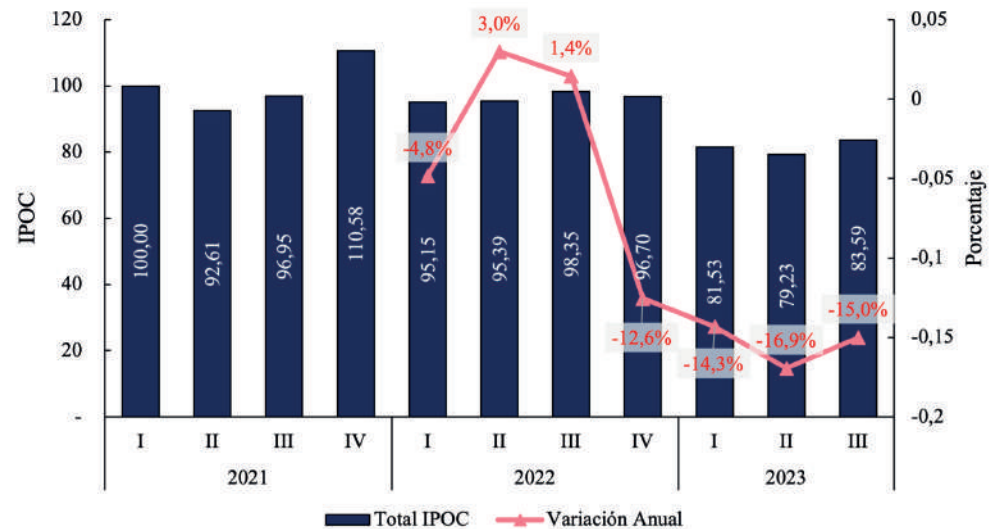
El Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC) tiene como propósito dar a conocer el comportamiento trimestral de la producción del sector obras civiles, por medio del seguimiento de proyectos en ejecución a nivel nacional, incluyendo las obras a cargo de entes territoriales. Así las cosas, este indicador fortalece el cálculo y análisis del PIB del sector de obras civiles, toda vez que a partir de este se puede identificar cuáles

son los factores que impulsan o desaceleran el sector de obras civiles. Como se puede observar en la Gráfica 2, el sector de obras civiles ha experimentado una desaceleración en los niveles de producción, teniendo en cuenta que decreció en promedio 3,3% en 2022, continuando con esta tendencia a la baja en 2023, año en el cual en el primer trimestre disminuyó 14,3%, en el segundo trimestre 16,9% y en el tercer trimestre 15%.





Gráfica 2. Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC) y su variación anual 2021-I a 203-III



Fuente: Dirección de Asuntos Económicos de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (DAE-CCI) a partir de DANE (2023)

La disminución evidenciada en el tercer semestre de 2023 en el sector de obras civiles se explica por la caída en la producción en cuatro de los cinco tipos de construcciones que lo componen. Como se puede observar en la Tabla 2, los tipos de construcción que presentaron las mayores disminuciones fueron “instalaciones el aire libre para deportes y esparcimiento, y otras obras de ingeniería civil”, “Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles” y “Construcciones en minas y plantas industriales” con caídas del 28,8%, 19,8% y 11,6%. Ahora bien, el único tipo de construcción que mostró un crecimiento en su producción fue la construcción de

“Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)” con un aumento del IPOC de 10,4% respecto al segundo trimestre de 2022, lo cual fue explicado principalmente por un aumento en la construcción de tuberías de larga distancia las cuales aumentaron 46,35%.

La caída de la inversión también es un factor determinante en la caída del PIB nacional, pues esta ha presentado un decrecimiento del 0,9% en el primer trimestre, 7,7% en el segundo y de 11,0% en el tercer trimestre, por lo cual, al disminuir la inversión el motor productivo se deteriora, por lo que un crecimiento estable al largo plazo se hace cada vez menos viable.

Tabla 2. Variación anual y contribución al índice en puntos porcentuales (p.p.) por tipo de construcción y subclase 2023-II

Tipo de Construcción / Subclase	Año	IPOC	Variación Anual	Contribución total al índice en p.p.
Subclase 1	Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles	80,9	-19,6%	-10,2%
Subclase 2	Pistas de aterrizaje	348,5	13,4%	0,0%
Subclase 3	Puentes y carreteras elevadas	65,6	7,7%	0,3%
Subclase 4	Túneles	3,2	-88,4%	-0,9%
Tipo Construcción 1	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	75,5	-19,8%	-10,9%
Subclase 5	Acueductos y otros conductos de suministro de agua, represas, excepto gasoductos	104,9	5,7%	0,3%
Subclase 6	Puertos, vías navegables e instalaciones conexas	328,7	69,3%	0,8%
Subclase 7	Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones	163,7	-46,8%	-0,5%
Tipo Construcción 2	Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	125,2	10,4%	0,6%
Subclase 8	Tuberías de larga distancia	50,2	-6,4%	0,8%
Subclase 9	Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables)	50,4	5,0%	-0,2%
Subclase 10	Cables locales y obras conexas	161,4	-12,2%	-0,5%
Subclase 11	Alcantarillado y plantas de tratamiento de agua y gasoductos locales	86,7	-3,4%	-0,1%
Tipo Construcción 3	Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	70,7	-0,5%	-0,1%
Subclase 12	Construcciones en minas	306,2	-43,8%	-3,9%
Subclase 13	Centrales eléctricas	93,8	2,1%	2,0%
Tipo Construcción 4	Construcciones en minas y plantas industriales	123,5	-11,6%	-1,9%
Subclase 14	Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento	196,1	5,4%	0,9%
Subclase 15	Otras obras de ingeniería civil	70,2	-43,3%	-3,7%
Tipo Construcción 5	Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil	86,9	-28,8%	-2,8%
Total IPOC		83,6	15,0%	15,00

Fuente: Dirección de Asuntos Económicos de la Cámara Colombiana de la Infraestructura(DAE-CCI) a partir de DANE (2023)





Ahora bien, específicamente, en el caso de “carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles”, que registró una caída de 19,8%, se encuentra mayormente explicado por la disminución en construcción de túneles (-88,4%), carreteras, calles y ferrocarriles (-19,6%) y pistas de aterrizaje (-13,4%). Este comportamiento provocó que este tipo de construcción contribuyera en una reducción de 10,9 puntos porcentuales (p.p.) en el IPOC total del segundo trimestre de 2023, lo cual es más del 72% del indicador. Por otra parte, la única subclase que presentó un crecimiento en el tipo de construcción “carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles” fue la construcción de puentes y carreteras elevadas con un incremento de 17,73%.

En síntesis, el decrecimiento observado en el valor agregado del sector de obras civiles puede ser explicado por las siguientes cinco razones no exhaustivas:

- i. **Estado de proyectos 4G y 5G:** Mientras que 20 de los 29 proyectos de Cuarta Generación de concesiones viales - 4G - cuentan con una ejecución promedio de 97, los 9 proyectos restantes tienen una ejecución promedio de 28,5%. Por su parte, en el caso de la Quinta Generación de Concesiones -5G-, a la fecha, sólo el proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca inició su etapa de construcción, los demás proyectos aún se encuentran en etapa de pre construcción y se espera que inicien su construcción entre 2024 y 2025.
- ii. **Impulsar proyectos** de infraestructura y proponer un nuevo portafolio: Después de un año de gestión del Gobierno nacional, se observa que el portafolio de proyectos de obra pública está basado en programas anteriores como son “Concluir y Concluir” y “Vías para la legalidad”. Por lo anterior y ante la actual coyuntura, desde el gremio invitamos a las entidades del sector a

impulsar los programas de infraestructura y, por ende, a abrir procesos de licitación, adjudicación y ejecución de proyectos, en el marco del Estatuto de Contratación, de tal forma que se dinamice la economía.

- iii. **Baja ejecución de obras** por parte de entidades territoriales: El actual periodo de autoridades locales comprendido entre el 1 de enero de 2020 y 31 de diciembre de 2023 se caracteriza por la atención de la pandemia. Al observar el comportamiento del PIB de obras civiles de las vigencias 2021, 2022 y el primer semestre del 2023, se encuentra que la dinámica ha estado marcada por bajos niveles de ejecución de obras en algunas ciudades y departamentos, como es el caso de Medellín y Cali. Asimismo, se observa que para 2023, el último año del periodo de los actuales alcaldes y gobernadores, no se elevan los niveles de ejecución de obras. Por lo anterior, se motiva a los alcaldes y gobernadores a impulsar la ejecución de obras a lo largo del último cuatrimestre del año. Ello, sin perjuicio de que los gobernadores y alcaldes entrantes ejecuten y liciten nuevas obras. Cabe anotar, el caso exitoso de algunos entes territoriales para el desarrollo de obras como Bogotá y Cundinamarca.

- iv. **Falta de ejecución** del Presupuesto General: Con corte a 30 de septiembre de 2023, el porcentaje de ejecución del presupuesto asignado al sector transporte es 55,8%.

- v. **Sector transporte** en el Presupuesto General de la Nación (PGN) 2024: El pasado 18 de octubre de 2023 las plenarias de Senado y Cámara aprobaron el PGN 2024 cuyo monto total ascienda a \$502,6 billones, el cual representa un aumento del 18,9% respecto al PGN del 2023.

Entre los sectores con una asignación mayor se encuentran Educación (17,3%), Salud y Protección Social (15,1%), Defensa y Policía (13,7%) y Hacienda (11,7%). En el caso particular del sector transporte se destinarán un total de \$15,5 billones (3,8% del PGN total), de los cuales \$10,5 billones serán destinados a inversión.

Llama la atención que el 1,41% de la inversión a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura estará destinada a los modos fluvial, marítimo y férreo, situación que resulta paradójica si se tiene en cuenta que el Gobierno nacional ha sido insistente en impulsar la multimodalidad.

- vi. **PGN 2024 y cumplimiento de la regla fiscal:** El PGN propuesto por el Gobierno nacional tiene diferentes riesgos para la economía colombiana, principalmente en lo que respecta el cumplimiento de la regla fiscal. El principal riesgo que se identifican es que el gobierno tiene previsto unos ingresos en el 2024, que no son claros si es posible recaudar o si estos serán comprendidos como ingreso estructural en otras vigencias. Lo anterior, sucede con diferentes rubros de ingreso como lo son los recaudos por arbitramiento de litigios (\$15 billones) y un aumento en la gestión y eficiencia de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) (\$13 billones).

Por otra parte, el Comité Autónomo de la Regla Fiscal (CARF) ha identificado algunas situaciones que pueden generar presiones de gasto que deben ser valoradas por el Gobierno nacional, estas son:

- Los pagos pendientes por pasivos de salud: el CARF estima que para 2024 el déficit del SOAT sería \$850.000 millones, esto es, el doble que en 2023.
- Efectos del salario mínimo o de la inflación sobre los gastos de funcionamiento: Las proyecciones de



- presupuesto realizadas por el Gobierno nacional en el Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP) se realizaron con base a una inflación anual de 9,2%, por lo cual, si se supera este supuesto en 1 p.p. se generan erogaciones por \$450.000 millones al momento de pagar los salarios que se requieren para el funcionamiento del Estado.
- Subsidios eléctricos o pagos asociados al sector: El fenómeno del Niño podría generar mayores presiones sobre el gasto realizado en materia de subsidios eléctricos.
- Recursos para atender tarifas de peajes: La no indexación de las tarifas de peajes genera otra presión sobre el gasto del gobierno, puesto que provocaría una obligación fiscal a favor de las concesiones viales que no percibieron y siguen sin percibir un aumento en sus ingresos acorde con el IPC 2022.
- Mayor déficit en el Fondo de Estabilización de los Precios de los Combustibles (FEPC): El aumento progresivo del precio de los combustibles se suspendió en el último mes, lo cual se traduce en un déficit mayor en el FEPC para la Nación.



**CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA**