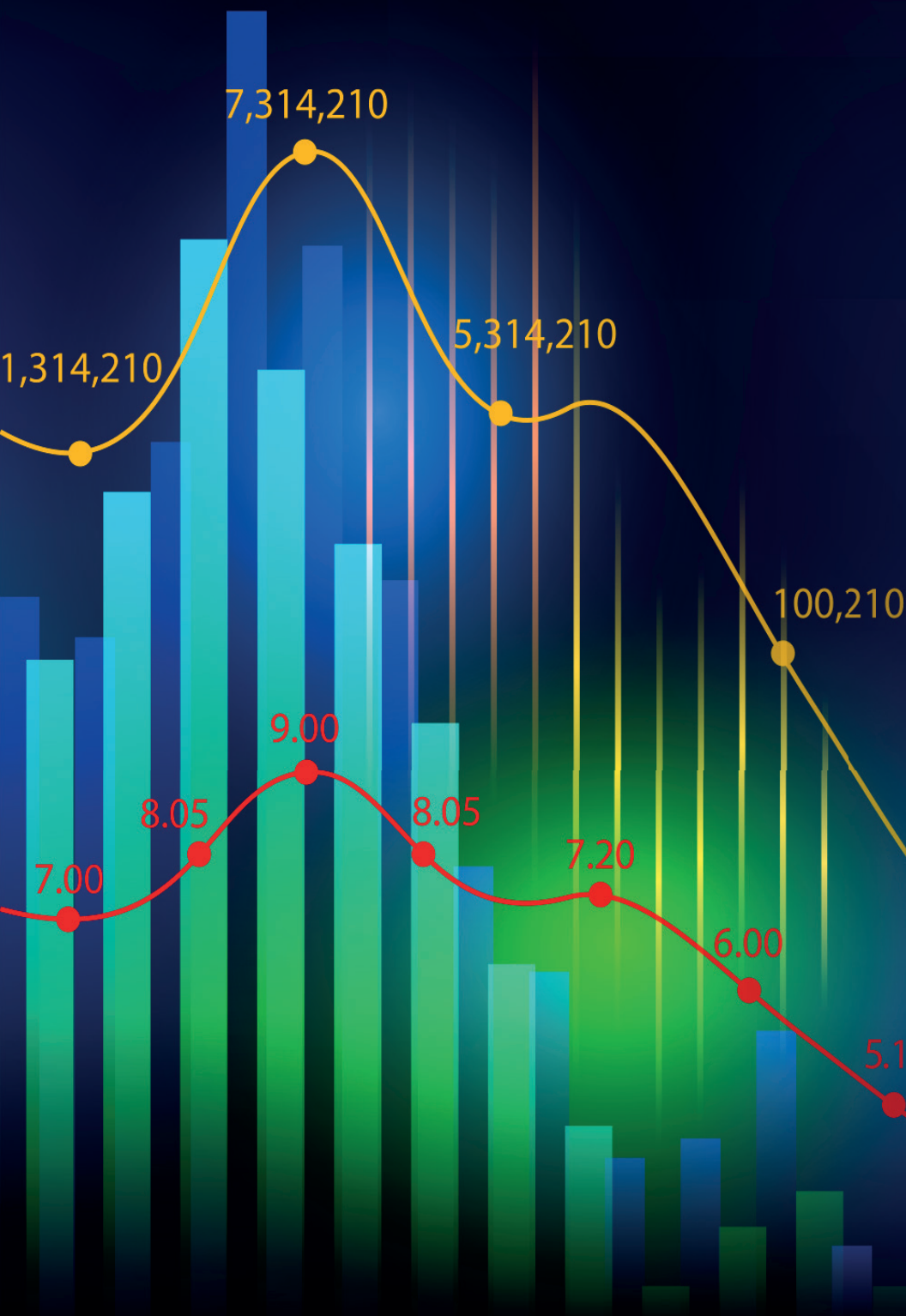




DIRECCIÓN DE ASUNTOS ECONÓMICOS

FEBRERO 2024



PIB e IPOC

Vuelve el fantasma de la recesión: Obras civiles, incertidumbre y falta de inversión entre los principales determinantes del bajo desempeño de la economía colombiana.

Ha vuelto a aparecer tenuemente el fantasma de la recesión en la economía colombiana. El 2023 fue un año retador para el crecimiento económico del país, tras conocerse que el Producto Interno Bruto (PIB) creció 0,6% anual, dato que dista de las expectativas del mercado (1%) y del comportamiento de esta variable en 2021 y 2022 (10,8% y 7,3%, respectivamente).

Así las cosas, la presente bitácora tiene como propósito presentar el análisis de la Dirección de Asuntos Económicos de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (DAE-CCI) de los resultados del PIB y el Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC), publicados recientemente por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). Llama la atención que, en particular, en el cuarto trimestre de 2023 el sector de obras civiles consolidó la tendencia

decreciente al registrar un decrecimiento de 2,9% y que el PIB sectorial como porcentaje del PIB nacional fue 1,06%, el peor registro desde que se efectúa esta medición (2005).

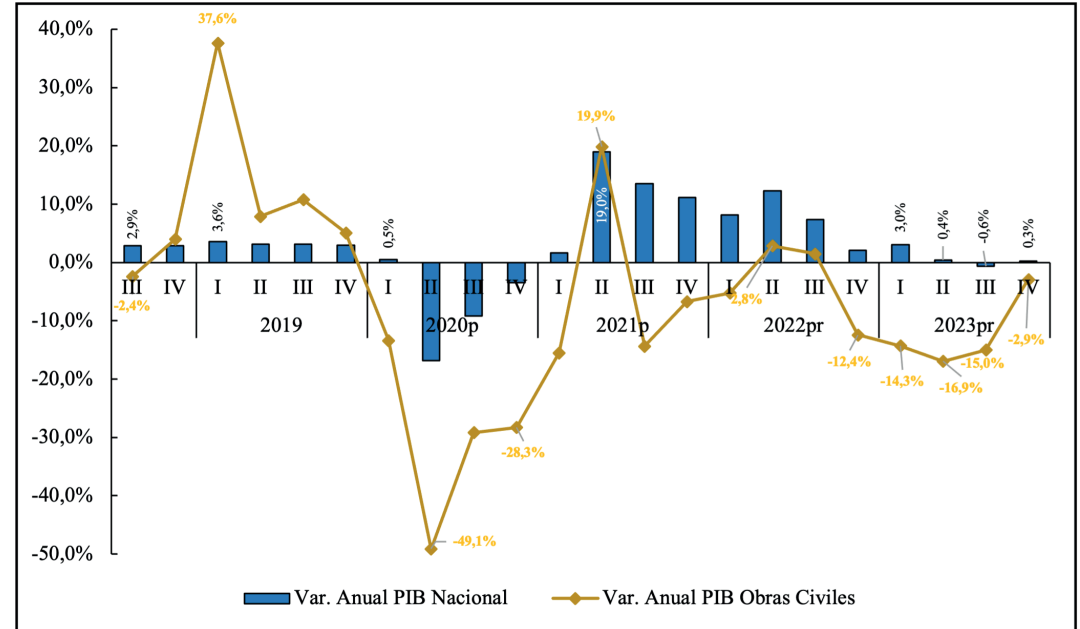
Producto Interno Bruto 2023

El pasado 15 de febrero de 2024, el Dane publicó su más reciente informe sobre el comportamiento del PIB del país para el cuarto trimestre del 2023 y el consolidado preliminar para la vigencia 2023. Mientras que, en el cuarto trimestre de 2023, la economía colombiana creció 0,3%, en el año, el conjunto de la economía creció tan solo un 0,6%. Lo anterior, muestra un sobrio comportamiento del PIB explicado, principalmente, por el decrecimiento de sectores claves para la economía como la manufactura, el comercio y la construcción.





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



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

Como se puede observar en la gráfica 1, el sector de la construcción de obras civiles consolidó un comportamiento negativo durante todos los trimestres del 2023 con contracciones mayores al 10% durante los tres primeros trimestres y una contracción de -2,9% para el cuarto trimestre, siendo estos resultados contraintuitivos si lo que se espera es reactivar la economía y dinamizar el mercado laboral.

Al desagregar el PIB anual del 2023 por actividades económicas se puede observar que los sectores que tuvieron una mayor variación en su producción fueron “Actividades financieras y de seguros”, “Administración pública y defensa” y “Explotación de minas y canteras” las cuales crecieron respectivamente 7,9%, 3,9% y 2,6%. Por otra parte, los sectores que tuvieron las mayores disminuciones fueron

“construcción”, “industrias manufactureras” y “comercio al por mayor y al por menor” con caídas del orden de 4,2%, 3,5% y 2,8%, respectivamente. Lo anterior se puede evidenciar en la Tabla 1.

El sector de la construcción tuvo el mayor decrecimiento respecto al resto de actividades del conjunto de la economía del país en lo corrido del 2023, siendo esto un factor fundamental para explicar el bajo crecimiento en la producción nacional. La caída en el sector se ve explicada principalmente por el ya mencionado decrecimiento del sector de obras civiles del orden de -2,9%, la disminución en el segmento de actividades para la construcción de edificaciones el cual fue de 1,0%, y la caída de la construcción de edificaciones residenciales y no residenciales del 1,4%.

Tabla 1. Variación anual y participación sectorial en el PIB total.

Actividad Económica	Variación Anual	Variación Anual	Participación Sobre el PIB total	
	2023 / 2022	2023-IV / 2022-IV	2023	2023-IV
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	1,8%	6,0%	5,98%	5,88%
Explotación de minas y canteras	2,6%	0,3%	3,93%	3,76%
Industrias manufactureras	-3,5%	-4,8%	11,56%	11,20%
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado	2,1%	3,0%	2,96%	2,88%
Construcción	-4,2%	-1,6%	4,29%	4,26%
Comercio al por mayor y al por menor	-2,8%	-2,3%	17,25%	17,81%
Información y comunicaciones	1,4%	3,1%	3,17%	3,23%
Actividades financieras y de seguros	7,9%	5,5%	5,18%	5,04%
Actividades inmobiliarias	1,9%	1,9%	8,82%	8,45%
Actividades profesionales, científicas y técnicas	0,2%	0,4%	6,93%	7,18%
Administración pública y defensa	3,9%	3,8%	15,44%	15,39%
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios	7,0%	-3,0%	4,06%	4,09%
Valor agregado bruto	0,6%	0,4%		
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	0,4%	-0,5%	10,53%	11,07%
Producto interno bruto	0,6%	0,3%	100,0%	100,00%

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) Cuarto Trimestre de 2023

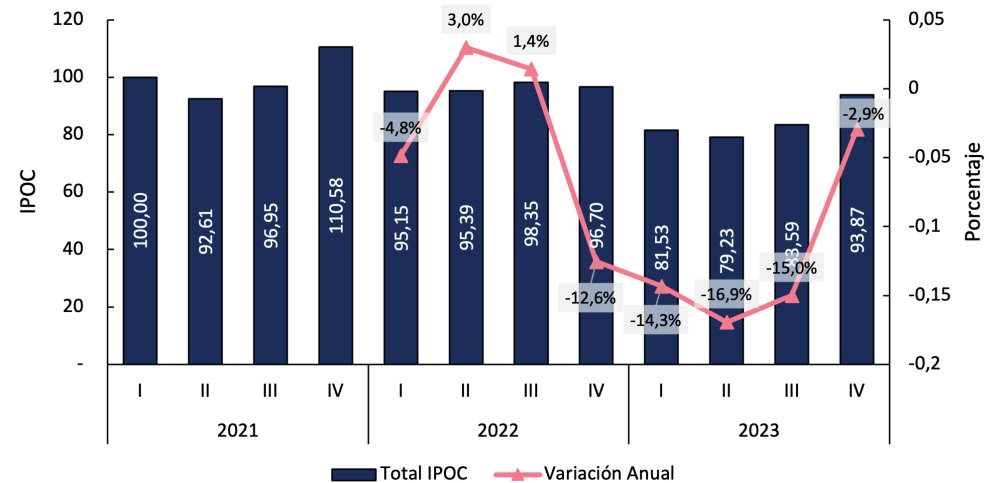
El Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC) tiene por propósito dar a conocer el comportamiento trimestral de la producción del sector obras civiles, por medio del seguimiento a proyectos en ejecución a nivel nacional, incluyendo las obras a cargo de Entes Territoriales. Así las cosas, este indicador fortalece el cálculo y análisis del PIB del sector de obras civiles, toda vez que a partir de este se pueden identificar las causas que explican el comportamiento del 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, donde en los primeros tres trimestres registró contracciones mayores al 10% y un decrecimiento cercano al 3% durante el cuarto trimestre del 2023, consolidando así una tendencia negativa en un sector que se erige como motor de reactivación económica dada su condición contra cíclica.





Gráfica 2. Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC) y su variación anual 2021-I a 2023-IV



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

La disminución evidenciada en el cuarto semestre de 2023 en el sector de obras civiles se explica por la caída en la producción en tres 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 “Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles”, “Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas” y “Construcciones en minas y plantas industriales” con caídas del 11,5%, 8,6% y 1,6%, respectivamente.

En contraposición, los tipos de construcción que mostraron un crecimiento en su producción fueron “Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil” y “Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas

(acueductos)” con aumentos del de 44% y 29% respectivamente.

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 11,5%, la dinámica observada se encuentra mayormente explicada por la disminución en construcción de túneles (-75,9%), carreteras, calles y ferrocarriles (-12,5%) y pistas de aterrizaje (-14,4%). Este comportamiento provocó que este tipo de construcción contribuyera en una reducción de 6,6 p.p. en el IPOC total del cuarto trimestre de 2023. 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 70,4%.

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

Tipo de Construcción / Subclase	Año	IPOC	Variación Anual	Contribución total al índice en p.p.
Subclase 1	Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles	91,5	-12,5%	-0,07
Subclase 2	Pistas de aterrizaje	443,8	-14,4%	-0,00
Subclase 3	Puentes y carreteras elevadas	76,2	70,4%	0,01
Subclase 4	Túneles	4,7	-75,9%	-0,01
Tipo Construcción 1	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	85,6	-11,5%	0,07
Subclase 5	Acueductos y otros conductos de suministro de agua, represas, excepto gasoductos	102,1	41,0%	0,01
Subclase 6	Puertos, vías navegables e instalaciones conexas	327,2	-8,7%	-0,00
Subclase 7	Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones	274,5	57,1%	0,00
Tipo Construcción 2	Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	129,2	29,3%	0,02
Subclase 8	Tuberías de larga distancia	56,6	34,7%	0,01
Subclase 9	Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables)	50,8	-23,5%	-0,01
Subclase 10	Cables locales y obras conexas	143,6	-39,2%	-0,02
Subclase 11	Alcantarillado y plantas de tratamiento de agua y gasoductos locales	116,9	54,8%	0,01
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	75,8	-8,6%	0,01
Subclase 12	Construcciones en minas	421,1	29,8%	0,02
Subclase 13	Centrales eléctricas	59,9	-22,9%	-0,02
Tipo Construcción 4	Construcciones en minas y plantas industriales	110,5	-1,6%	0,00
Subclase 14	Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento	198,9	47,2%	0,01
Subclase 15	Otras obras de ingeniería civil	141,4	43,4%	0,03
Tipo Construcción 5	Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil	149,0	44,0%	0,04
Total IPOC		93,9	-2,9%	

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





Así las cosas, y de acuerdo con lo evidenciado por el PIB y el IPOC, la producción del sector durante el 2023 se contrajo fuertemente respecto al comportamiento que se presentó durante el 2022, lo cual se puede explicar por los siguientes puntos:

- i. **Estado de proyectos 4G y 5G:** Con corte a 31 de enero de 2024, el porcentaje promedio de ejecución del programa 4G es 76,8%. Específicamente, 20 de los 29 proyectos que conforman esta generación de concesiones viales cuentan con una ejecución promedio de 96,23%. Los 9 proyectos restantes registraron una ejecución promedio de 25,76%. Por su parte, a la fecha, el Gobierno nacional ha adjudicado ocho proyectos de quinta generación - 5G - (seis viales, uno fluvial y uno aeroportuario) los cuales se encuentran en etapa de preconstrucción y se espera que inicien su construcción entre 2024 y 2025.
- ii. **La necesidad de ampliar el portafolio de proyectos de las entidades del sector transporte:** Después de un año y medio 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 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, bajo el apoyo de este renglón productivo como motor contraccíclico y, se exponga, una vez más, el compromiso del sector privado con el desarrollo de los proyectos.

Lo anterior, también incluye la imperativa necesidad de licitar prontamente nuevos proyectos concesionados ya estructurados

como es el caso de las vías Pasto-Popayán y Villeta-Guaduas y la iniciativa férrea La Dorada-Chiriguaná.

- iii. **Baja ejecución de obras por parte de los Entes Territoriales:** El pasado 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 ciudades capitales como es el caso de Medellín y Cali. Asimismo, se observa que para 2023, el último año del periodo de los pasados alcaldes y gobernadores, no se mantuvieron altos niveles de ejecución de obras.

En ese sentido, se motiva a los nuevos mandatarios a incorporar y ejecutar eficientemente proyectos de infraestructura, utilizar nuevas fuentes de financiación como obras por impuestos y regalías, además de fortalecer los equipos técnicos especialmente en las regiones más apartadas del país.
- iv. **Ejecución del sector transporte en el Presupuesto General de la Nación:** Al cierre del 2023 el Presupuesto General de la Nación para el sector transporte se comportó de la siguiente manera:
- v. Tendencia negativa para la inversión en el país: Otro resultado que genera preocupación es lo observado en los niveles de formación bruta de capital, la cual para todos los trimestres del 2023 registró decrecimientos superiores al 10% respecto al 2022 y una contracción total para el 2023 de 24,8%. Estas cifras dan cuenta de la pérdida de confianza por parte de los inversionistas en la economía colombiana.
- vi. **Falta de dinamismo en los sectores de la economía:** El Índice de Seguimiento a

la Economía (ISE) del país permite evidenciar un enfriamiento de las dinámicas económicas, luego de que el índice se ubicara en 132,63 puntos y presentara una tasa de crecimiento anual para el mes de diciembre del 2023 de tan solo de 0,19%. Lo anterior, explicado principalmente por la caída en las actividades del sector secundario de la economía, particularmente en la construcción y la industria manufacturera, las cuales decrecieron su actividad en 3,7% respecto a diciembre de 2022. Así mismo, se observa un tímido crecimiento en las actividades del sector terciario, puesto que el conjunto de estas actividades solo creció 0,9%, donde las actividades mas afectadas fueron el comercio y lo relacionado con las comunicaciones. A la luz de lo mencionado anteriormente, permite evidenciar las complicadas dinámicas que han venido presentado afectado a sectores claves para la economía Colombia, exhibiendo los bajos niveles de crecimiento que presento el país durante el 2023, así mismo, dando señales de preocupación para el crecimiento económico venidero durante este 2024.

- vii. **Presiones en los precios de los constructores:** En diciembre de 2023, el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV) fue 126,48, esto es, un crecimiento de 9,20% respecto a diciembre de 2022. Esta cifra se explica principalmente por las variaciones de los insumos utilizados en la subclase carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles (10,69%).

- viii. **Mercado laboral del sector construcción afectado por las dinámicas de la producción nacional y las tasas de inversión:** De acuerdo con la Gran Encuesta Integrada de Hogar muestra un resultado para el mes de diciembre de 2023 de 1.596.000 personas ocupadas relacionadas

con el sector de construcción presentando una contracción de 88.000 personas en labores de construcción respecto al mismo periodo del 2022. Vale la pena precisar que el total de ocupados en el sector de la construcción representó el 7% del total de las personas ocupadas en el país.



ENTIDAD	COMPROMETIDO / APROPIADO (%)	OBLIGACIÓN/ APROPIADO (%)	PAGO/ APROPIADO (%)
Ministerio de Transporte	98,3	82,2	82,0
Instituto Nacional de Vías - INVÍAS	86,3	62,3	60,5
UAE de la Aeronáutica Civil	79,4	56,7	55,0
Agencia Nacional de Infraestructura	99,7	98,9	98,6
Unidad de Planeación del Sector de Infraestructura de Transporte	72,3	66,4	65,2
Superintendencia de Puertos y Transporte	88,9	88,2	83,8
Agencia Nacional de Seguridad Vial	96,5	96,5	96,0

Finalmente, la DAE-CCI presenta, a continuación, algunos hechos relevantes en lo corrido de la presente vigencia, los cuales permiten anticipar algunas perspectivas económicas:

- i. **Presupuesto General de la Nación (PGN) 2024:** Tras varias semanas de incertidumbre, derivada de la no desagregación del presupuesto asignado a la inversión sector transporte a nivel proyecto, y tras la gestión gremial realizada por la Cámara Colombiana de la Infraestructura, el pasado 14 de febrero de 2024 se expidió el decreto 0163 de 2024 por medio del cual se desagregaron los recursos de inversión para los proyectos del sector transporte. En el caso de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), los recursos fueron distribuidos de la siguiente manera:
- ii. **Ejecución presupuestal:** Con corte a 31 de enero de 2024, el sector transporte ha comprometido el 6,7% de su presupuesto apropiado (\$1,14 billones) y pagado el 0,4% (\$0,65 billones). El Instituto Nacional de Vías (Invías) ha comprometido el 1,1% de su presupuesto apropiado (\$50.179 millones) y pagado el 0,1% (\$5.939 millones). Respecto al rubro de inversión, el Invías ha comprometido el 0,5% (\$21.221 millones) y pagado el 0%. Por su parte, la ANI ha comprometido el 2,5% (\$229.168 millones) y pagado el 0,03% (\$3.590 millones). En materia de inversión, la ANI ha comprometido el 2,8% (\$209.843 millones) y pagado el 0%.



PROYECTO	APROPiación VIGENTE 2024*
Girardot-Honda-Puerto Salgar	140.472.038.386
Puerta de Hierro-Cruz del Viso	61.846.862.223
Pacífico 2	185.800.340.558
Cartagena-Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad	221.019.698.527
Autopista al Mar 1	421.921.519.786
Pasto-Rumichaca	346.789.369.196
Transversal del Sisga	82.951.548.959
Pacífico 3	287.710.998.062
Conexión Norte	275.641.067.434
Cúcuta-Pamplona	397.887.950.228
Autopista al Mar 2	426.796.535.893
BBY	226.206.278.281
Pacífico 1	328.067.493.851
Villavicencio-Yopal	292.585.368.653
Río Magdalena 2	317.949.718.406
Perimetral de Oriente de Cundinamarca	185.507.978.705
Santana-Mocoa-Neiva	228.384.125.855
Popayán-Santander de Quilichao	246.689.655.363
Bucaramanga-Pamplona	171.805.480.513
Mulaló-Loboguerrero	336.575.102.189
Ruta del Sol III	256.267.908.309
Armenia-Pereira-Manizales	3.282.994.168
Puerto Salgar - Barrancabermeja	340.140.614.334
Sabana de Torres - Curumaní	166.529.436.860
Ecosistemas dragados del Canal del Dique	93.760.668.540
Desarrollo de obras complementarias, gestión social, ambiental y predial de los contratos de concesión vial nacional	2.576.582.587
Control y seguimiento a la operación de los aeropuertos concesionados nacional	2.634.524.599
Apoyo estatal a los aeropuertos a nivel nacional	1.400.000.000
Rehabilitación, construcción y mantenimiento de la red férrea a nivel nacional	132.057.209.397
Control y seguimiento a la operación de las vías férreas nacional	2.000.000.000
Apoyo estatal a los puertos a nivel nacional	800.000.000
Control y seguimiento a la operación de los puertos concesionados	3.304.000.000
Implementación del sistema integrado de gestión y control de la ANI	1.000.000.000
Apoyo para la gestión de la ANI a través de asesorías y consultorías	75.942.042.325
Sistematización para el servicio de información de la gestión administrativa nacional	5.000.000.000
Implementación del sistema de gestión documental de la ANI	1.500.000.000
Control y seguimiento a la operación de las vías primarias concesionadas	13.679.792.000
Rehabilitación, mejoramiento, construcción, mantenimiento y operación de la red vial primaria concesionada a nivel nacional	1.188.179.608.443
Control y seguimiento a las vías fluviales	1.200.000.000
TOTAL	7.473.864.512.630

*Cifras en pesos colombianos

- iii. Congelamiento de las tarifas de peajes: Si bien es cierto que a partir del 16 de enero de 2024 fueron indexadas las tarifas de peajes con el IPC 2022 (13,12%), este ajuste deja de lado el incremento aún pendiente a la fecha con el IPC 2023 (9,28%). En ese sentido, partiendo de la base que dicho incremento a diciembre no se realice, manteniendo las demás variables constantes (ceteris paribus), la diferencia de recaudo en las estaciones de peaje de los proyectos a cargo de la ANI entre los dos escenarios (normal -sin congelamiento- e incremento parcial-solo con el 13,12%-) sería igual a 439.000 millones de pesos.

En otras palabras, si bien es cierto que el pasado 16 de enero de 2024, las tarifas de los peajes fueron indexadas con el IPC de la vigencia 2022 (13,12%), este ajuste parcial no restablece el equilibrio económico que debe primar en los contratos de concesión. De allí que el ejercicio cuantitativo realizado por la CCI parte de la premisa de que las tarifas, a la fecha, no están totalmente indexadas.

En contraposición, además de aumentar el déficit en detrimento de los proyectos, la decisión de no indexar las tarifas estaría generando una obligación fiscal adicional para el Estado a 2040, al comprometer recursos (\$10,87 billones) que bien podrían ser asignados en el futuro a inversiones en sectores como salud, educación, vivienda y/o justicia.