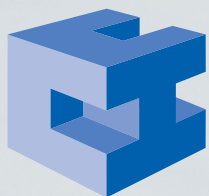


# BITÁCORA

DE LA



CÁMARA COLOMBIANA  
DE LA **INFRAESTRUCTURA**

DIRECCIÓN DE ASUNTOS ECONÓMICOS

SEPTIEMBRE 2025

## A paso de tortuga

PIB crece 2,1%, un avance lento  
y lleno de contrastes sectores  
en compás de espera





# A PASO DE TORTUGA: PIB CRECE 2,1%, UN AVANCE LENTO Y LLENO DE CONTRASTES

En el segundo trimestre de 2025, la economía colombiana creció 2,1% respecto al mismo periodo de 2024. Este resultado, pese a que muestra señales de crecimiento, se situó por debajo de las expectativas del mercado (2,6% - 3,2%). Si bien actividades como el comercio (+5,6%), la agricultura (+3,8%) y las actividades artísticas y de entretenimiento (+7,5%) mostraron un dinamismo destacado, ramas como la construcción (-3,5%) y la explotación de minas y canteras (-10,2%) continuaron en terreno negativo, evidenciando los desafíos estructurales que enfrenta el aparato productivo.

En este contexto, la presente bitácora presenta el análisis de la Dirección de Asuntos Económicos de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (DAE-CCI) relativo a los resultados del Producto Interno Bruto (PIB) y del Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC) en el segundo trimestre de 2025, a partir de la información publicada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

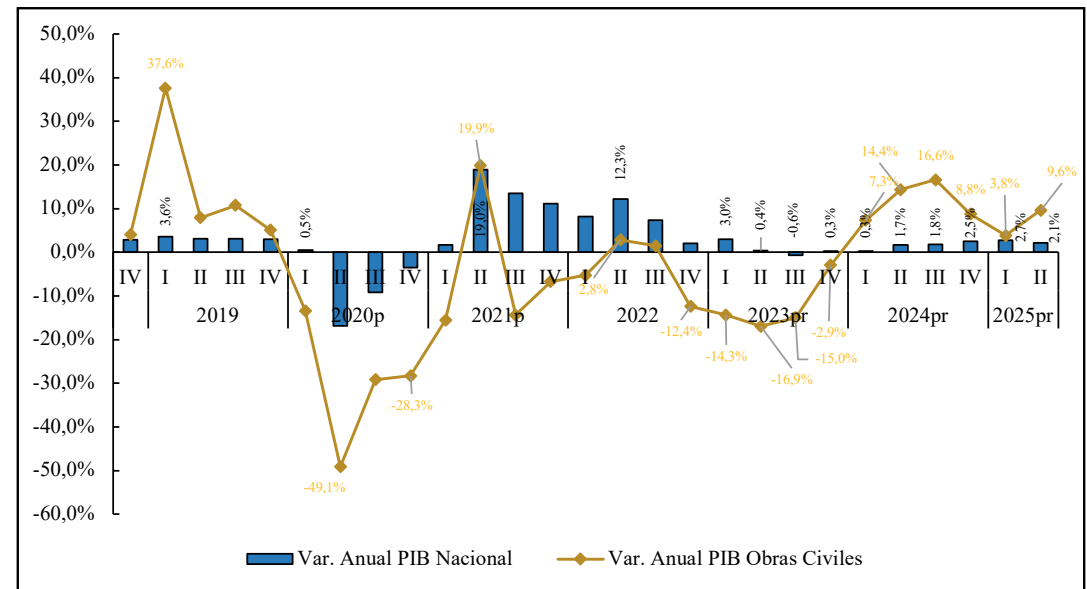
## I. Producto Interno Bruto IV trimestre de 2024

El pasado 15 de agosto de 2025, el DANE publicó los resultados del comportamiento del PIB del país para el segundo trimestre del 2025. El valor agregado de la economía colombiana creció 2,1% respecto al mismo periodo de 2024. Si bien es cierto que esta cifra demuestra una mejor dinámica, como se evidenciará más adelante, aún persiste cierto grado de rezago en sectores clave de la economía como la construcción, la industria y el sector de hidrocarburos.

La gráfica 1 presenta las variaciones históricas del PIB nacional y PIB de obras civiles. Específicamente, en el segundo trimestre de 2025, el PIB del subsector de obras civiles registró un crecimiento de 9,6%.



**Gráfica 1.** Variación anual PIB nacional y de obras civiles 2019-I a 2025-II



Fuente: DAE-CCI a partir de DANE (2025)

Al desagregar el PIB del primer trimestre de 2025 por actividades económicas, se observa que los sectores con mayores crecimientos en su producción fueron ‘Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios’ (7,5%), ‘Comercio al por mayor y al por menor’ (5,6%) y ‘Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca’ (3,8%). Estos sectores experimentaron un desempeño positivo, impulsando el crecimiento económico en el período analizado.

Por su parte, el sector de la construcción registró un decrecimiento de 3,5%, lo cual muestra una tendencia decreciente tras varios trimestres con fluctuaciones. Lo anterior explicado principalmente por bajo índices en la construcción de ‘edificaciones residenciales y no residenciales’, en contraste

**3,5%**

fue el decrecimiento del sector de la construcción registró en el primer trimestre de 2025

con la construcción de ‘carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil’, la cual mostró un crecimiento de 9,6%.

En contraste, algunos sectores experimentaron caídas en su actividad económica. La “Explotación de minas y canteras” registró una contracción del 10,2%, disminuyendo su participación en el PIB de 3,7% a 3,2%.



**Tabla 1.** Variación anual y participación sectorial en el PIB total por ramas de actividad económica

Actividad Económica	Variación Anual	Participación como % del PIB total		Diferencia en Participación en p.p.
	2025-II / 2024-II	2024-II	2025-II	2025-II - 2024-II
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	3,8%	6,2%	6,3%	0,1
Explotación de minas y canteras	-10,2%	3,7%	3,3%	-0,4
Industrias manufactureras	0,9%	11,2%	11,0%	-0,2
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado	0,9%	3,0%	2,9%	-0,1
Construcción	-3,5%	4,4%	4,1%	-0,3
Comercio al por mayor y al por menor	5,6%	16,7%	17,3%	0,7
Información y comunicaciones	3,0%	3,1%	3,1%	0
Actividades financieras y de seguros	2,8%	5,2%	5,3%	0,1
Actividades inmobiliarias	2,0%	9,0%	9,0%	0
Actividades profesionales, científicas y técnicas	1,5%	7,0%	7,0%	0
Administración pública y defensa	1,8%	16,5%	16,5%	0
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios	7,5%	4,3%	4,5%	0,2
Valor agregado bruto	<b>2,1%</b>			
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	2,4%	9,9%	9,9%	0
Producto interno bruto	2,1%	100%	100%	

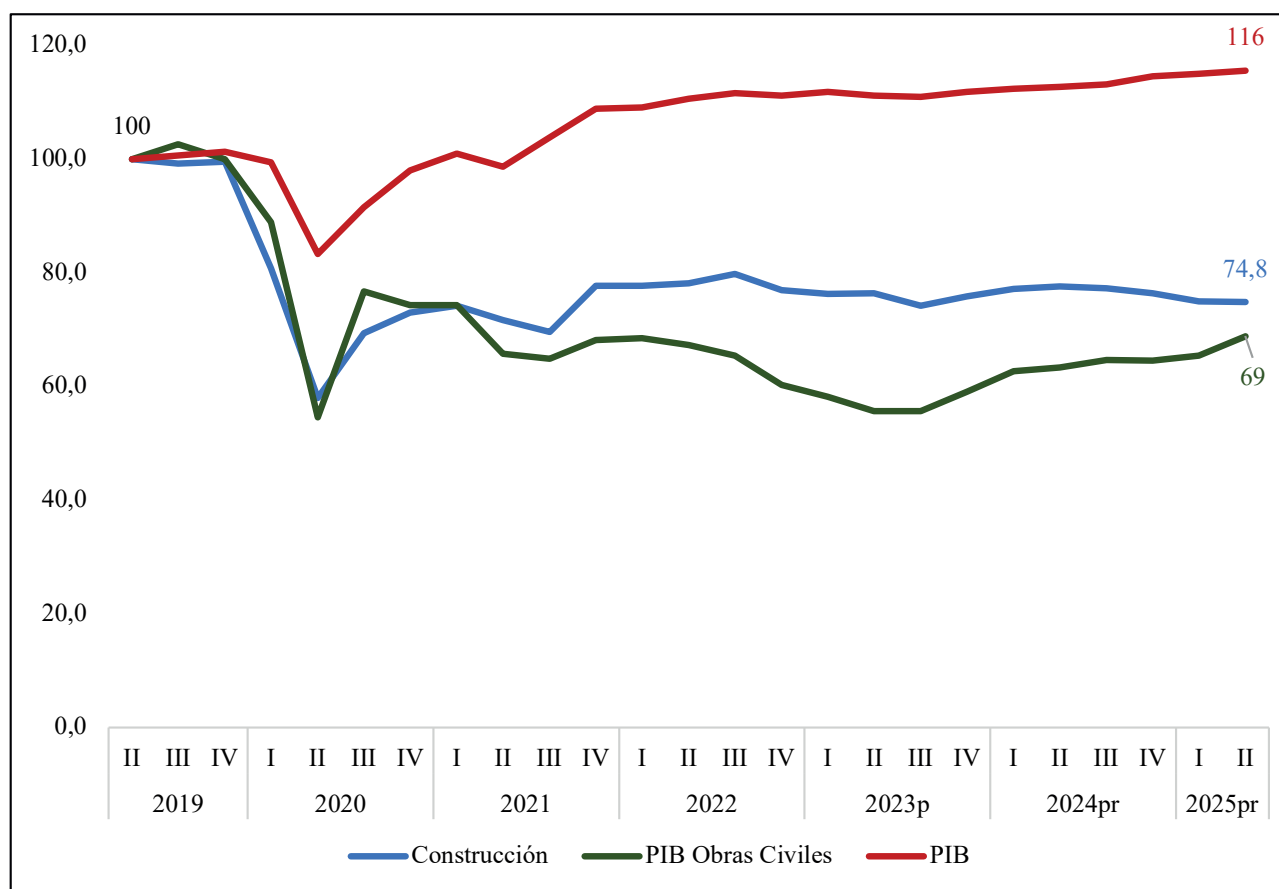
Fuente: DAE-CCI a partir de DANE (2025)

Al ampliar la mirada más allá del comportamiento del último trimestre, se evidencia que el rezago de la construcción y las obras civiles no se limita al impacto inicial de la pandemia. Desde 2020, ambos sectores han mostrado una trayectoria de recuperación mucho más lenta que el PIB agregado. En efecto, mientras que el índice del PIB nacional se ubicó en 116 en el segundo trimestre de 2025, por encima de los niveles en pandemia, en contraste, el sector de la construcción alcanza apenas un 74,8 y las obras civiles se mantienen en 69, consolidando una brecha que no se ha logrado revertir en los últimos años.



Este rezago estructural puede explicarse, en parte, por la demora en el desarrollo y ejecución de nuevos proyectos de gran escala o de importancia estratégica para el país, lo que ha limitado la capacidad del sector para consolidarse como motor de crecimiento en la actual coyuntura económica.

**Gráfica 2.** Desempeño PIB, Obras Civiles y Construcción (Índice 2019=100)



Fuente: DAE-CCI a partir de DANE (2025)

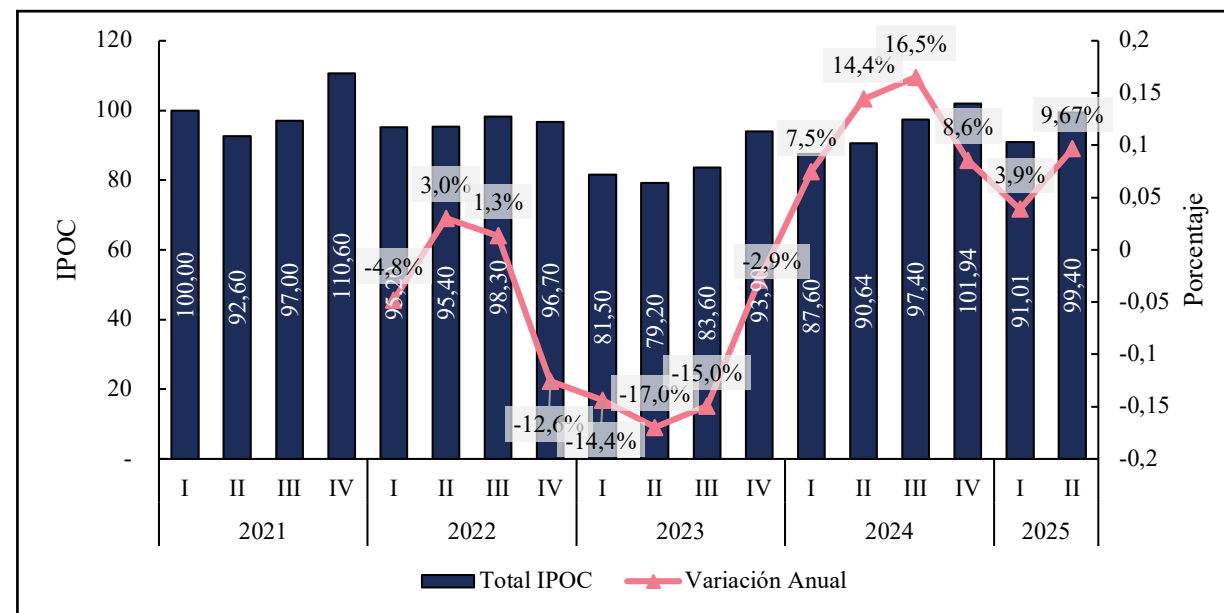
## II. Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC) - Segundo Trimestre de 2025

El Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC) registró un crecimiento de 9,6% anual en el último trimestre, explicado principalmente por el aporte de centrales eléctricas (variación: +52,4% y contribución: 5,2 p.p.) y construcciones en minas (variación: +23,4% y contribución: 2,2 p.p.). También incidieron positivamente las carreteras, calles y ferrocarriles (variación: +10,8%, contribución: 4,5 p.p.), las tuberías de larga distancia (variación: +36,9%, contribución: 0,8 p.p.), el alcantarillado y plantas de tratamiento de agua y gasoductos locales (variación: +48,4%, contribución: 1,5 p.p.) y los cables locales y obras conexas (+42,6%, contribución: 1,0 p.p.).

Por el contrario, algunas subclases presentaron caídas y restaron dinamismo al índice, como las obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (variación: -42,9%, contribución: -3,0 p.p.), los puentes y carreteras elevadas (variación: -33,1%, contribución: -1,6 p.p.) y los acueductos y represas, excepto gasoductos (variación: -23,1%, contribución: -1,9 p.p.).

En el detalle de proyectos, la dinámica del subsector de 'carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles' se explica por la ejecución de importantes proyectos en Bogotá D.C. como, por ejemplo, la avenida 68 (avance promedio: 69,2%), la terminación de calles comerciales en las localidades de Barrios Unidos y Engativá (avance: 37,01%), la intersección a desnivel de la Autopista Sur (NQS) con Avenida Bosa (avance: 43,03%), la construcción de la Avenida Francisco Miranda (calle 45) entre carreras 5 y 7 (avance: 41,35%),

**Gráfica 3.** Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC) y su variación anual 2021-I a 2025-II



Fuente: DAE-CCI a partir de DANE (2025)

la Avenida Laureano Gómez (avance: 88,09%). Asimismo, se destaca el avance físico registrado en los proyectos de 4G y 5G como la Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá-Girardot (avance: 82,1%), Santana-Mocoa-Neiva (avance: 73,8%), Popayán-Santander de Quilichao (avance: 39,9%), Nueva Malla Vial del Valle del Cauca y Accesos Cali y Palmira (avance: 35,6%), Buga-Buenaventura (6,8%), Puerto Salgar-Barrancabermeja (avance: 4,89%) y Sabana de Torres-Curumaní (avance: 10,1%).

Por su parte, en el caso del subsector de 'túneles' (variación de +43,6% y contribución de 0,1 p.p.), lo observado sigue estando asociado al avance de las obras del Túnel del Toyo (tú-

nel 17), que será el más largo de Latinoamérica y cuyas obras del tramo 1 alcanzaron el 99% de avance físico.

En puertos y vías navegables, se produjo una caída anual del 20%, explicada principalmente por la cercana finalización de las obras relacionadas con Puerto Antioquia, el cual entrará en operación hacia finales de año.

En puentes y carreteras elevadas, cuyo índice registró una contracción, su dinámica se explica por un menor impacto -respecto a trimestres anteriores- de obras de gran relevancia para el sector como el viaducto de la Primera Línea del Metro de Bogotá y el viaducto de 4,2 km sobre el río León en Puerto Antioquia.

Ahora bien, no debe perderse de vista que, en los próximos meses, las obras de la Nueva Vía al mar, tras la cesión que realizó el Invías del sector 2, tramo 2, a la Gobernación de Antioquia y al distrito de Medellín, contribuirán en gran medida a la dinámica que se observará en ‘túneles’, ‘puentes y carreteras elevadas’ y ‘carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles’.

Por su parte, el crecimiento en pistas de aterrizaje (+58,5%, contribución de 0,1 p.p.) obedece a intervenciones y modernizaciones de la infraestructura aérea como las obras ejecutadas en el marco del programa Aeropuertos para Servicios Aéreos Esenciales (ASAES), en particular a lo correspondiente al aeródromo de Bahía Solano, las mejoras de pista y construcción de nuevas plataformas en el Aeropuerto Golfo de Morrosquillo (Tolú, Sucre) y las obras de modernización en el Aeropuerto de Tibú (Norte de Santander).

En cuanto a lo registrado en el tipo de construcción ‘alcantarillado, plantas de tratamiento de agua y gasoductos locales’ (+48,4%, contribución de 1,5 p.p.) se explica por obras de acueducto y alcantarillado en los entes territoriales.

Finalmente, el repunte en centrales eléctricas, si bien no corresponde de manera directa al sector transporte, obedece al avance de algunos proyectos relacionados con el Plan de Expansión de Transmisión de Energía en el país, así mismo, nuevos proyectos que ingresaron al Sistema Interconectado Nacional (SIN), donde la empresa XM indica que en lo corrido del año han desarrollado 17 nuevos proyectos (14 de energía solar y 3 térmicas).

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

Tipo de Construcción / Subclase	Año	IPOC	Variación Anual	Contribución total al índice en p.p.
Subclase 1	Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles	83.2	10.8%	4.54
Subclase 2	Pistas de aterrizaje	401.4	58.5%	0.13
Subclase 3	Puentes y carreteras elevadas	105.3	-33.1%	1.59
Subclase 4	Túneles	8.6	43.6%	0.11
<b>Tipo Construcción 1</b>	<b>Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles</b>	<b>79.8</b>	<b>6.7%</b>	<b>3.19</b>
Subclase 5	Acueductos y otros conductos de suministro de agua, represas, excepto gasoductos	125.1	-23.1%	1.87
Subclase 6	Puertos, vías navegables e instalaciones conexas	254.9	-18.0%	0.24
Subclase 7	Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones	101.5	72.7%	0.15
<b>Tipo Construcción 2</b>	<b>Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)</b>	<b>133.5</b>	<b>-20.4%</b>	<b>1.96</b>
Subclase 8	Tuberías de larga distancia	59.2	36.9%	0.84
Subclase 9	Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables)	45.1	-42.9%	2.95
Subclase 10	Cables locales y obras conexas	137.4	42.6%	1.02
Subclase 11	Alcantarillado y plantas de tratamiento de agua y gasoductos locales	130.8	48.4%	1.53
<b>Tipo Construcción 3</b>	<b>Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas</b>	<b>75.7</b>	<b>3.0%</b>	<b>0.44</b>
Subclase 12	Construcciones en minas	657.5	23.4%	2.20
Subclase 13	Centrales eléctricas	140.0	52.4%	5.22
<b>Tipo Construcción 4</b>	<b>Construcciones en minas y plantas industriales</b>	<b>212.4</b>	<b>38.3%</b>	<b>7.42</b>
Subclase 14	Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento	114.4	-18.3%	0.29
Subclase 15	Otras obras de ingeniería civil	109.2	11.5%	0.84
<b>Tipo Construcción 5</b>	<b>Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil</b>	<b>109.9</b>	<b>5.1%</b>	<b>0.54</b>
<b>Total IPOC</b>		<b>99.4</b>	<b>9.6%</b>	

Fuente: DAE-CCI a partir de DANE (2025)

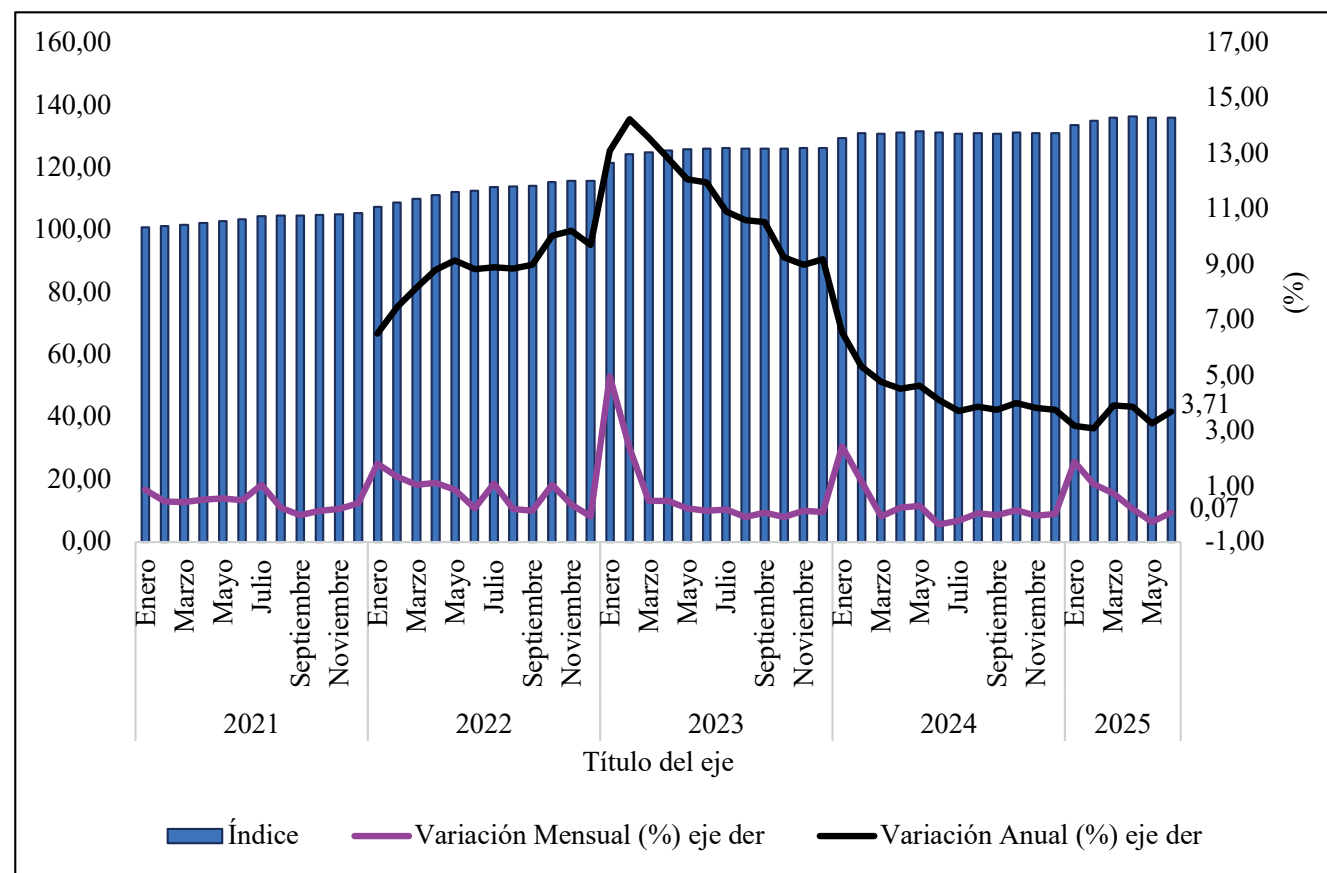
### III. Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV)

El Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV), elaborado por el DANE, es un índice de precios que mide la variación promedio de los costos en que incurren los constructores al desarrollar proyectos de infraestructura. Su cálculo se basa en el seguimiento a los principales insumos empleados en este tipo de obras, entre ellos, materiales de construcción, mano de obra, maquinaria y equipos, con el fin de reflejar cómo evolucionan los gastos requeridos para la ejecución de carreteras, puentes, túneles, presas, sistemas de riego y demás proyectos de obras civiles.

En ese sentido, el ICOCIV permite hacer un seguimiento detallado de los principales costos asociados a la ejecución de una obra, identificando cuáles insumos presionan al alza el presupuesto y cómo varían en el tiempo. De esta forma, se convierte en un insumo clave para entender la dinámica de precios de materiales, equipos y servicios especializados, lo que a su vez facilita la planeación, programación y control de proyectos de infraestructura tanto públicos como privados.

En junio de 2025, el ICOCIV registró una variación anual de 3,7%, mientras que la variación mensual fue de 0,07%, lo que confirma un comportamiento estable en lo corrido del año. Tanto en 2024 como en los primeros meses de 2025, el índice ha mostrado una diná-

**Gráfica 4.** Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV) variación anual y mensual



Fuente: DAE-CCI a partir de DANE (2025)

mica estable, superando los periodos de altos costos que caracterizaron al año 2023, cuando la variación anual alcanzó picos cercanos al 15%. Esta estabilidad reciente refleja una normalización en los

precios de los principales insumos de la construcción de obras civiles, permitiendo un escenario de mayor previsibilidad para la planeación y ejecución de proyectos de infraestructura.



El comportamiento del ICOCIV estuvo explicado principalmente por el desempeño de los materiales, que con una ponderación del 51,3% registraron una variación anual de 2,5%, aportando 1,31 p.p. al resultado total. La mano de obra también mantuvo un peso relevante en la dinámica de los costos, con un incremento anual de 7,0% y una contribución de 1,17 p.p., reflejando los ajustes salariales propios del sector. A estos se sumó la incidencia de la maquinaria (variación anual de 4,9%, contribución de 0,58 p.p.) y el transporte (variación anual de 5,0%, contribución de 0,41 p.p.), consolidando su papel como impulsores de la variación del índice.

Por el contrario, algunos grupos mostraron variaciones negativas, como los equipos especiales para obra, con una caída anual de 2,7% y una contribución de -0,06 p.p., y en menor medida los equipos, que pese a un crecimiento anual de 4,7%, presentaron retrocesos en la variación mensual (-0,7%). En conjunto, los resultados de junio reafirman que la dinámica del ICOCIV en 2025 se explica principalmente por el encarecimiento de insumos tradicionales (materiales y mano de obra), mientras que rubros más específicos como equipos especializados ejercen una presión a la baja sobre el índice.

**Tabla 3.** Variación y contribución mensual, año corrido y anual por grupos de costos de ICOCIV

Grupos de costos	Ponderación (%)	Variación (%)			Contribución a la variación total (puntos porcentuales)		
		Mensual	Año corrido	Anual	Mensual	Año corrido	Anual
Materiales	51,31	0,09	2,99	2,46	0,05	1,59	1,31
Herramienta menor	2,14	0,12	1,53	1,87	0	0,03	0,04
Maquinaria	12,71	0,56	4,53	4,87	0,07	0,54	0,58
Equipos	6,18	-0,67	3,28	4,67	-0,04	0,18	0,26
Mano de obra	16,89	0,02	6,71	6,96	0,00	1,13	1,17
Transporte	8,89	-0,01	4,09	5,03	0,00	0,34	0,41
Equipos especiales para obra	1,89	-0,47	-1,64	-2,74	-0,01	-0,04	-0,06

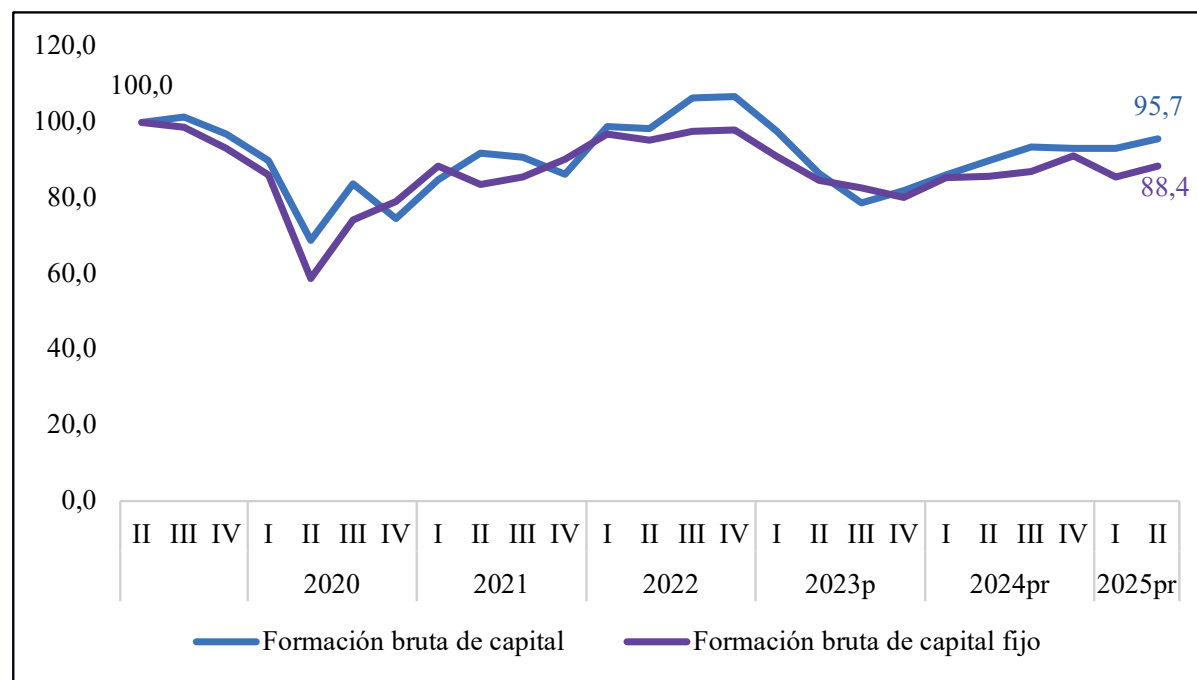
Fuente: DAE-CCI a partir de DANE (2025)

## IV. Formación Bruta de Capital (Inversión)

La Formación Bruta de Capital (FBK) es un indicador macroeconómico que mide la inversión total realizada en una economía, incluyendo tanto la Formación Bruta de Capital Fijo (FBKF) como la variación de existencias. Mientras que la FBKF se centra exclusivamente en la adquisición de activos fijos (maquinaria, equipo de transporte, edificaciones, obras de infraestructura, propiedad intelectual y otros bienes duraderos que participan en el proceso productivo por más de un año), la FBK incorpora además los cambios en inventarios o existencias que tienen las empresas, como materias primas o bienes en proceso. De esta manera, la FBK refleja de manera integral la inversión destinada a fortalecer la capacidad productiva del país.

El seguimiento de este indicador es especialmente relevante para el sector de infraestructura, dado que este tipo de proyectos requieren altos niveles de inversión en múltiples rubros, que van desde la compra de materiales y maquinaria hasta la ejecución de obras de gran escala como carreteras, puertos, aeropuertos, ferrocarriles, alcantarillado y centrales eléctricas. Observar la evolución de la FBK y, en particular, de la FBKF, permite dimensionar el dinamismo de la inversión productiva, anticipar la capacidad de expansión económica futura y evaluar el papel de la infraestructura como motor del crecimiento y la competitividad del país.

**Gráfica 5.** Desempeño FBK & FBKF (Índice 2019 = 100)



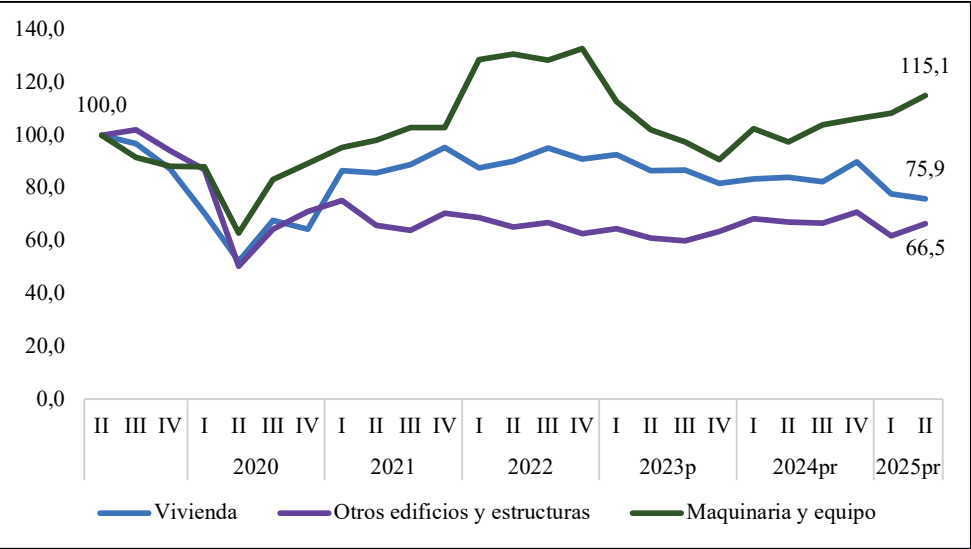
Fuente: DAE-CCI a partir de DANE (2025)

En el segundo trimestre de 2025, la Formación Bruta de Capital (FBK) se ubicó en un nivel de 95,7 (índice 2019=100), mientras que la Formación Bruta de Capital Fijo (FBKF) alcanzó 88,4, mostrando una brecha entre ambas series explicada por la incidencia positiva de la variación de inventarios. Aunque ambas medidas permanecen por debajo de los niveles de 2019, se evidencia una recuperación frente al 2023, cuando el indicador

cayó de manera marcada tras alcanzar picos en 2022. El comportamiento reciente sugiere una lenta reactivación de la inversión, con una mejora relativa en el componente de existencias, pero con rezagos en la inversión fija, lo cual refleja que el aparato productivo aún enfrenta desafíos para consolidar un ciclo de expansión sostenido en activos de largo plazo, fundamentales para el crecimiento y la infraestructura.

Adicionalmente, en cuanto a la FBKF por tipo de activo, se observa un comportamiento heterogéneo en el segundo trimestre de 2025. La inversión en maquinaria y equipo destaca como el componente más dinámico, con un índice de 115,1 frente a 2019, reflejando el esfuerzo de modernización tecnológica y fortalecimiento de la capacidad productiva. En contraste, la inversión en otros edificios y estructuras, directamente asociada a proyectos de infraestructura no residencial, se mantiene rezagada en 66,5, evidenciando las dificultades para consolidar obras de gran escala. Por su parte, la inversión en vivienda alcanzó 75,9, todavía por debajo de los niveles prepandemia, lo que refleja la desaceleración del sector edificador. En conjunto, el desempeño evidencia que, mientras la inversión en maquinaria impulsa la recuperación, la infraestructura física y la construcción aún enfrentan importantes retos para retomar un papel protagónico en el crecimiento económico.

**Gráfica 6.** Desempeño por tipo de FBKF (Índice 2019=100)



Fuente: DAE-CCI a partir de DANE (2025)

## Conclusiones

El comportamiento económico del segundo trimestre de 2025, según los datos del PIB publicados por el DANE, muestra un crecimiento de 2,1% anual, reflejando una recuperación moderada, pero todavía con marcadas diferencias entre sectores. La expansión estuvo impulsada por actividades como comercio (+5,6%), agricultura (+3,8%) y actividades artísticas y de entretenimiento (+7,5%), que lograron ganancias de participación dentro del PIB. En contraste, se registraron retrocesos en sectores estratégicos como la explotación

de minas y canteras (-10,2%) y la construcción (-3,5%), esta última con una menor participación en la economía, pasando de 4,4% a 4,1%.

En cuanto al desempeño del sector de obras civiles, aunque a primera vista el IPOC mostró un avance positivo cercano al 9,6% anual, este resultado estuvo explicado principalmente por proyectos del sector energético, en particular la construcción de centrales eléctricas y obras de generación, así como las dinámicas de obras civiles en ciudades capitales, las cuales contribu-

yeron al indicador de ‘carreteras (excepto elevadas); calles y ferrocarriles’. Sin embargo, al analizar el agregado de infraestructura de transporte y edificaciones no residenciales, se observa que el sector continúa fuertemente rezagado frente al PIB agregado, con índices muy por debajo de los niveles pre-pandemia.

Adicionalmente, la FBKF confirma esta dinámica rezagada, especialmente en componentes como otros edificios y estructuras, directamente asociados a grandes proyectos de infraestructura, lo que re-

fleja la demora en el desarrollo de iniciativas estratégicas para el país. En contraste, la inversión en maquinaria y equipo ha tenido un mejor desempeño, mostrando el desbalance entre modernización productiva y la falta de dinamismo en la construcción de obra física. Por el lado de los costos, el ICOCIV muestra un escenario más favorable: en junio de 2025 la variación anual fue de 3,7% y la mensual de apenas 0,07%, lo que confirma un proceso de estabilización en los precios de los principales insumos para la construcción de infraestructura.

Este comportamiento permite una mayor previsibilidad para la planeación y ejecución de proyectos, aunque persiste el desafío de dinamizar la inversión en obras civiles para que el sector recupere su papel como motor del crecimiento económico.

En conclusión, el sector de obras civiles continúa siendo un pilar clave del crecimiento económico, aunque persisten desafíos en ciertos subsectores que requieren estrategias específicas para fortalecer su recuperación y garantizar un desarrollo más equilibrado y sostenible.





**CÁMARA COLOMBIANA  
DE LA INFRAESTRUCTURA**  
POR UNA COLOMBIA UNIDA