

RASEC

REPORTE ANIF SECTOR CONSTRUCCIÓN

Septiembre de 2023 | No. 247

ISSN 1794-3256

CONFIANZA: LOGRO QUE NO DEBERÍA TOMARSE A LA LIGERA

El sector constructor ha enfrentado grandes retos a lo largo del año que han repercutido en la dinámica productiva de sus componentes. Hasta el momento en ANIF hemos abordado las modificaciones del programa “Mi Casa Ya”, dando paso a distintas mesas de discusión con actores clave. Ahora es el turno de poner en el radar al componente de obras civiles.

Los principales avances en esta materia se han dado en los últimos 30 años, como resultado de la participación de actores privados que han aportado dinamismo y un flujo de recursos relevantes. En el *Comentario Económico* del 23 de mayo “*Puertos en Colombia: ejemplo de desarrollo estratégico*”, se entró en el detalle del desarrollo de los puertos en Colombia, evidenciando la importancia y los logros que se han desprendido de la adopción del modelo de las concesiones portuarias. Tal es así, que hoy el país cuenta con una de las terminales de transporte marítimo más importantes del continente y una ventana de oportunidad para la inserción del mercado local en el comercio internacional.

Si bien este ha sido el desarrollo de infraestructura de transporte más exitoso del país, no es el único que se ha beneficiado de la relación entre el sector público y el privado. La red de transporte terrestre, puntualmente de carreteras, también ha sido un reflejo de los beneficios que se desprenden de esta relación. Colombia desde la década de los 90s ha incorporado la participación privada en la construcción de la red vial primaria. Los avances más importantes en este frente se han logrado en los últimos

11 años, y muestran una estrecha relación con el desarrollo de un marco normativo claro y una estructura productiva eficiente y transparente. Esto ha puesto al país en el radar de inversionistas que han modificado los flujos de inversión procíclica, que por varios años han retrasado la construcción de una infraestructura de transporte terrestre competitiva y alineada con el nivel de desarrollo económico del país.

Es esto último lo que motiva este informe RASEC. En tanto la decisión de congelar las tarifas de los peajes, que entró en vigencia en enero de este año y cuyo levantamiento se encuentra en proceso de discusión al interior de las carteras de transporte y hacienda, no solo representa una presión fiscal adicional, sino que pone en riesgo el activo más importante que tiene el país para el desarrollo de su infraestructura: la confianza. Un logro silencioso que ha tardado varios años en consolidarse, pero que puede diluirse fácilmente con decisiones que pongan en riesgo el equilibrio productivo alcanzado con la figura de las Asociaciones Público-Privadas (APP).

Flujos que hablan por sí solos

Como se señaló la inversión en infraestructura ha estado enmarcada por un comportamiento procíclico que se ha logrado contrarrestar de forma parcial por los flujos de recursos inyectados por los actores privados. Esto no es un comportamiento atípico. Los montos destinados a la inversión en Colombia son los más bajos y variables al

RASEC

REPORTE ANIF SECTOR CONSTRUCCIÓN

| Pág. 2

compararlo con los otros rubros de gasto del Gobierno Nacional Central. Mientras que entre 1994 y 2022 la inversión total del GNC promedió 2.0% del PIB, con solo un periodo de registros altos entre 2012 y 2015 con una inversión promedio de 3.0% del PIB, (ver Gráfico 1), las transferencias y el gasto en pensiones registraron un crecimiento sostenido y relevante. En el primero de los casos las transferencias pasaron de representar el 4.4% del PIB en 1994 al 9.4% de PIB en 2022 promediando un 7.0% del PIB a lo largo del periodo. En cuanto al gasto en pensiones se registra un incremento del 1.0% del PIB en 1994 a 3.5% del PIB para el periodo 2005-2022.

En el informe ESPE no. 99, publicado por el Banco de la República, se analiza de forma detallada el comportamiento de la inversión, puntualmente en infraestructura. Ahí se presenta que Colombia muestra un comportamiento típico, aunque moderado, de la inversión en países emergentes. En los que la dinámica de la inversión pública se encuentra relacionada con los ciclos económicos. En el país este comportamiento se desprende del marco institucional que determina las

asignaciones del Presupuesto General de la Nación. Este está caracterizado por la inflexibilidad del gasto, como ya hemos detallado desde ANIF en repetidas ocasiones. Puntualmente, las rentas con destinación específica, los porcentajes mínimos para el gasto en destinos específicos y el dictamen constitucional alrededor del gasto social ponen presión sobre los recursos destinados a la formación bruta de capital. Tal es así que en épocas de menor crecimiento el rubro termina por ser un gasto residual con montos inferiores a los necesarios para garantizar el continuo crecimiento de la formación bruta de capital y con esto el desarrollo sostenido de la economía nacional.

Ahora, lo descrito hasta el momento se basa en las generalidades de la inversión del Gobierno Nacional. Al centrarse en las destinaciones al desarrollo de infraestructura de transporte se encuentra que son varias las fuentes que toman participación. En el marco nacional una parte de las fuentes principales son los recursos públicos ya descritos. A este se le suman los recursos derivados de las regalías de las cuales una parte tiene destinación al desarrollo de infraestructura. En adición, el sector privado participa de la inversión por medio de las APP que hasta el momento han tenido énfasis en proyectos viales. A nivel territorial, los presupuestos de los entes regionales, junto con las transferencias con destinación para inversión que reciben del Sistema General de Participación, ayudan al financiamiento de proyectos a nivel local.

A pesar de que existen varias fuentes de financiamiento público estas en su mayoría siguen el comportamiento procíclico. Puntualmente, por el lado de las regalías estas dependen de los ciclos petroleros lo que termina por fluctuar los montos destinados a la inversión en infraestructura. La alta volatilidad de los recursos en el

Gráfico 1. Inversión del GNC (% del PIB)



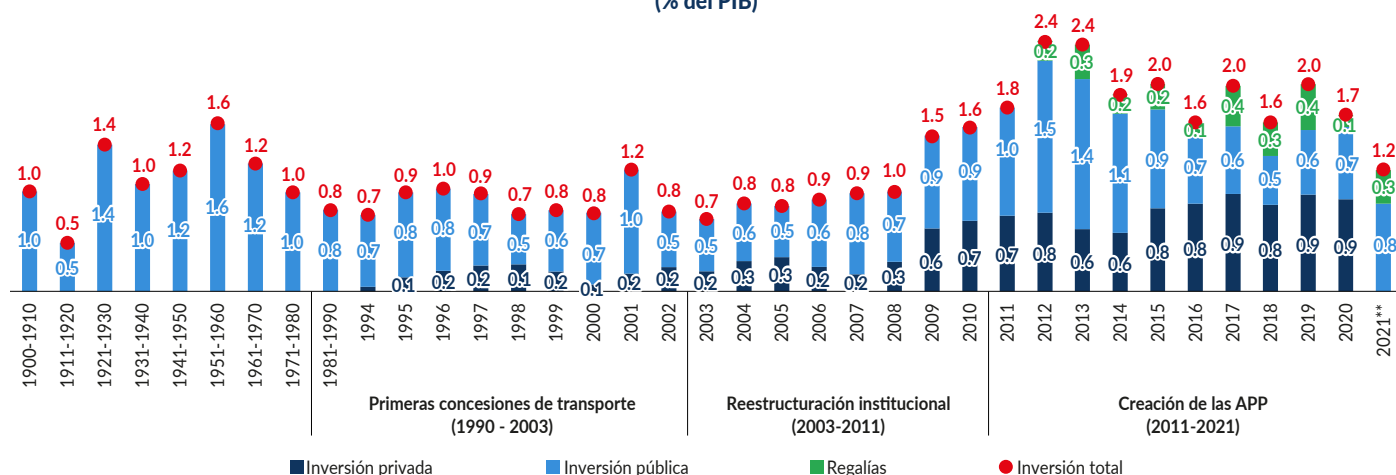
Nota: la inversión corresponde en este caso a la formación bruta de capital.
Fuente: Ministerio de Hacienda y Crédito Público - Balance Fiscal.

RASEC

REPORTE ANIF SECTOR CONSTRUCCIÓN

| Pág. 3

Gráfico 2. Inversión en infraestructura (% del PIB)



Fuente: Fedesarrollo.

corto plazo explica, en parte, los atrasos en las obras que se encuentran en marcha y, en el largo plazo, dan razón del atraso que el país tiene en materia de infraestructura de transporte frente a países pares de la región.

He aquí la importancia de la participación del capital privado. Como se ve en el Gráfico 2, Colombia ha contado con inversión privada desde la década de los noventa con la implementación de la primera ola de concesiones de transporte. Aunque desde entonces se ha visto un crecimiento progresivo de la participación de esta fuente en el total de la inversión, es hasta 2009 donde adquiere una relevancia significativa. La mayor participación de esta fuente. Con esto el sector ha logrado mitigar de forma parcial la prociclicidad de la inversión al tiempo que le ha dado un impulso que va más allá de flujo de recursos y se traduce en el desarrollo eficiente de la infraestructura de transporte.

Lecciones aprendidas

La incorporación y crecimiento de la participación del capital privado ha sido el resultado de una larga experiencia que el país ha acumulado en el uso de concesiones, lo que le ha permitido al sector de obras civiles de transporte sobre ponerse, hasta cierto punto, a las restricciones presupuestales. Posiblemente el mayor logro en esta materia ha sido la introducción de las Asociaciones Público-Privadas creadas por la Ley 1508 de 2012. En esta se reúnen los aprendizajes acumulados del esquema de concesiones de la primera, segunda y tercera generación.

La introducción de las APP se da ante la necesidad de acatar los problemas de ejecución de las obras, los sobrecostos y los fenómenos de corrupción de los contratos establecidos bajo la Ley 80 de 1993. De igual forma, incorpora la creación

RASEC

REPORTE ANIF SECTOR CONSTRUCCIÓN

| Pág. 4

de una vigencia futura que excedieran el horizonte de mediano plazo del Marco Fiscal de Mediana Plazo, de tal forma que permitiera el desarrollo de proyectos de infraestructura que suelen exceder el marco de 10 años. De esta forma, adicionó un tipo de vigencia a las ya creadas por la Ley 819 de 2003, con lo cual el país quedó con tres de estos tipos de instrumentos de planificación presupuestal (vigencia ordinaria, excepcional y APP), ver Tabla 1. Vale la pena recordar que las vigencias futuras permiten gastar el presupuesto de vigencias posteriores a la vigencia actual para poder cumplir con el desarrollo de proyectos que son de naturaleza plurianual, como las obras de infraestructura. Eso con el compromiso de que el gobierno realice el pago del gasto en el que incurrió.

De esta forma, la figura de las Asociaciones Público-Privadas se han estructurado como un elemento que vincula a empresas y actores privados con el gobierno para la provisión de bienes públicos como es la infraestructura

de transporte. Es necesario mencionar que el éxito de esta figura se desprende en gran medida del marco regulatorio y legal que ha introducido en los contratos establecidos tras la entrada en vigor de la misma. En los que se involucran la retención y transferencia de riesgos entre las partes y los mecanismos de pago. Dos factores determinantes para atraer inversión a los proyectos de infraestructura en tanto aportan transparencia y eficacia a la gestión de los proyectos.

A su vez, la aprobación de estos exige la evaluación económica, social, ambiental y financiera de los proyectos de tal forma que cumplan con satisfacer las necesidades de la población de forma eficiente. Además, los proyectos van más allá de la construcción de las obras, implican la construcción, operación y mantenimiento. Lo que se ha traducido en los proyectos de 4G en incentivos para que los concesionarios introduzcan procesos más sofisticados, innovadores y de mayor calidad.

Tabla 1. Tipos de vigencias futuras y responsables de aprobarlas

 Tipo de vigencia futura	 Soporte normativo	 Definición
Ordinaria	Ley 819 de 2003	Cuentan con mínimo el 15% de apropiación en la vigencia fiscal en que se autorizan. Pueden exceder el periodo de gobierno en proyectos de inversión que el CONPES declare de importancia estratégica (previo aval fiscal del CONFIS). Se autorizan por CONFIS o Dirección General del Presupuesto Público Nacional por delegación.
Excepcional		Destinadas a infraestructura, energía, comunicaciones, aeronáutica, defensa, seguridad y garantía de concesiones; no requieren apropiación en el año en que se autorizan. Pueden exceder el periodo de gobierno en proyectos de inversión que el CONPES declare de importancia estratégica, previo aval fiscal del CONFIS.
APP	Ley 1508 de 2012	Amparan la realización de proyectos que vinculan capital privado, superiores a 6.000 SMLMV; plazo máximo 30 años. Aprueba el CONFIS, previo concepto favorable del Ministerio del ramo y del registro en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional. El CONPES, previo concepto del CONFIS, define límite anual de autorizaciones para comprometer VF para APP.

Fuente: Ministerio de Hacienda, informe de vigencias futuras con base en la normatividad vigente.

RASEC

REPORTE ANIF SECTOR CONSTRUCCIÓN

| Pág. 5

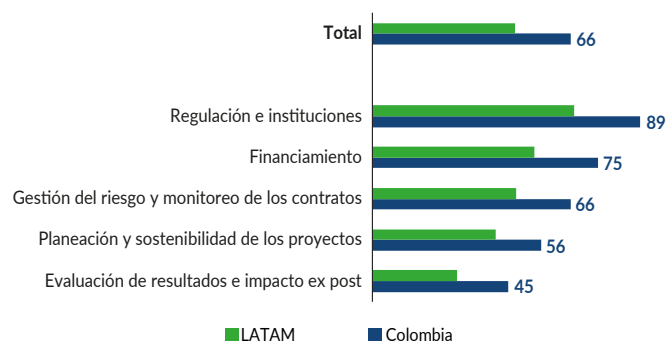
Estos puntos señalados han llevado a que Colombia haya logrado alcanzar un puntaje sobre saliente en la medición 2021/2022 del índice de Infrascopie, que mide la capacidad de los países para implementar asociaciones público-privadas de formas eficiente y sostenible en sectores de infraestructura clave. Colombia recibió un puntaje de 66/100 ubicándose en la 4 posición a nivel regional. De las 5 categorías que se miden en el índice (Regulación e instituciones, preparación y sostenibilidad de los proyectos, financiamiento, gestión del riesgo y monitoreo de los contratos, y evaluación de resultados e impacto ex post) Colombia registró resultados superiores al promedio regional. Cabe señalar que fueron las categorías de regulación e instituciones, gestión de riesgo y monitoreo, así como la evaluación ex post las que lideraron los resultados del país y que explican por qué Colombia es uno de los principales mercados de interés en la región para la inversión en APPs.

Cabe señalar que todavía existen temas por mejorar dentro del modelo concesionado que alejan al país de la

primera posición en la región. El primer frente que debe ser atacado es la competencia en las licitaciones, en las que se observa un espacio de mejora en cuanto a la transparencia y publicidad de las licitaciones, así como la extensión de la participación de la figura de APP a proyectos de menor escala. En segundo lugar, se encuentra la adquisición y trámite de tierras para el desarrollo de los proyectos, frente en el que se requiere de un mayor acompañamiento y asistencia gubernamental. De igual forma, el sistema carece de un proceso de seguimiento a la gestión financiera, puntualmente en la presentación de informes periódicos de indicadores financieros. Por último, desde el lado de la inversión pública se identifica una fragmentación presupuestal, carencia de transparencia y vacíos en la gestión plurianual de proyectos.

De esta forma, los resultados del índice capturan los avances que Colombia ha alcanzado desde la implementación de la Ley 1508, y ponen en perspectiva aquellas falencias sobre las que aún se debe trabajar. Lo anterior demuestra que el sector de infraestructura ha logrado alcanzar un estatus de interés de estado, más que de gobierno, lo que le ha permitido incorporar los aprendizajes adquiridos durante las décadas. He aquí el punto que abre al siguiente tema a tratar en este informe. La solidez de la estructura establecida para el desarrollo de infraestructura de transporte requiere del compromiso por mantener los acuerdos y mecanismos que le han permitido al país construir confianza alrededor del modelo de APP, así como, por incorporar las mejoras requeridas para ser cada vez más competitivos. Especialmente de cara a los nuevos proyectos multimodales de transporte que se presentaron con la ola 5G, los cuales requieren de grandes inversiones y de un alto nivel de conocimiento técnico.

Gráfico 3. Índice de Infrascopie por categorías (Resultados 2021/2022)



Fuente: elaboración ANIF con base en Índice de Infrascopie.

RASEC

REPORTE ANIF SECTOR CONSTRUCCIÓN

| Pág. 6

Decisiones de corto plazo que amenazan el esfuerzo de muchos años

El éxito de las vigencias futuras y las Asociaciones Público-Privadas ha estado acompañado por la figura del Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales – FCEE. Este, según el Decreto 423 de 2001, es “un sistema de manejo de los recursos transferidos por las entidades aportantes en la forma, cuantía y oportunidades previstas en el plan de aportes al administrador, para atender el cumplimiento de las obligaciones contingentes asumidas en el contrato identificado en la correspondiente cuenta”. Es decir que el Fondo está conformado por una serie de subfondos asignados a una entidad con un contrato sobre el que existe el riesgo de tener que asumir una obligación contingente en el futuro. Así las entidades de los sectores que han sido clasificados como riesgosos (infraestructura de transporte, energético, saneamiento básico, agua potable y comunicaciones) deben hacer aportes al FCEE para el cumplimiento eventual de las contingencias.

La definición de los aportes se desprende de un marco técnico claro, establecido en el Decreto 1068 de 2015. En este se establece que el CONPES debe definir qué riesgos son responsabilidad de cada actor público y privado en los proyectos de infraestructura (CONPES 3107). A partir de eso, y en función de quién tiene mejor información para prever y valorar los riesgos y quién esta en mejores condiciones para mitigarlos, se hace una asignación de responsabilidades para cada uno de los proyectos y por cada tipo de riesgo, bien sea la entidad pública o la privada.

Entrar en la materia de este Fondo ha cobrado relevancia a lo largo del año en respuesta a la decisión de congelar

las tarifas de los peajes, a través del Decreto 0050 de 2023 expedido por el Ministerio de Transporte. Si bien, esta es una medida que busca alivianar las presiones inflacionarias sobre la población, las repercusiones sobre el esquema de financiamiento de las obras viales de infraestructura son relevantes, especialmente en términos de los acuerdos establecidos en los contratos de concesión, la confianza alrededor de estos y las presiones fiscales que esto conlleva para el país. Es necesario mencionar que esta es una medida que aplica a los peajes en cabeza del INVIAS (30) y la ANI (113).

El no incremento de las tarifas al inicio del año implicó la adopción de medidas paralelas que garanticen el flujo de recursos hacia los proyectos que se encuentran en marcha y funcionamiento. Para eso en el Decreto se dictaminó como uno de los recursos alternativos la Contribución Nacional de Valorización – CNV. Adicional a eso, para la Agencia Nacional de Infraestructura- ANI, entidad en cabeza de las concesiones de infraestructura de transporte, se planteó el uso de los recursos de la subcuenta de infraestructura del Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales con el fin de suplir las contingencias generadas por la decisión. Además de encargar al Ministerio de Hacienda la asignación de recursos conforme a la disponibilidad presupuestal y lo establecido en el Marco Fiscal de Mediano Plazo y Marco de Gasto de Mediano Plazo del Sector Transporte.

Según lo reportado en el MFMP 2023, presentado a mediados de junio, los aportes históricos realizados al FCEE desde su creación al cierre de 2022 suman un total de \$7.3 billones, de los cuales se han realizado pagos por el orden de los \$2.6 billones relacionados con la materialización de riesgos contingentes. De esta forma, a la fecha el Fondo cuenta con un saldo de \$.6,1 billones.

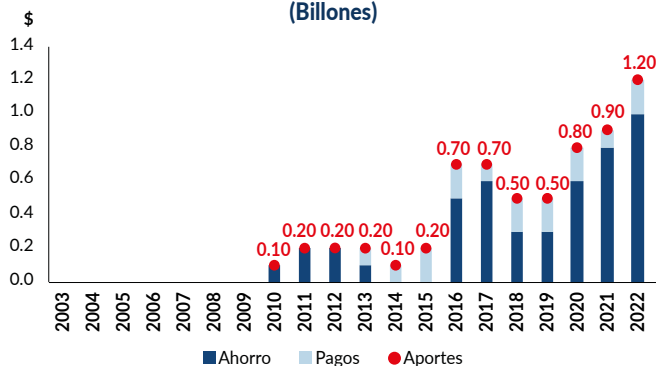
RASEC

REPORTE ANIF SECTOR CONSTRUCCIÓN

| Pág. 7

Cabe señalar que, si bien el monto con el que cuenta el fondo se mantiene en niveles altos, los aportes en su mayoría se han desprendido de los proyectos de Primera, Segunda y Tercera Generación (55% del total). Esto implica que entre 2023 y 2024 el Fondo debería estar percibiendo los desembolsos de los aportes correspondientes a las obras de 4G, conforme más proyectos vayan alcanzando su etapa de finalización de la construcción (ver Gráfico 4).

Gráfico 4. Aportes y pagos FCEE (Billones)



Valores constantes de 2022.

Fuente: Ministerio de Hacienda y Crédito Público - MFMP 2023.

Resulta necesario conocer la composición del FCEE para poder determinar la capacidad de este para atender la contingencia derivada del Decreto 0050 de 2023. Como se indica en un estudio de Fedesarrollo¹ publicado hacia finales de abril del presente año, según estimaciones de la CCI (Cámara Colombiana de Infraestructura) el congelamiento de las tarifas durante 2023 podría traducirse en la pérdida de \$1 billón para los concesionarios. Este monto es posible cubrirse con los recursos acumulados

en el Fondo. No obstante, pone en riesgo la finalidad del mismo, en tanto este debe acatar la materialización de los riesgos definidos en los contratos de las obras 4G, como fue el caso de la disminución del tráfico durante el periodo de pandemia, más no por la decisión unilateral del Gobierno de no incrementar las tarifas.

Es decir, por más de que se cuente con los recursos para enfrentar la decisión tomada desde la cartera de transporte, la pérdida real para el sector y el modelo concesionado va más allá y resulta ser mucho más riesgosa. El mensaje de incumplimiento de los términos de los contratos por decisiones unilaterales del Gobierno pone una tela de juicio a la confianza depositada por inversionistas y concesionarios al sistema de APP en Colombia. El debilitamiento de este activo imperceptible le resulta al país altamente costoso dado que la construcción del mismo lleva años, pero unas pocas acciones pueden afectarlo de forma permanente. De hecho, la Procuraduría ha pendido las alarmas entorno a las de demandas contra la ANI que se están llevando a cabo y que se espera terminen en una ola de litigios contra la entidad.

Además, vale la pena recordar que esta situación toma lugar en un momento en donde el país acumula un pasivo contingente por el orden de los \$20 billones, como se indica en el MFMP 2023, asociado a proyectos de la Primera generación² y a planes de aportes relacionados con los proyectos 4G y 5G que ya han sido adjudicados (ver Gráfico 5). La situación descrita presiona la deuda del país con el Fondo al alza con acciones evitables que pueden tener consecuencias de endurecimiento de las condiciones de contratos futuros en esta materia.

¹ El aporte de las concesiones mediante APP en infraestructura de transporte al crecimiento y el bienestar de Colombia.

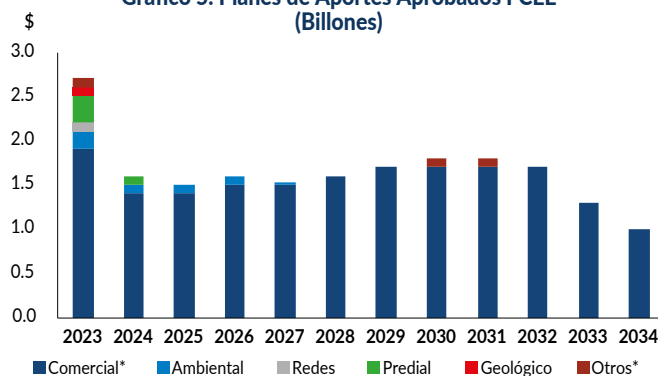
² Operan bajo un marco regulatorio distinto al tratado en este documento.

RASEC

REPORTE ANIF SECTOR CONSTRUCCIÓN

| Pág. 8

Gráfico 5. Planes de Aportes Aprobados FCEE (Billones)



Valores constantes de 2022

Fuente: Ministerio de Hacienda y Crédito Público - MFMP 2023.

Ahora, desde el Minhacienda se dio a entender que los recursos para financiar el congelamiento de las tarifas de los pajes saldrán de la adición presupuestal aprobada en junio del presente año. En la que se contempló una partida de \$500 mil millones para la transferencia de recursos a los concesionarios, monto que resulta ser inferior al necesario para saldar la deuda calculada por la CCI (\$1 billón). Lo anterior resulta entonces por adicionar una presión fiscal más al país. Lo relevante de esto es que se puede continuar generando una deuda permanente en tanto el Decreto indica que el congelamiento de las tarifas puede tener lugar hasta el 31 de diciembre de 2024. Además, cada vez resulta ser más difícil lograr la viabilidad política para llevar las tasas a niveles que contemplen el incremento de la inflación al cierre de 2022 y la estimada para el cierre de 2023. Con esto, Fedesarrollo, en el documento ya mencionado, hace una estimación de la deuda que el país podría estar acumulando con los concesionarios en el mediano/largo plazo (2040) y la ubica por el orden de los \$13.8 billones. Lo anterior es preocupante en un escenario

fiscal en el que el país está enfrentando un incremento en sus gastos con un aumento poco creíble de sus fuentes de ingresos, y una presión inminente por retornar a una situación fiscal sostenible.

De esta forma, lo presentado en esta sección reitera los llamados de alarma que ya han sido activos por distintos actores nacionales en materia de sostenibilidad fiscal y de los riesgos que el congelamiento de las tarifas puede tener sobre el modelo de las Asociaciones Público-Privadas. Vale la pena mencionar que en esta sección no se hizo referencia a las concesiones que son en su totalidad privadas (IP-Iniciativas privadas) las cuales se enfrentan a un escenario aún más complejo en tanto se enfrenta a no poder lograr su sostenibilidad financiera sumado a que no cuentan con garantías por parte del Estado (Decreto 1082 de 2015).

No es momento de retroceder

A lo largo del informe se han planteado distintos factores que dan razón a la existencia de un modelo de desarrollo de infraestructura público, en alianza con actores privados. Con esto queda claro que las APP, como vigencias futuras, son un mecanismo creíble y consolidado contemplado en la arquitectura fiscal colombiana, que permiten apalancar proyectos de inversión que requieren aportes públicos plurianuales. A través de este el país se ha logrado consolidar como un mercado atractivo para la inversión en este tipo de bienes. Ahí la incorporación de aprendizajes y ajustes se ha tornado en una herramienta clave para lograr disminuir la materialización de riesgos y hacer del desarrollo de infraestructura una inversión rentable con gran impacto en el bienestar de los colombianos.

RASEC

REPORTE ANIF SECTOR CONSTRUCCIÓN

| Pág. 9

La adopción de medidas que en el corto plazo parecen tener beneficios sobre el día a día de la población ponen en riesgo el desarrollo del país. Los requerimientos de Colombia en materia de infraestructura de transporte fueron calculados por Bonifaz et. Al (2020) y arrojaron que, para lograr cerrar las brechas de largo plazo de Colombia, respecto a países pares de la región y similares en el nivel de ingresos, era necesaria una inversión promedio anual de 1.27% del PIB en desarrollo y 2.71% del PIB para el mantenimiento en un periodo que iniciaba en 2019 y se extendía hasta 2038. Es decir que, anualmente, Colombia debería estar invirtiendo un promedio anual de 4.0% del PIB. Cifra superior a los niveles de inversión que el GNC ha destinado anualmente en las últimas tres décadas (promedio de 2.0% entre 1994 y 2022).

De esta forma, para alcanzar los flujos de inversión requeridos es necesaria la participación del sector privado. No obstante, como ya se ilustró, el cambio en las reglas de juego de forma discrecional altera y pone en riesgo el interés por seguir financiando y desarrollando la infraestructura en el país. Lo anterior es de suma importancia, al tener en cuenta que los proyectos de la ola de Quinta Generación aún se encuentran en proceso de adjudicación y que el Gobierno cuenta con un plan de desarrollo multimodal que supera los \$84.8 billones. Siendo así, es necesario contemplar los efectos de las medidas adoptadas antes de incurrir en decisiones que, en el corto, mediano y largo plazo tendrán afectaciones mayores a las que se pretenden dar solución en la actualidad.

Equipo de Investigaciones de ANIF

Presidente de ANIF
Mauricio Santa María S.

Vicepresidente de ANIF
Anwar Rodríguez C.

Investigador Jefe de ANIF
Camila Ciurlo A.

Investigadores

José Antonio Hernández R.
Laura Llano C.
Norberto Rojas D.
Daniel Franco L.
Fabián Suárez N.
María Camila Carvajal P.
Sarah Garcés A.
Ana María Castiblanco L.

Asistente de Investigación

María Camila Oliveros M.
Pablo Montealegre M.
Laura Castaño O.
Elissa Gallego M.

Pasante de Investigación

Sofía Vega A.

RASEC

REPORTE ANIF SECTOR CONSTRUCCIÓN

PRINCIPALES INDICADORES

Edición 247 | Septiembre de 2023

PRINCIPALES INDICADORES		Variaciones % anuales					
		Valor	Fecha	Último	Un mes atrás	Tres meses atrás	Un año atrás
Edición 247 Septiembre de 2023							
LA CONSTRUCCIÓN EN COLOMBIA							
PIB - Constructor (en \$ millones de 2015)		10.234	jun-22	-3.7	-	-3.5	9.4
Edificaciones		5.797	jun-22	3.1	-	2.0	12.9
Obras Cíviles		2.328	jun-22	-17.9	-	-14.7	3.0
Censo de Obras (miles de M²)							
Áreas en proceso		29.852	jun-22	0.0	-	2.9	13.5
Áreas paralizadas		12.275	jun-22	6.9	-	6.3	0.1
Áreas culminadas		4.209	jun-22	1.3	-	9.5	4.08
IPOC (precios constantes)		78.3	jun-22	-17.9	-	-14.7	3.0
Infraestructura terrestre		82.4	jun-22	-12.9	-	-22.9	-1.8
Puertos, canales, presas y otras obras hidráulicas		88.9	jun-22	-31.8	-	28.0	-3.3
Tuberías y cables		69	jun-22	10.2	-	34.7	-7.8
Construcciones en minas y plantas		68.3	jun-22	-48.5	-	-24.3	39.4
Otras obras de ingeniería		78.1	jun-22	-22.2	-	-27.1	9.1
Iniciaciones de obra (M²)		725.815	jul-23	-24.7	-32.9	-28.2	25.4
VIS		492.873	jul-23	-5.8	-45.4	-32.5	12.0
No VIS		232.942	jul-23	-47.2	-3.3	-21.2	46.2
Otros indicadores de actividad							
Despachos de cemento (toneladas)		1.033.040	jun-23	-7.5	2.1	-7.5	4.2
Producción de concreto premezclado (metros cúbicos)		579.697	jun-23	3.0	4.0	-0.9	15.9
Despachos de mezcla asfáltica		267.722	jun-23	-10.1	-8.7	-13.7	-
Encuesta Fedesarrollo - Camacol ^{1/}							
Ejecución de obras en el último trimestre: edificaciones de vivienda			jun-23	1.6	-	1.1	0.6
Ejecución de obras en el último trimestre: construcciones de obras públicas			jun-23	0.8	-	0.6	1.2
Situación Económica en la Empresa: edificaciones de vivienda			jun-23	1.6	-	2.8	3.0
Situación Económica en la Empresa: construcciones de obras públicas			jun-23	1.7	-	2.0	2.5
Expectativas de la Situación Económica en la Empresa: edificaciones de vivienda			jun-23	0.0	-	2.1	2.2
Expectativas de la Situación Económica en la Empresa: construcciones de obras públicas			jun-23	1.0	-	2.6	2.4
DEMANDA, OFERTA, COSTOS Y PRECIOS							
Ventas de vivienda nueva (Número)		5.520	jul-23	-61.1	-65.6	-70.9	-13.2
VIS		2.979	jul-23	-71.0	-75.9	-76.7	-16.2
No VIS		2.541	jul-23	-34.9	-30.0	-53.7	-4.0
Costos							
Índice de costos de la construcción de edificaciones (ICOCED)		119.3	jun-23	8.5	8.5	7.9	8.4
ICOCED Materiales (Dic 2021=100)		119.0	jun-23	9.0	9.4	14.2	0.0
ICOCED Mano de obra (Dic 2021=100)		117.2	jun-23	11.2	11.9	11.4	0.0
ICOCED Servicios generales (Dic 2021=100)		123.4	jun-23	11.4	13.0	16.3	0.0
ICOCED Equipo (Dic 2021=100)		113.5	jun-23	10.7	10.5	10.8	0.0
ICOCED Maquinaria (Dic 2021=100)		118.5	jun-23	12.6	12.8	14.6	0.0
Índice de Costos de la Construcción de Obras Cívile (ICOCIV)		126.1	jun-23	12.0	12.1	13.6	8.9
ICOCIV Materiales		133.6	jun-23	13.2	13.2	16.3	12.1
ICOCIV Mano de obra		120.2	jun-23	11.4	11.9	11.4	5.7
ICOCIV Maquinaria		116.8	jun-23	9.3	9.5	10.2	5.1
ICOCIV Transporte		114.2	jun-23	9.6	9.3	7.5	3.7
ICOCIV Equipos		112.3	jun-23	8.6	8.7	8.7	2.9
Precios							
Índice de precios de la vivienda nueva (Total nacional)		168.8	jul-23	12.1	13.5	11.3	1.0
IPC vivienda (Índice Base diciembre 2008=100)		183.0	jul-22	8.1	8.1	8.0	6.1
Otros/alertas							
Valor UVR		350.3	ago-23	12.1	12.3	13.2	9.8
Calidad de la cartera hipotecaria del sistema (%)			may-23	2.6	2.6	2.5	2.8

FUENTES: DANE, Banco de la República, Fedesarrollo, Asobancaria, Superfinanciera, Galería Inmobiliaria

1/Calificación del balance de respuestas respecto del nivel más bajo y el más alto desde 1994 (cercano a 0=similar al nivel más bajo, cercano a 5=similar al nivel más alto)