

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	PROCESO ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO	
	ACTA DE REUNIÓN	
	Código: ASG-F-008	Versión: 005

Proceso o Dependencia que lidera la reunión: Oficina Asesora de Planeación.

Tipo de Reunión: Interna ☐ Externa ☒

Lugar y Fecha: Modalidad virtual. Miércoles 18 de marzo de 2026.

Objetivo de la reunión: I Plenaria de la Mesa de Estadísticas del Sector Transporte 2026.

Orden del Día:

1. Presentación inicial y revisión del quorum
2. Plan de capacitaciones 2026
3. Evaluación de la calidad estadística
4. Presentación: Indicador de producción de Obras Civiles
5. Presentación: Boletín Estadístico de Infraestructura
6. Fase Estratégica del Plan Estadístico

Inicio de la Plenaria:

La primera plenaria de la mesa estadística 2026 se llevó a cabo de manera virtual el miércoles 18 de marzo de 2026, en un horario de 8:00 a.m. a 10:30 m. En la reunión participaron representantes de AEROCIVIL, ANI, ANSV, CORMAGDALENA, DANE, DIAN, DITRA, FCM, INVIAS, Ministerio de transporte, UPIT y la superintendencia de transporte. En representación del Ministerio de transporte, intervino el señor José Daniel Caro Castillo, miembro de la oficina asesora de planeación del ministerio de transporte, quien dio la bienvenida a los asistentes, explicó su rol como moderador y presentó la agenda de la sesión, cuyo desarrollo estuvo programado dentro del horario establecido.

Desarrollo de la Agenda:

1. Presentación inicial y revisión del quorum

La sesión inició en modalidad virtual con la verificación del quórum y la instalación formal de la mesa. En este espacio, la doctora Lina María Rojas Ospina, Jefe de la Oficina Asesora de planeación, dio la bienvenida a los asistentes, destacando la amplia participación de las entidades del sector transporte y la importancia de su articulación en el marco del fortalecimiento del sistema estadístico sectorial. Asimismo, agradeció el acompañamiento permanente del DANE en estos procesos.

Durante su intervención, la doctora Rojas señaló que el propósito principal de la jornada consistía en avanzar en la articulación institucional y en el fortalecimiento del sistema estadístico del sector transporte, a partir de dos ejes fundamentales: la revisión de los avances en la implementación del Plan Estadístico del sector transporte, con el fin de alinear acciones, responsabilidades y prioridades entre las entidades; y la presentación de los resultados del Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC), como insumo clave para la toma de decisiones y el seguimiento de la dinámica del sector.

Posteriormente, se dio la palabra a la presidencia de la mesa, en cabeza del DANE, quien reiteró el saludo a los asistentes y la importancia de este espacio como instancia de coordinación técnica interinstitucional.

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	PROCESO ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO	
	ACTA DE REUNIÓN	
	Código: ASG-F-008	Versión: 005

2. Plan de capacitaciones 2026

En desarrollo de este punto, el DANE presentó el cronograma de trabajo para la vigencia 2026, en el marco de la implementación del Plan Estadístico del sector transporte. Se informó que, a partir del mes de marzo, se dará inicio a las actividades de priorización de necesidades de información insatisfecha, para lo cual se programarán mesas de trabajo con las entidades del sector.

De igual manera, se indicó que en el mes de junio se adelantará la consolidación de la oferta y demanda de información estadística, mientras que durante el primer semestre se desarrollarán acciones orientadas al fortalecimiento estadístico del sector, particularmente en lo relacionado con la formulación y mejora de registros administrativos y operaciones estadísticas.

Adicionalmente, se señaló que a partir del mes de mayo se iniciará el proceso de caracterización de indicadores, con el propósito de identificar posibles ajustes en desagregaciones, así como nuevas demandas de información. Posteriormente, desde el mes de agosto, se abordarán actividades relacionadas con la estandarización de información, en articulación con el Plan Nacional de Infraestructura de Datos y la caracterización de los sistemas de información del sector.

Finalmente, se destacó que el DANE liderará un plan de capacitaciones a lo largo del año, dirigido a las entidades participantes, con el fin de fortalecer sus capacidades técnicas en el marco del Sistema Estadístico Nacional.

3. Evaluación de la calidad estadística

En este punto se desarrolló una sensibilización sobre la evaluación de la calidad estadística en el marco del Sistema Estadístico Nacional (SEN), resaltando su importancia como pilar fundamental para garantizar la producción y difusión de estadísticas oficiales confiables, oportunas y pertinentes para la toma de decisiones públicas.

Se recordó que el SEN, conforme a la Ley 2335 de 2023, constituye un sistema articulado de entidades, procesos, instrumentos técnicos y recursos, orientado a asegurar la generación de información estadística oficial a nivel nacional y territorial. En este contexto, se enfatizó que el uso de estadísticas oficiales es obligatorio en la formulación de políticas públicas, planes, programas y proyectos, así como en la transmisión de información a organismos internacionales.

En relación con el aseguramiento de la calidad, se expuso el marco normativo vigente, destacando la Norma Técnica de Calidad del Proceso Estadístico (NTC PE 1000:2020), el Marco de Aseguramiento de la Calidad Estadística del SEN, y las resoluciones asociadas al proceso de evaluación y certificación. En particular, se socializó el Programa Anual de Evaluación para la Calidad Estadística (PECE), mediante el cual el DANE define las operaciones estadísticas que serán evaluadas en cada vigencia.

Se explicó que las entidades interesadas en someter sus operaciones estadísticas a evaluación deben manifestar formalmente su intención mediante oficio dirigido a la Dirección de Regulación, Planificación, Estandarización y Normalización (DIRPEN) del DANE, especificando las operaciones a evaluar. Asimismo, se informó que el proceso de evaluación tiene un costo asociado, equivalente a 28 salarios mínimos legales mensuales vigentes (SMLMV), más los impuestos correspondientes, los cuales deben ser asumidos por la entidad solicitante.

En cuanto al proceso metodológico de evaluación, se indicó que este se rige por principios de transparencia, objetividad e imparcialidad, y comprende diferentes etapas, entre ellas: revisión documental del proceso estadístico; verificación de evidencias asociadas a cada fase del proceso (detección de necesidades, diseño, recolección, procesamiento, análisis, difusión y evaluación); revisión in situ o de manera remota; y emisión de un informe final con hallazgos, fortalezas, oportunidades de mejora y posibles no conformidades.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

PROCESO ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO

ACTA DE REUNIÓN

Código: ASG-F-008

Versión: 005

Se hizo especial énfasis en la importancia de la documentación del proceso estadístico, la cual debe garantizar trazabilidad, control de versiones, accesibilidad y cumplimiento de los lineamientos establecidos. Entre las evidencias requeridas se incluyen fichas metodológicas, diseños estadísticos, diccionarios de datos, bases de datos depuradas, registros de recolección, informes de análisis, productos de difusión y planes de mejoramiento, entre otros.

Finalmente, se resaltó que la evaluación de la calidad estadística no solo constituye un requisito normativo, sino una oportunidad para fortalecer los procesos internos de producción de información, mejorar la confianza en los datos y promover su uso efectivo en la toma de decisiones. En este sentido, se estableció como compromiso que las entidades del sector transporte revisen el estado de sus operaciones estadísticas frente a los criterios de calidad, evalúen la posibilidad de postularlas al PECE y participen activamente en las capacitaciones y espacios de fortalecimiento técnico promovidos por el DANE.

4. Presentación: Indicador de producción de Obras Civiles

En este punto se realizó la presentación del Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC), destacando su relevancia como operación estadística oficial liderada por el DANE para medir la evolución trimestral de la producción de obras civiles en el país. El indicador tiene como objetivo principal cuantificar tanto el avance físico como el valor de producción de las obras de infraestructura civil, permitiendo caracterizar su comportamiento por grupos de obra y contribuir al cálculo de agregados macroeconómicos del subsector de la construcción.

Se explicó que el IPOC se fundamenta en el Directorio Nacional de Infraestructura (DNI), el cual actúa como marco muestral del indicador. Este sistema de información recopila datos sobre la ubicación y características de las obras civiles, así como información de las entidades financiadoras y contratistas. Su actualización se realiza en dos fases: identificación de entidades que financian o ejecutan obras civiles, con base en registros como SECOP y directorios del DANE; y consolidación del listado de obras ejecutadas, a partir de los reportes realizados por las entidades a través del aplicativo dispuesto para tal fin.

En cuanto a la metodología, se indicó que el indicador se construye a partir de una muestra no probabilística de contratos de obra civil que representan más del 80% del presupuesto ejecutado en cada departamento y para cada una de las subclases definidas en la Clasificación Central de Productos. La medición se basa en el seguimiento del avance físico reportado por los contratistas y su correspondiente valoración económica, lo que permite estimar el valor de la producción a precios corrientes.

Asimismo, se detalló la estructura del indicador, la cual está compuesta por cinco grupos de obra y 17 subclases, organizadas a partir de sistemas de ponderación internos y externos. Estos sistemas consideran diferentes capítulos y actividades constructivas, tales como preliminares, excavaciones, estructuras en concreto, redes eléctricas y acabados, cada uno con pesos específicos dentro del índice. A partir de esta estructura, se calculan índices simples y ponderados, así como variaciones y contribuciones tanto a precios corrientes como constantes.

Finalmente, se socializaron los resultados más recientes correspondientes al cuarto trimestre de 2025, destacando que el indicador presentó una variación trimestral de -1,6%, mientras que en términos anuales se registraron crecimientos de 6,3% a precios corrientes y 10,9% a precios constantes, así como una variación acumulada de doce meses de 12,6% y 8,3%, respectivamente. Estos resultados permiten evidenciar la dinámica reciente del sector y constituyen un insumo clave para el análisis económico y la formulación de política pública.

5. Presentación: Boletín Estadístico de Infraestructura

En este punto, el equipo de la UPIT presentó la propuesta del Boletín Estadístico de Infraestructura de Transporte, concebido como un ejercicio estadístico orientado a complementar las herramientas existentes del sector. Se indicó

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	PROCESO ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO	
	ACTA DE REUNIÓN	
	Código: ASG-F-008	Versión: 005

que esta iniciativa surge en el marco de las funciones misionales de la entidad, relacionadas con la consolidación, análisis y divulgación de información estratégica para la formulación de política pública en materia de infraestructura de transporte.

Se explicó que el boletín constituye un producto analítico que trasciende la descripción de datos, al incorporar ejercicios de diagnóstico sobre la dinámica de la infraestructura de transporte en el país. En este sentido, el objetivo del boletín es generar valor agregado a la información disponible, facilitando su uso en procesos de toma de decisiones, planificación sectorial, formulación de políticas públicas, así como en instrumentos como planes de desarrollo, documentos CONPES y seguimiento a compromisos asociados a los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Durante la presentación se expusieron algunos resultados preliminares del ejercicio, destacando análisis comparativos entre modos de transporte. Por ejemplo, se evidenciaron patrones de concentración y especialización en ciertos modos, como el portuario, donde se identifican dinámicas asociadas al transporte de contenedores. Asimismo, en el modo aéreo se analizaron variables como el número de vuelos por tipo de aeronave, evidenciando una alta flexibilidad operativa en los principales aeropuertos del país, reflejada en niveles bajos de concentración. En contraste, se mencionó que el modo férreo presenta dinámicas diferenciadas, lo que abre la puerta a análisis más profundos sobre su comportamiento y potencial de desarrollo.

Adicionalmente, se señaló que este primer boletín corresponde a un ejercicio inicial de carácter diagnóstico, construido a partir de información disponible del sector, con el propósito de identificar patrones, tendencias y posibles brechas en el desarrollo de la infraestructura de transporte. En este marco, se destacó la identificación de concentraciones territoriales en determinados indicadores, así como la necesidad de explorar nuevas escalas de análisis, particularmente a nivel municipal, reconociendo los retos asociados a la disponibilidad y calidad de la información en estos niveles de desagregación.

En cuanto a la estructura del documento, se indicó que el boletín incluye secciones de introducción, desarrollo de indicadores, análisis descriptivos y resultados detallados, los cuales amplían la información presentada de manera sintética durante la sesión. Este documento será compartido con las entidades de la mesa para su revisión detallada.

Finalmente, se enfatizó que este boletín es una herramienta construida para el sector, por lo cual se hace fundamental la participación activa de las entidades en su fortalecimiento. En este sentido, se informó que se dispondrá de un mecanismo de retroalimentación mediante una encuesta (a través de código QR), con el fin de recoger observaciones sobre la utilidad del boletín, la pertinencia de los análisis presentados, la inclusión de nuevas variables o fuentes de información, y posibles líneas de profundización. Asimismo, se extendió la invitación a las entidades interesadas en desarrollar análisis conjuntos o ampliar el alcance del boletín, reiterando la disposición de la UPIT para trabajar de manera articulada en futuros ejercicios.

6. Fase Estratégica del Plan Estadístico

En desarrollo de este punto, se presentó la fase estratégica del Plan Estadístico del Sector Transporte (PEST) 2025–2028, cuyo objetivo principal es fortalecer la capacidad estadística del sector mediante la producción y difusión de información de calidad, alineada con las necesidades del Sistema Estadístico Nacional (SEN), como insumo para la toma de decisiones estratégicas.

Se expusieron los componentes estructurales del plan, los cuales se articulan en torno a cuatro ejes estratégicos: primero, calidad y estandarización en cumplimiento de los lineamientos del SEN; segundo, diseño de nuevas operaciones estadísticas; tercero, configuración de nuevos registros administrativos; y por último, fortalecimiento de la oferta de información, a partir del inventario existente y la identificación de necesidades de información del sector.

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	PROCESO ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO	
	ACTA DE REUNIÓN	
	Código: ASG-F-008	Versión: 005

En este contexto, se detallaron las principales líneas de trabajo previstas para la vigencia 2026. En materia de fortalecimiento de la oferta, se adelantará la identificación y caracterización de necesidades de información con enfoque diferencial, interseccional y territorial. En paralelo, se trabajará en el diseño de nuevas mediciones sectoriales, entre las que se destacan: mediciones de emisiones de CO₂ por modos de transporte; costos logísticos asociados al transporte de mercancías; indicadores del transporte férreo, incluyendo velocidad promedio y costos de uso bajo estándares internacionales; variables del transporte fluvial, como tiempos de fondeo y características operativas; y v) indicadores de eficiencia portuaria relacionados con costos de operación y capacidad instalada .

Asimismo, se contemplan acciones orientadas a la consolidación de registros administrativos estratégicos, como el inventario vial del país, que permitirá contar con información sobre el kilometraje de la red primaria, secundaria y terciaria bajo responsabilidad de los entes territoriales. De igual forma, se avanzará en la documentación técnica de al menos 12 operaciones estadísticas, mediante la elaboración de fichas metodológicas y documentos estandarizados, en cumplimiento de los lineamientos del SEN.

En relación con la calidad estadística, se indicó que durante 2026 se promoverá la inclusión de operaciones estadísticas del sector en el Programa de Evaluación de la Calidad Estadística (PECE) del DANE, así como la adopción de clasificaciones oficiales y conceptos estandarizados. Adicionalmente, se continuará con la actualización del sistema SICODE, garantizando el registro y seguimiento de las operaciones estadísticas y registros administrativos del sector.

Compromisos

Las entidades adscritas a la Mesa estadística del sector transporte se comprometen a:

- Revisión y retroalimentación de los resultados IPOC.
- Revisión y retroalimentación del boletín de infraestructura de Transporte.
- Iniciación Mesas de trabajo Plan Estadístico del Sector Transporte.
- Realizar una revisión de sus procesos actuales de producción estadística, con el fin de identificar el estado de la evaluación de calidad y los mecanismos implementados para su aseguramiento.

Elaboró Acta:

Samuel Esteban Muñoz Carvajal – OAP.



DANE

SEN^{2.0}
Sistema Estadístico
Nacional Colombia

Mesa Estadística Sectorial de Transporte

Marzo de 2026

Mesas Estadísticas Sectoriales

Resolución 0470 de 2024

Por la cual se crean los Comités Estadísticos Sectoriales, las Mesas Estadísticas Sectoriales y se regula su estructura y funcionamiento

Mesas Estadísticas Sectoriales (artículo 12)

Son espacios de articulación de productores y usuarios de información estadística de un sector específico para trabajar en el fortalecimiento de la información prioritaria de dicho sector.

Miembros (artículo 12 y 13)

- Entidades productoras de operaciones estadísticas relacionadas con la temática objeto de la mesa
- Usuarios estratégicos de la información estadística
- Entidades adicionales que se identifiquen en el desarrollo de las actividades de la mesa
- El DANE participa como entidad productora de información estadística, coordinadora, y generadora de normas y estándares para el SEN

Mesas Estadísticas Sectoriales

Funciones (Artículo 14)

- Establecer el plan de trabajo anual, teniendo en cuenta el plan de acción definido en los Comités Estadísticos Sectoriales y las acciones que los miembros del SEN deben implementar para el cumplimiento de sus obligaciones.
- Realizar el seguimiento a los planes de trabajo anuales, así como a los planes de acción definidos en el Comité Estadístico Sectorial y en la mesa.
- Proponer a los Comités Estadísticos Sectoriales temas de interés nacional y territorial para desarrollar en el plan de trabajo anual o planes de acción.
- Identificar las necesidades de información estadística de acuerdo con los temas de interés nacional.
- Caracterizar a los usuarios estratégicos de información estadística, con el fin de invitarlos a las reuniones en los temas correspondientes de acuerdo con las necesidades de la mesa.
- Proponer soluciones para suplir las necesidades de información priorizadas por los Comités Estadísticos Sectoriales y las Mesas Estadísticas Sectoriales.

Mesas Estadísticas Sectoriales

Funciones (Artículo 14). continuación

- Revisar y proponer ajustes para la actualización del Plan Estadístico Nacional – PEN.
- Apoyar el seguimiento al PEN.
- Solicitar, proponer o sugerir motivadamente al DANE la creación de nuevas Mesas Estadísticas Sectoriales o la supresión de las mesas existentes.
- Discutir y decidir motivadamente sobre la eventual modificación de la conformación de la mesa respectiva, a través de la inclusión o la exclusión de las entidades que lo conforman, cuando los requerimientos y necesidades de información estadística lo ameriten.
- Presentar ante los Comités Estadísticos Sectoriales el informe sobre el seguimiento al plan de trabajo anual y plan de acción de la mesa.
- Las demás que surjan de acuerdo con las anteriores y la finalidad y objetivos de las Mesas Estadísticas Sectoriales.

Capacitaciones del Sistema Estadístico Nacional

Plan de acción PES 2025-2028

Anexo A. Plan de capacitación del SEN 2026 (Páginas 13 – 20)

<https://www.dane.gov.co/files/acerca/Normatividad/resoluciones/2025/ProgramaAnualEvaluacionCalidadEstadistica-PECE-2026.pdf>

Inscripciones

<https://www.sen.gov.co/servicios/plan-capacitacion>

Anexo B. Plan de cursos virtuales del SEN 2026 (Páginas 21 – 27)

<https://www.dane.gov.co/files/acerca/Normatividad/resoluciones/2025/ProgramaAnualEvaluacionCalidadEstadistica-PECE-2026.pdf>

<https://www.sen.gov.co/servicios/aula-digital>

Inscripciones

<https://www.sen.gov.co/noticias>



DANE

SEN^{2.0}
Sistema Estadístico
Nacional Colombia

Mesa Estadística Sectorial de Transporte

Marzo de 2026

Evaluación de la Calidad Estadística

Marzo de 2026

Contenido

- 1 Generalidades del Sistema Estadístico Nacional (SEN)
- 2 Aspectos generales de la Evaluación de la Calidad Estadística
- 3 Evaluación de la Calidad Estadística
- 4 Aspectos jurídicos

1. Generalidades del Sistema Estadístico Nacional (SEN)

Ley de estadísticas oficiales (Ley 2335 de 2023)

Sistema Estadístico Nacional (SEN)

¿Qué es el SEN?

Conjunto articulado de componentes que garantizan la producción y difusión de las estadísticas oficiales a nivel nacional y territorial que requiere el país, de manera organizada y sistemática.

¿Cuáles son los componentes del SEN?

- Entidades y organizaciones productoras de información estadística
- Responsables de registros administrativos
- Usuarios (personas y entidades)
- Procesos e instrumentos técnicos para la coordinación
- Políticas, principios, fuentes de información, infraestructura tecnológica y talento humano necesarios para su funcionamiento

DANE como autoridad técnica estadística: dirige la producción de información estadística con plena independencia técnica, ejerce la regulación en materia estadística, es el administrador de datos para su uso y aprovechamiento con fines estadísticos y **es el ente rector del SEN.**



Ley de estadísticas oficiales (Ley 2335 de 2023)

Estadísticas oficiales

Artículo 5. Definiciones

Las estadísticas oficiales son las que permiten conocer la situación económica, demográfica, ambiental, social y cultural de acuerdo con el nivel de desagregación territorial de la operación estadística, y sirven como insumo para la toma de decisiones públicas y privadas, en especial, para la generación, el diseño y el seguimiento de las políticas públicas.



- 1 Aquellas producidas y difundidas por DANE, en cumplimiento de sus competencias, así como las producidas por las entidades que integran el SEN
- 2 Estar incorporadas en el Plan Estadístico Nacional vigente y en el SICODE
- 3 Haber obtenido la certificación por parte del DANE, en la evaluación de la calidad estadística.

El uso de estas estadísticas es obligatorio por parte de las entidades del Estado en los documentos de política pública, planes, programas y proyectos. Las estadísticas oficiales deberán utilizarse para la transmisión de información del país a organismos internacionales.

Ley de estadísticas oficiales (Ley 2335 de 2023)

Calidad estadística

Artículo 13. Obligaciones de quienes integran el SEN

4. Implementar los principios, lineamientos, buenas prácticas, estándares y normas técnicas definidas por el DANE, soportados en referentes Internacionales para la producción y difusión de estadísticas, así como para el aprovechamiento estadístico de los registros administrativos, con el fin de garantizar la calidad de las estadísticas oficiales.

8. Atender las evaluaciones según lo establecido en el Programa Anual de Evaluación para la Calidad Estadística y las obligaciones derivadas de las evaluaciones y requisitos de calidad establecidos para el SEN

Artículo 44. Esquema de certificación de la calidad estadística

El DANE establecerá el esquema de certificación de calidad estadística y evaluará el proceso estadístico bajo este esquema.

En ningún caso, la evaluación de calidad estadística modificará los objetivos para los cuales fue creada la operación estadística, ni alterará los datos obtenidos en los procesos estadísticos desarrollados por los integrantes del SEN

Artículo 45. Deber de calidad

Quienes producen estadísticas oficiales deberán implementar los requisitos de calidad estadística que defina el DANE y aprobar el proceso de certificación establecidos por dicho departamento. Así mismo, se comprometerán a evaluar, mejorar y resguardar continuamente la calidad de las estadísticas oficiales en términos de **pertinencia, precisión, fiabilidad, oportunidad, puntualidad, transparencia, claridad, coherencia, actualización, estandarización y comparabilidad.**

Marco normativo del SEN

Ley 2335 de 2023

Establece el marco jurídico general para la planificación, producción, difusión y administración de estadísticas oficiales del país

Resolución 0560 de 2020

Lineamientos para el proceso estadístico en el SEN

Resolución 2431 de 2023

- Establece los costos del proceso de evaluación de la calidad estadística

Resolución 1118 de 2020

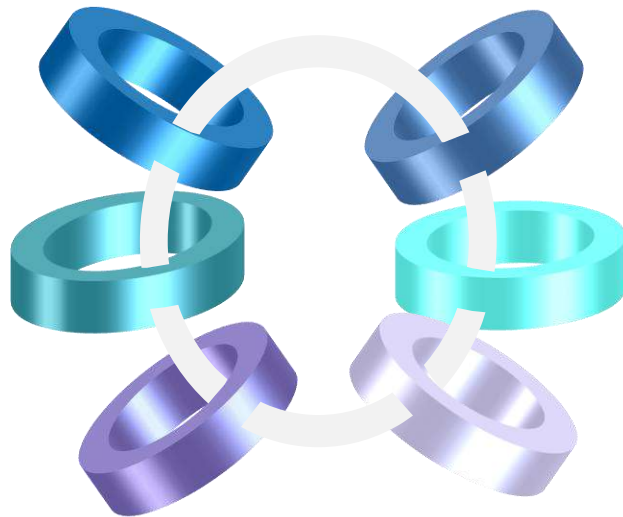
Se expide la Norma Técnica de Calidad del Proceso Estadístico (NTC PE 1000:2020)

Resolución 2120 de 2022

Marco de Aseguramiento de la Calidad estadística del SEN

Resolución 1182 de 2025

Adopta el Programa Anual de Evaluación para la Calidad Estadística (PECE) para la vigencia 2026



2. Aspectos generales de la Evaluación de la Calidad Estadística

Programa Anual de Evaluación para la Calidad Estadística (PECE)

Resolución 1182 de 2025. Por la cual se adopta el Programa Anual de Evaluación para la Calidad Estadística (PECE), para la vigencia 2026

Se priorizan las OOE que:

- No han participado del proceso de evaluación
- Tienen la certificación vencida o está próxima a vencerse
- Producen información estadística estratégica para el país (agregados macroeconómicos, política pública, PND, Planes sectoriales, CONPES, compromisos internacionales).

Para ingresar al PECE de la vigencia 2027, se debe enviar un oficio dirigido a Carlos Alberto Hernandez Lozano [cahernandezl@dane.gov.co], Director de la Dirección de Regulación, Planificación, Estandarización y Normalización (DIRPEN), donde confirmen que desean realizar el proceso de evaluación y especificando el nombre de las operaciones estadísticas.

Costo del proceso de evaluación de calidad de las estadísticas

- **Ley 2335 de 2023. Artículo 44.** ... Los costos adicionales del proceso de certificación estadística serán asumidos por la entidad solicitante, de acuerdo con la reglamentación que expida el DANE.
- **Resolución 2431 de 2023.** El costo de la evaluación de una operación estadística ascenderá a la suma de **veintiocho (28) SMLMV**, más los impuestos de ley a que haya lugar.

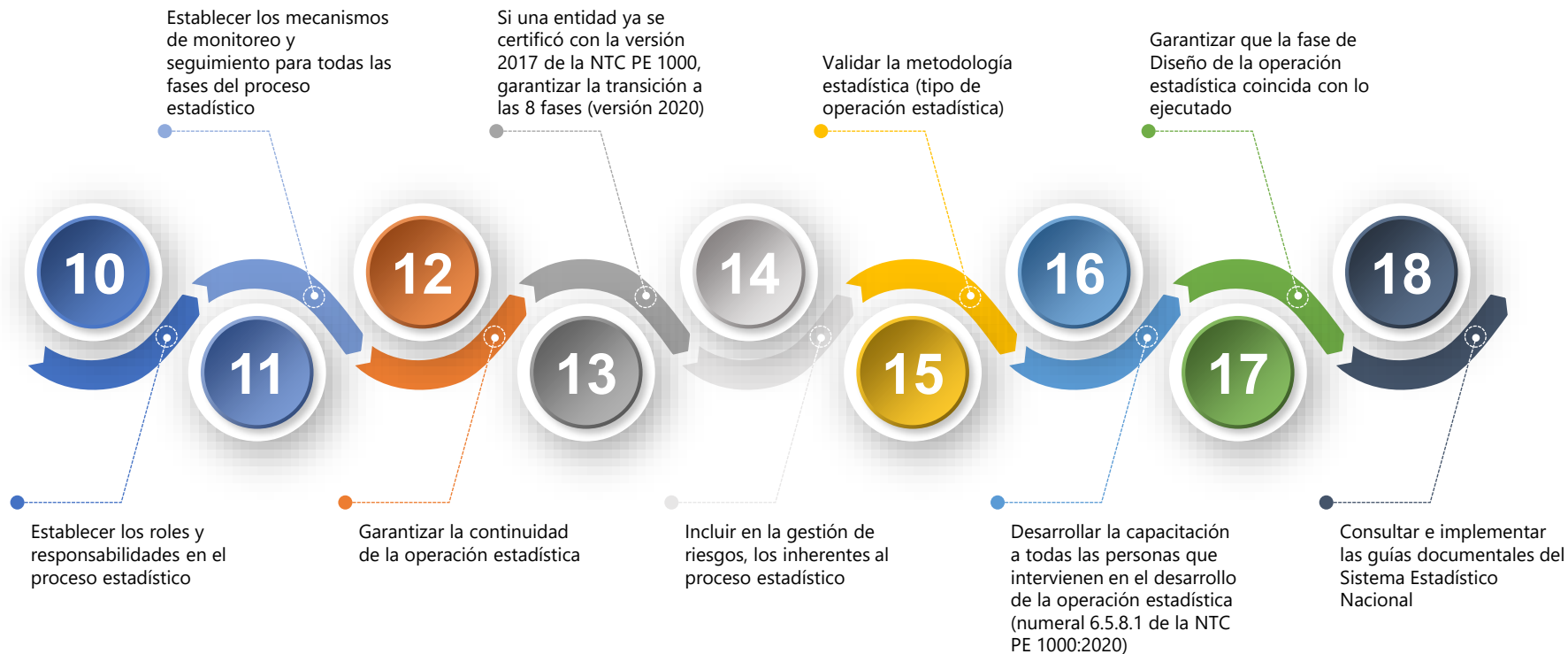
Salario mínimo legal vigente 2026	\$ 1.750.905
28 SMLMV	\$49.025.340
IVA* (19%)	\$9.314.815
Costo de la evaluación por OE	\$58.340.155

* El IVA lo asume la entidad evaluada

Antes de postularse para incluir operaciones estadísticas en el PECE



Antes de postularse para incluir operaciones estadísticas en el PECE



Documentos importantes y herramientas de apoyo

Lineamientos para el Proceso Estadístico en el Sistema Estadístico Nacional, versión 2	
Norma técnica de la calidad del proceso estadístico. Requisitos de calidad para la generación de estadísticas (NTC PE 1000:2020)	
Autoevaluación del proceso estadístico	
Guía para la elaboración de la ficha metodológica de las operaciones estadísticas	
Guía para la elaboración del documento metodológico de operaciones estadísticas	
Guía para la elaboración del plan general de las operaciones estadísticas	
Otras guías y manuales	

3. Evaluación de la Calidad Estadística

Proceso de evaluación estadística

Programación de la evaluación



Planeación de la evaluación



Ejecución de la evaluación



Certificación



- 
- Publicación del PECE.
 - Comunicación informativa de la selección de la operación estadística en el PECE. (Sensibilización)
 - Programación de las evaluaciones
 - Suscripción de contrato interadministrativo

Proceso de evaluación estadística

Programación de la evaluación



Planeación de la evaluación



Ejecución de la evaluación



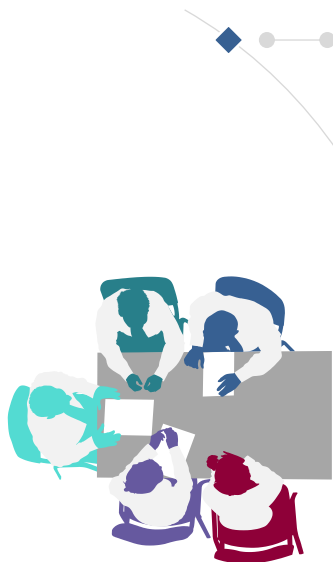
Certificación



- 
- Formato de Identificación de evidencias de la operación estadística a evaluar
 - Designar el Equipo Evaluador
 - Elaborar y comunicar el plan de evaluación específico para la Operación Estadística
 - Acopio y entrega de evidencias (Entidad SEN)

Proceso de evaluación estadística

Designar el equipo evaluador



Evaluador líder

Encargado de liderar y desarrollar las etapas del proceso de evaluación de la calidad estadística, articulando los diferentes roles del equipo evaluador y al equipo responsable de la operación estadística; es quien tiene los conocimientos del proceso y de la Norma Técnica de la Calidad Estadística NTC PE 1000:2020

Experto Temático

Encargado de la revisión de la relevancia coherencia, comparabilidad y oportunidad de los resultados de las operaciones estadísticas, la documentación temática, los conceptos utilizados y el estudio de las principales variables.

Experto Estadístico

Encargado de revisar el diseño muestral, el diseño estadístico (según corresponda a encuestas o estadísticas a partir de registros administrativos), analizar las técnicas del procesamiento de la información recolectada, validaciones, imputaciones, controles de consistencia, coeficientes de variación, entre otros elementos.

Experto en Proceso Estadístico

Encargado de revisar detalladamente la operación estadística (la estructura funcional, el instrumento de recolección, los mecanismos de toma de información, controles en campo, procesamiento, análisis y difusión).

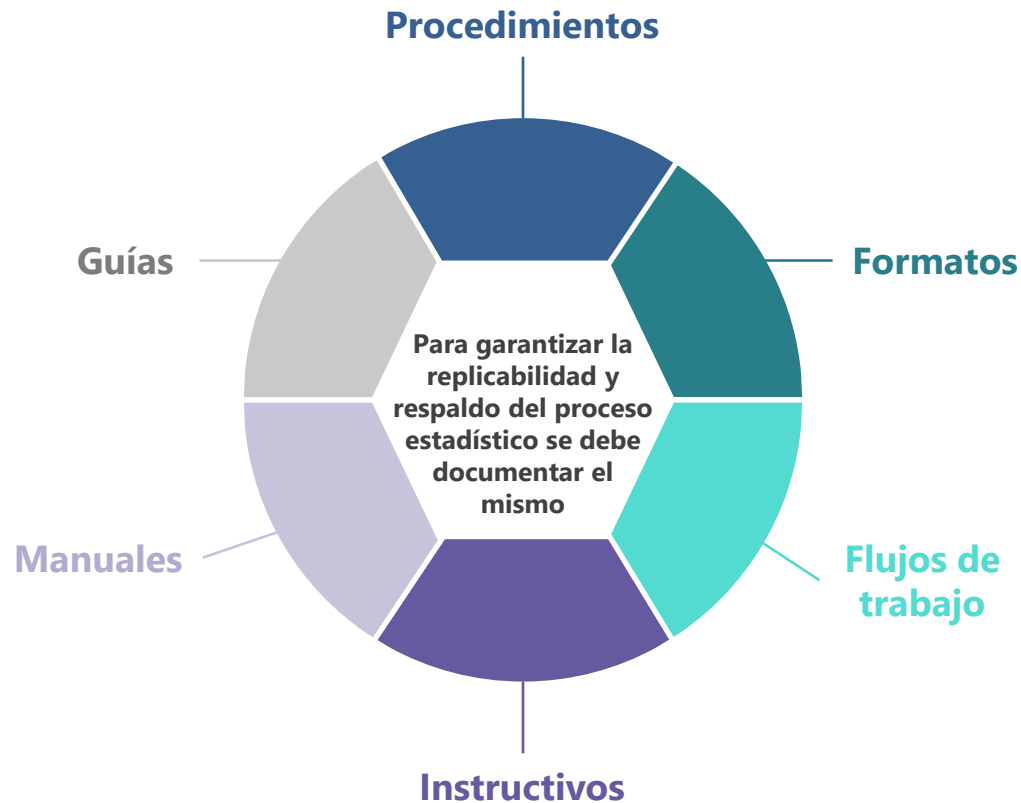
Evaluador del Componente Tecnológico

Encargado de evaluar la calidad de los archivos de datos de la operación estadística, aplicando reglas de validación a las variables para generar indicadores de calidad. Este rol es quien realiza la de carga los datos al repositorio de calidad, la traducción informática de las reglas de validación y genera los indicadores de calidad de datos respectivos.

Proceso de evaluación estadística

Entrega de evidencias

"El proceso estadístico **debe** contar con documentación tipo parámetro que oriente y de las directrices para el desarrollo del diseño metodológico y genere registros que evidencien la implementación de la metodología, así como el cumplimiento de los requisitos de la NTC PE 1000:2020."



Proceso de evaluación estadística

Entrega de evidencias

Evaluación

1. Informe de evaluación final
2. Informe de auditoria
3. Plan de mejoramiento

Difusión

1. Productos estadísticos
2. Cuadros de salida
3. Presentaciones
4. Registros de la revisión y aprobación

Análisis

1. Ejercicios de análisis
2. Registros del control al análisis.

Procesamiento

1. Bases de datos depurada
2. Borrador de resultados

Recolección y/o acopio

1. Registros del control a la recolección y/o acopio
2. Informes de la recolección
3. Registros de la ejecución del diseño de la recolección.
4. Base de datos recolectada



Detección y análisis de necesidades

1. Matriz de análisis y priorización de necesidades
2. Directorio de usuarios
3. Plan general

Diseño

1. Metodología
2. Ficha Metodológica
3. Cuadros de salida
4. Calendario de difusión
5. Plan de difusión
6. Diseño estadístico
7. Diccionario de datos
8. Diseño de la recolección

Construcción

1. Formatos
2. Instrumentos (sensibilización, entrenamiento, etc.)
3. Plan de pruebas
4. Registros de las pruebas
5. Informe de pruebas
6. Manuales
7. Protocolo de intercambio
8. Especificaciones validación y consistencia

Proceso de evaluación estadística

Programación de la evaluación



Planeación de la evaluación



Ejecución de la evaluación



Certificación



- Revisión documental y de los archivos de datos
- Revisión en sitio (1 semana en las instalaciones de la entidad SEN o de forma remota Microsoft TEAMS)
- Conclusiones de la evaluación
 - No conformidades
 - Oportunidades de mejora
 - Fortalezas
- Entrega de informe de evaluación



Sobre las No Conformidades

- Solución de Objeciones
- Revisión planes de mejoramiento

Proceso de evaluación estadística

Programación de la evaluación



Planeación de la evaluación



Ejecución de la evaluación



Certificación



Certifica

La certificación tendrá vigencia de 5 años

Declaración de conformidad

- Decisión del comité de certificación
- Emisión y envío del resultado de la evaluación (**Certifica** o **No certifica**)



Revisión y respuesta a apelaciones

4. Aspectos jurídicos

Generalidades del contrato interadministrativo

1. Modalidad de selección:



- De conformidad con Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, la modalidad de selección que resulta aplicable a la contratación pretendida, es la de Contratación Directa a través de Contrato Interadministrativo.

2. Justificación de la necesidad de la contratación:



- **Ley 2335 de 2023. Artículo 13.** Atender las evaluaciones según lo establecido en el Programa Anual de Evaluación para la Calidad Estadística y las obligaciones derivadas de las evaluaciones y requisitos de calidad establecidos para el SEN
- **Programa Anual de Evaluación para la Calidad Estadística (PECE 2027).** Define las operaciones estadísticas cuyo proceso será evaluado en la vigencia del 2027.

Generalidades del contrato interadministrativo

3. Objeto contractual:



- Realizar la evaluación de calidad del proceso estadístico implementado en la(s) operación(es) estadística(s) "Se indica el nombre de la operación" producida(s) por la Entidad contratante, en el marco de los requisitos establecidos en la Norma técnica de la calidad del proceso estadístico. Requisitos de calidad para la generación de estadísticas (NTC PE 1000:2020).

4. Productos:



- Plan de evaluación de la calidad del proceso.
- Informe de análisis del archivo de datos.
- Informe de la evaluación que contenga los hallazgos, conclusiones y recomendaciones producto del proceso de evaluación.
- Notificación de la decisión tomada en el Comité de Certificación.

Generalidades del contrato interadministrativo

5. Forma de pago:



Se propone la siguiente forma de pago, teniendo en cuenta la propuesta técnico-económica:

- El proceso de evaluación y certificación de la calidad del proceso estadístico implementado en la operación estadística producida por la **Entidad SEN** asciende a la suma de veintiocho (28) SMLMV más IVA, que corresponden a **\$58.340.155 M/cte., incluido IVA**, los cuales deben ser cancelados en dos (2) pagos, así:
 - Un primer pago correspondiente al **80%** del valor total del contrato, cancelado a la entrega del **Plan de evaluación**.
 - Un segundo pago correspondiente al **20%** del valor total del contrato, los cuales serán cancelados a la entrega del **Informe de la evaluación que contenga el producto de evaluación del proceso de evaluación, Informe de análisis del archivo de datos y la Notificación de la decisión tomada en el Comité de Certificación, emitida la respectiva factura** y demás documentos requeridos por esta Dirección y acreditación del contratista de encontrarse al día en el pago de aportes relativos al Sistema de Seguridad Social Integral y parafiscales
 - Los pagos se deben realizar mediante abono a **Cuenta Corriente No. 268-00350-6 del Banco de Occidente, a nombre de FONDANE**.

Inventario OOE - Transporte

Operación Estadística	Entidad
Estadísticas de Movimiento de Tráfico Portuario en Colombia	Superintendencia de Transporte
Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP)	DANE
Estadísticas de Tránsito Promedio Diario (TPDS) en la Red Vial Nacional	INVIAS
Estadísticas del Registro Nacional de Automotores	Ministerio de Transporte
Estadísticas de Tráfico y Recaudo Modo Carretero	ANI
Estadísticas de Transporte Aéreo	AEROCIVIL
Estadísticas de Costos de Operaciones por Tipo de Aeronave	AEROCIVIL

Inventario OOE - Transporte

Operación Estadística	Entidad
Estadísticas de Estados Financieros de las Empresas del Sector Aéreo	AEROCIVIL
Estadísticas de Operaciones Aéreas	AEROCIVIL
Estadísticas Servicios Aeroportuarios y Mantenimiento	AEROCIVIL
Estadísticas de Siniestros Viales	Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)
Sistema de Información, Seguimiento y Evaluación al Transporte Urbano (SSETU)	Ministerio de Transporte
Estadísticas de las Vías de Doble Calzada y Calzada Sencilla en Concesión	ANI
Estadísticas del Estado de la Red Vial Primaria a Cargo del Inviás	INVIAS

Inventario OOE - Transporte

Operación Estadística	Entidad
Estadísticas del Registro Nacional Conductores	Ministerio de Transporte
Estadísticas de Accidentes de Tránsito en Carreteras Nacionales	PONAL
Información estadística de tráfico y transporte marítimo	DIMAR
Estadísticas del Tránsito de Vehículos por Peaje	INVIAS
Estadísticas de Talleres Aeronáuticos	AEROCIVIL
Estadísticas de Centros de Instrucción Aeronáutica	AEROCIVIL
Estadística sobre ayudas a la navegación	DIMAR
Registro de información por infracciones de Tránsito (RINT)	Federación Colombiana de Municipios

Inventario OOE - Transporte

Operación Estadística	Entidad
Estadísticas de Trabajos Aéreos Especiales	AEROCIVIL
Estadística de movimiento de carga por carretera	Ministerio de Transporte
Encuesta Nacional Logística	DNP
Estadísticas de Fallecidos por Siniestros Viales	Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)
Indicadores Espaciales y de Infraestructura del área de influencia inmediata de las líneas contratadas del Sistema Metro de Bogotá	Empresa Metro de Bogotá (EMB)
Lesionados por Siniestros Viales (LSV)	Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)
Estadística de Trámites y servicios de la Secretaría de Movilidad	Alcaldía de Mosquera

Evaluación de la Calidad Estadística

Contacto:

Maria Del Pilar Gómez mpgomeza@dane.gov.co

Walter Oswaldo Angarita Fonseca woangarita@dane.gov.co

Marzo de 2026



DANE

Indicador de Producción de Obras Civiles - IPOC

MESA ESTADISTICA
DE TRANSPORTE

Marzo 2026



Contenido

1. Directorio Nacional de Infraestructura

- ¿Qué reportan las entidades financiadoras al DNI?
- ¿Quién debe reportar los contratos al DNI?
- Caracterización del DNI

2. Cronograma DNI E IPOC 2025 - Tiempos de recolección.

3. Indicador de Producción de Obras Civiles IPOC

- Construcción e interpretación del índice
- Sistema de ponderaciones externas
- Estructura del IPOC

4. Resultados al IV trimestre de 2025



Directorio Nacional de Infraestructura – DNI

Marzo 2026

Sistema de información que recopila datos de ubicación y características propias de las obras civiles de las empresas inversoras en el sector de infraestructura civil a nivel nacional. Ese directorio sirve como **marco muestral del Indicador de Productor de Obras Civiles IPOC**.

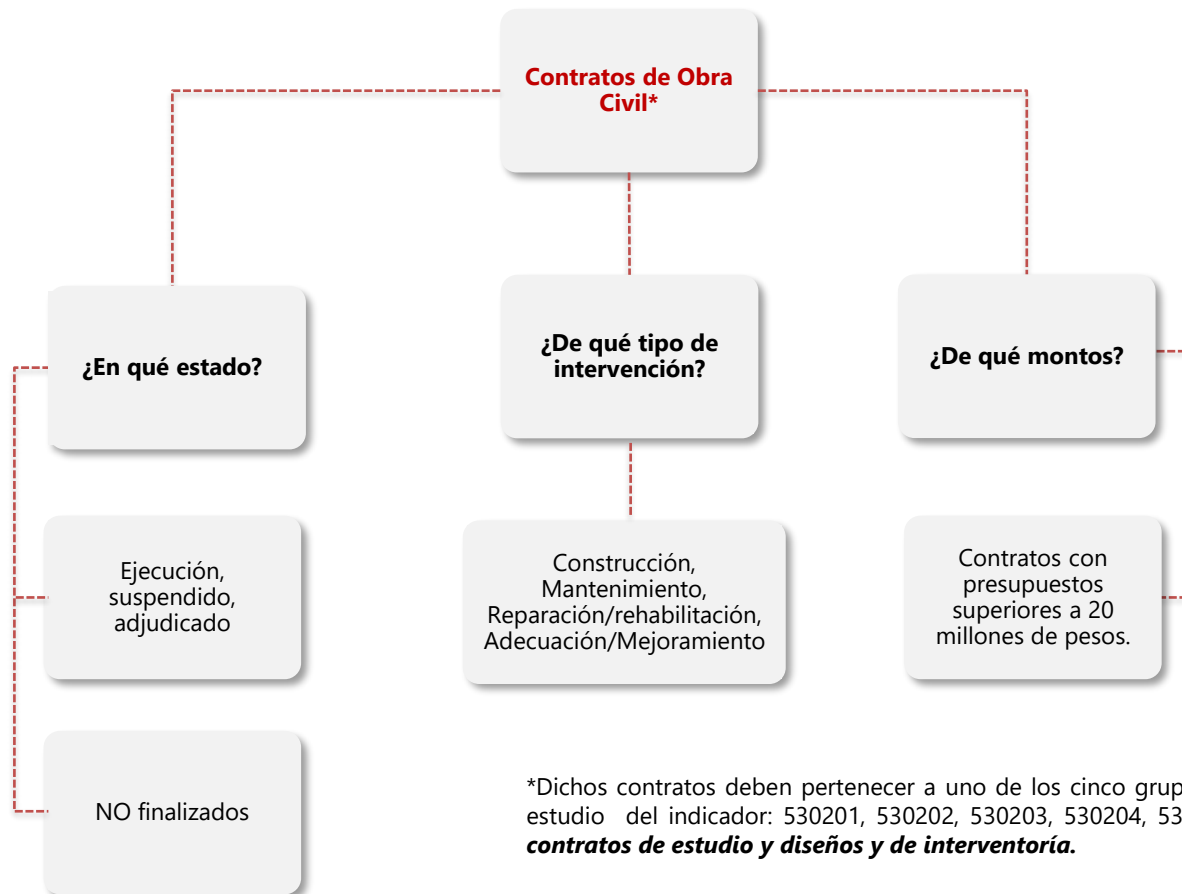
Contiene:

- Datos de identificación de entidad financiadora y de la empresa contratista
- Información general de la obra
- Identificación de quien realiza el registro - Facilitador

Actualización del DNI:

- **Fase I:** se identifican las empresas/entidades que financian o ejecutan obras civiles. Se actualiza semestralmente con las empresas/entidades registradas en la base del sistema electrónico de contratación pública SECOP, en la base de la Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales y en el directorio de empresas del DANE.
- **Fase II:** se construye el listado de obras civiles ejecutadas por las empresas detectadas en la fase I. Este listado está sujeto a la información reportada por las empresas en el aplicativo web diseñado por el DANE para este fin.

¿Qué reportan las entidades financiadoras al DNI?



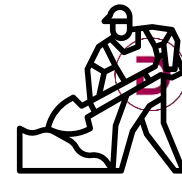
*Dichos contratos deben pertenecer a uno de los cinco grupos de obra objetos de estudio del indicador: 530201, 530202, 530203, 530204, 530205, **se excluyen los contratos de estudio y diseños y de interventoría.**



Indicador de Producción de Obras Civiles - IPOC

Marzo 2026

Indicador de Producción de Obras Civiles - IPOC



Objetivo general



Determinar la evolución trimestral de la **producción de obras civiles**, a través del comportamiento del avance en la obra, reportado por los contratistas a nivel nacional.

Objetivos específicos



- Cuantificar el avance físico y el valor de producción de las obras de infraestructura civil que se desarrollan en el país.
- Caracterizar la producción de obras civiles por grupos de obra acorde con la Clasificación Central de Productos – CPC Ver. 2,1 A.C.
- Producir información oficial sobre la evolución de la producción de las obras civiles en el territorio nacional.
- Contribuir a la medición y el cálculo de los principales agregados macroeconómicos del subsector construcción de obras civiles.

Alcance temático



Producción de **obras civiles** según grupos de obra, a partir de una muestra no probabilística de **contratos que se desarrollan en el territorio nacional**.

La muestra trimestral incluye los contratos de obra civil que sumen más del 80% de los presupuestos totales a ejecutar en cada departamento y para cada una de las **17 subclases** establecidas por la CPC V2.1 A.C y que hacen parte del ***Directorio Nacional de Infraestructura DNI**.

Construcción e interpretación del índice IPOC

$$\Sigma \text{Avance físico acumulado}_{t_{\text{actividad}}} * \text{Ponderación}$$

$$(\% \text{ Avance físico ponderado}_t - \% \text{ Avance físico ponderado}_{t-1}) \times \text{Valor Subobra}_t$$

%

\$

Avance físico
acumulado

Avance físico
ponderado de
la sub obra

Valor del presupuesto
total a ejecutar de la
sub obra

Valor de la producción
a precios corrientes de
la sub obra

IPOC total nacional y a
nivel de grupo de
obra

%

\$

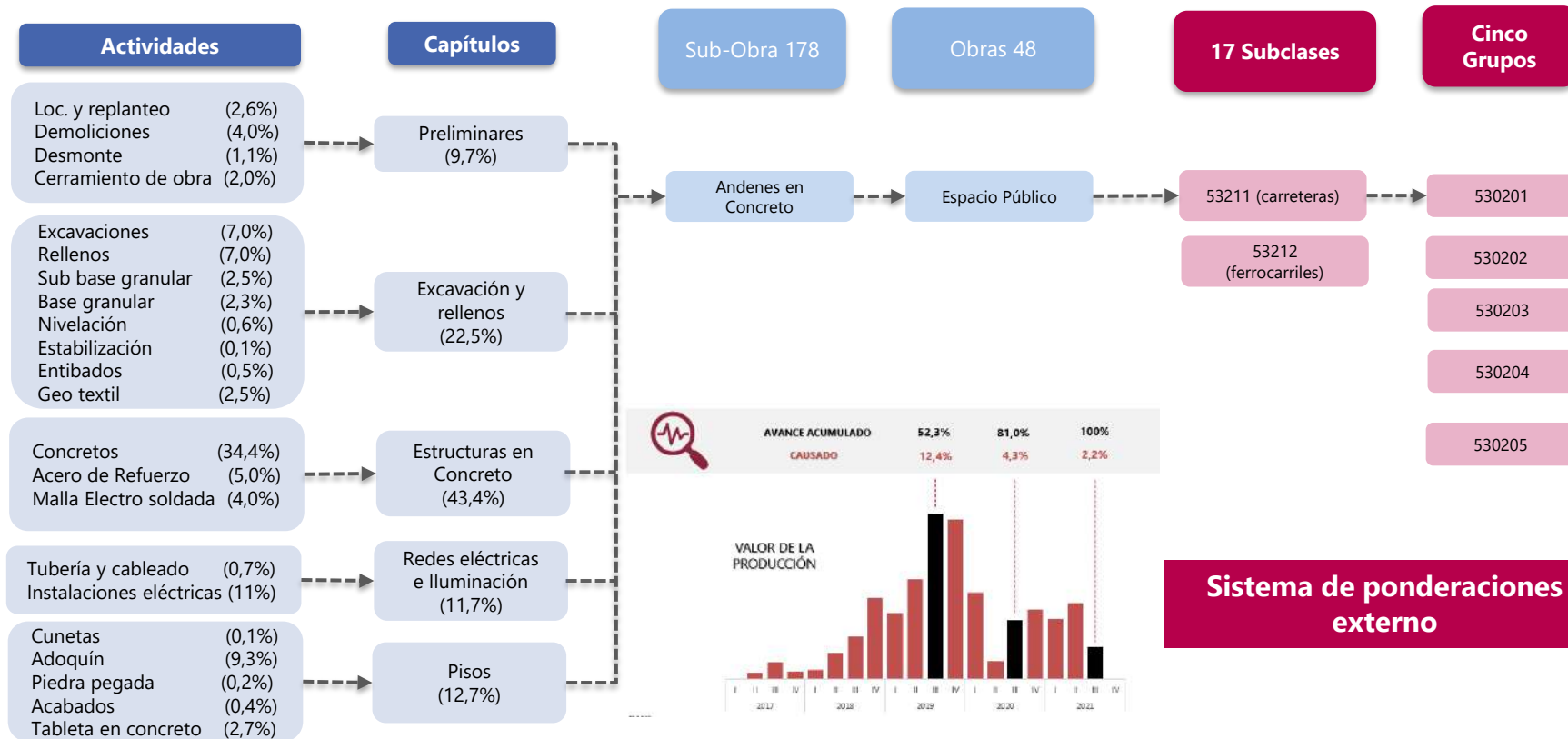


$$\frac{\text{Cantidad total ejecutada}_t}{\text{Cantidad total a ejecutar}}$$

Valor presupuestado para ejecutar cada sub obra que compone un contrato de obra civil, expresado en pesos corrientes.

- Agrupación a nivel de sub clases.
- Índices simples a nivel de subclases.
- Ponderadores externos.
- Índices ponderados (corrientes y constantes).
- Variaciones y contribuciones.

Sistema de ponderaciones interno



Recolección

Análisis

Publicación



Cronograma DNI E IPOC 2025 - Tiempos de recolección

Marzo 2026

Cronograma DNI E IPOC 2025



Trimestre	Proceso	Desde	Hasta	Días hábiles-rev
I	Depuración, Crítica, Calidad y entrega DNI con corte al 10 de marzo a temática para selección de muestra I trimestre de 2025	martes, 11 de marzo de 2025	viernes, 14 de marzo de 2025	3
	Muestra	jueves, 13 de marzo de 2025	viernes, 14 de marzo de 2025	1
	Operativo IPOC I 2025	jueves, 20 de marzo de 2025	viernes, 25 de abril de 2025	36
	Base IPOC I 2025 (Entrega DRA)	lunes, 28 de abril de 2025		3
	Base IPOC I 2025 (Entrega DSCN)	martes, 6 de mayo de 2025		8
	Publicación	miércoles, 14 de mayo de 2025		8
II	Depuración, Crítica, Calidad y entrega DNI con corte al 09 de junio a temática para selección de muestra II trimestre de 2025	martes, 10 de junio de 2025	viernes, 13 de junio de 2025	3
	Muestra	jueves, 12 de junio de 2025	viernes, 13 de junio de 2025	1
	Operativo IPOC II 2025	jueves, 19 de junio de 2025	jueves, 24 de julio de 2025	35
	Base IPOC II 2025 (Entrega DRA)	viernes, 25 de julio de 2025		1
	Base IPOC II 2025 (Entrega DSCN)	martes, 5 de agosto de 2025		11
	Publicación	miércoles, 13 de agosto de 2025		8
III	Depuración, Crítica, Calidad y entrega DNI con corte al 9 de septiembre a temática para selección de muestra III trimestre de 2024	martes, 9 de septiembre de 2025	viernes, 12 de septiembre de 2025	3
	Muestra	jueves, 11 de septiembre de 2025	viernes, 12 de septiembre de 2025	1
	Operativo IPOC III 2025	jueves, 18 de septiembre de 2025	miércoles, 22 de octubre de 2025	34
	Base IPOC III 2025 (Entrega DRA)	viernes, 24 de octubre de 2025		2
	Base IPOC III 2025 (Entrega DSCN)	miércoles, 5 de noviembre de 2025		12
	Publicación	jueves, 13 de noviembre de 2025		8
IV	Depuración, Crítica, Calidad y entrega DNI con corte al 5 de diciembre a temática para selección de muestra IV trimestre de 2025	martes, 9 de diciembre de 2025	viernes, 12 de diciembre de 2025	3
	Muestra	jueves, 11 de diciembre de 2025	viernes, 12 de diciembre de 2025	1
	Operativo IPOC IV 2025	jueves, 18 de diciembre de 2025	lunes, 26 de enero de 2026	39
	Base IPOC IV 2025 (Entrega DRA)	martes, 27 de enero de 2026		1
	Base IPOC IV 2025 (Entrega DSCN) - (Fecha de publicación preliminar)	viernes, 6 de febrero de 2026		10
	Publicación (Fecha de publicación preliminar)	viernes, 13 de febrero de 2026		7



Resultados IPOC IV trimestre de 2025

Marzo 2026





Resultados IPOC por grupos de obra

Total nacional
precios constantes

IV trimestre de 2025
Variación doce meses

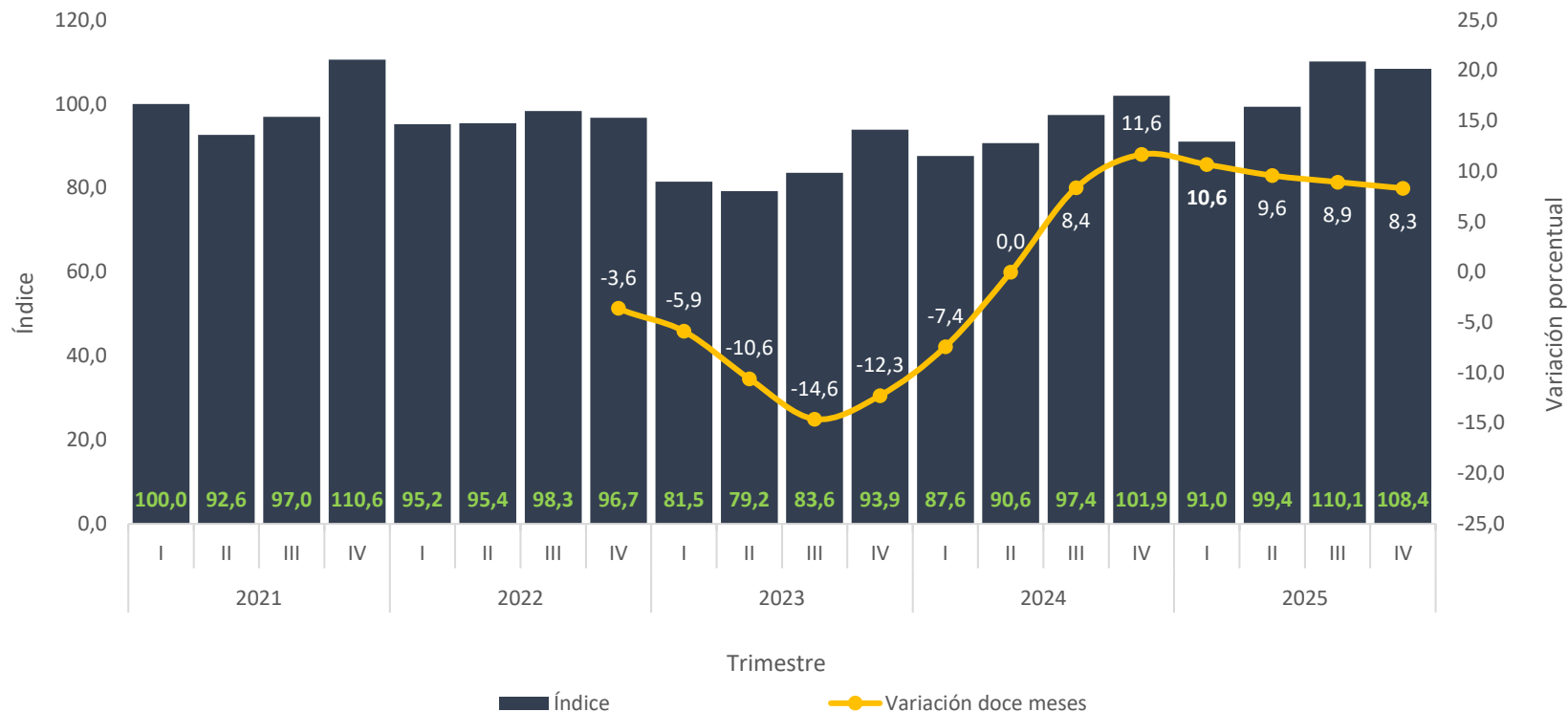
Marzo 2026



Indicador de producción de obras civiles y variación doce meses

Total nacional – precios constantes

2021 (I trimestre) - 2025 (IV trimestre)^{pr}



Variación y contribución doce meses de la producción en obras civiles según grupo de obra



Total nacional – precios constantes

2025 (I trimestre) - 2025 (IV trimestre)^{pr} / 2024 (I trimestre) - 2025 (IV trimestre)

Tipo de construcción	Variación doce meses (porcentajes)	Contribución a la variación total (puntos porcentuales)
TOTAL	8,3	8,3
530204 Construcciones en minas y plantas industriales	30,6	5,8
530201 Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	5,6	2,8
530205 Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil	4,7	0,4
530203 Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	-2,1	-0,3
530202 Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	-5,0	-0,4

CONSTANTES

Anual: 6,3%

Trimestral: -1,6%

Doce Meses: 8,3%

CORRIENTES

Anual: 10,9%

Trimestral: -1,6%

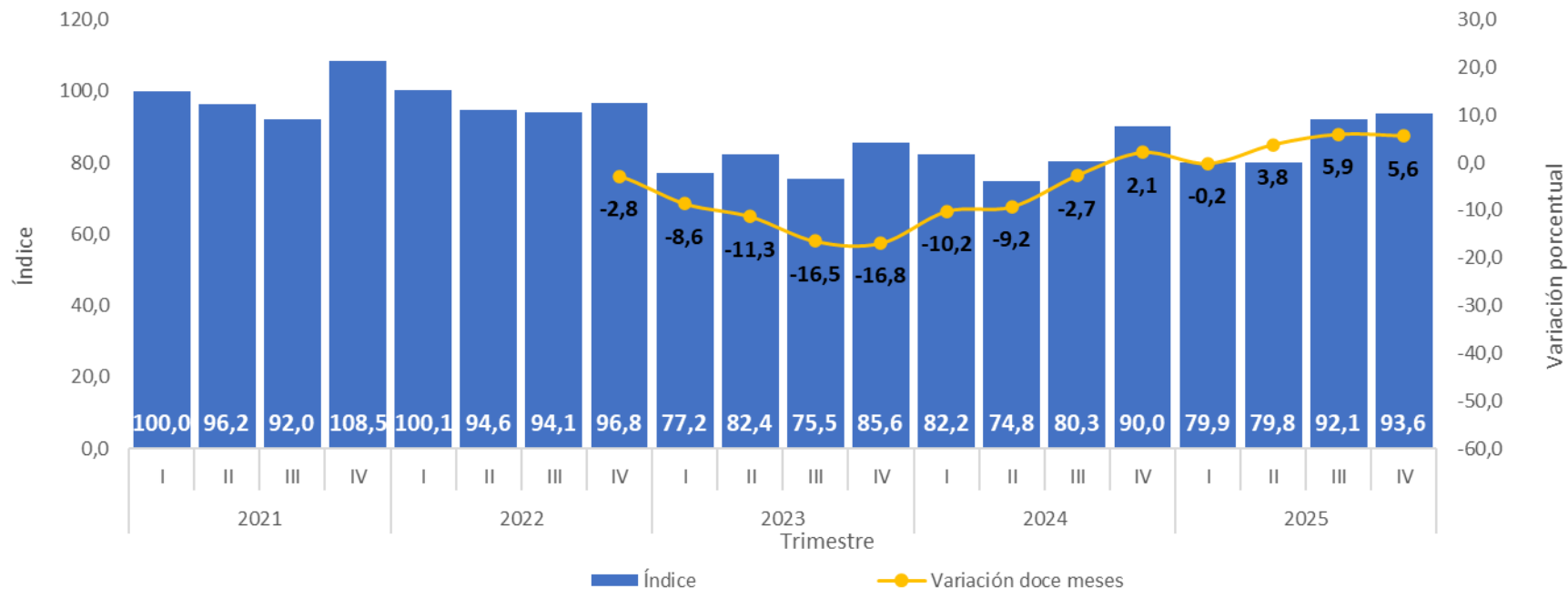
Doce Meses: 12,6%

Índice y variación doce meses en carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje puentes, carreteras elevadas y túneles (530201)



Total nacional – precios constantes

2021 (I trimestre) - 2025 (IV trimestre)^{pr}



Variación y contribución doce meses de la producción en obras civiles según subclase (530201)



Total nacional – precios constantes
2025 (IV trimestre) / 2024 (IV trimestre)^{pr}

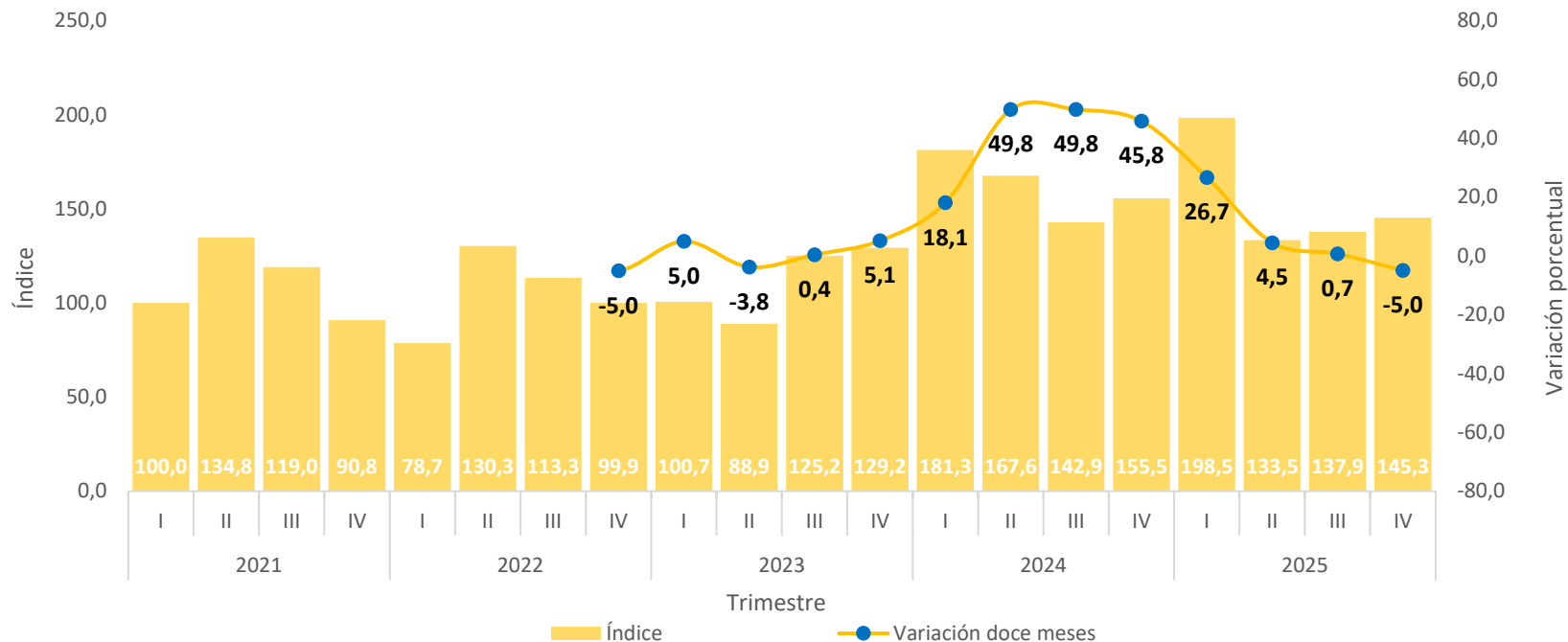
Tipo de construcción		Variación doce meses (porcentajes)	Contribución a la variación doce meses total (pp)	Contribución a la variación doce meses del grupo (pp)
TOTAL INDICADOR DE PRODUCCIÓN DE OBRA CIVILES		8,3	8,3	
53211 - 53212	Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles	5,9	2,7	5,4
53213	Pistas de aterrizaje	99,9	0,3	0,6
53221	Puentes y carreteras elevadas	-12,3	-0,5	-1,0
53222	Túneles	198,2	0,3	0,6
Total 530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	5,6	2,8	

Índice y variación doce meses para la construcción en puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) (530202)



Total nacional – precios constantes

2021 (I trimestre) - 2025 (IV trimestre)^{pr}



Variación y contribución doce meses de la producción en obras civiles según subclase (530202)



Total nacional – precios constantes
2025 (IV trimestre) / 2024 (IV trimestre)^{pr}

Tipo de construcción		Variación doce meses (porcentajes)	Contribución a la variación doce meses total (pp)	Contribución a la variación doce meses del grupo (pp)
TOTAL INDICADOR DE PRODUCCIÓN DE OBRA CIVILES		8,3	8,3	
53231 - 53233	Acueductos y otros conductos de suministro de agua, represas, excepto gasoductos	-10,0	-0,7	-8,1
53232	Puertos, vías navegables e instalaciones conexas	14,9	0,2	2,0
53234	Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones	16,9	0,1	1,1
Total 530202	Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	-5,0	-0,4	



DANE

Indicador de Producción de Obras Civiles - IPOC

Mesa Estadística De Transporte

Marzo 2026



/DANEColombia



@DANEColombia



@DANEColombia



@DANEColombia



DANE_Colombia



Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte



Reporte de indicadores: Información sectorial

**Subdirección de Estudios y Modelación
Oficina de Gestión de la Información
marzo, 2026**



Antecedentes

DECRETO 946 DE 2014

Artículo 2º. Objeto. La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) tendrá como objeto planear el desarrollo de la infraestructura de transporte de manera integral, indicativa, permanente y coordinada con los agentes del sector transporte, para promover la competitividad, conectividad, movilidad y desarrollo en el territorio nacional en materia de infraestructura de transporte, así como **consolidar y divulgar la información requerida para la formulación de política en materia de infraestructura de transporte.**

Artículo 12.

3. **Informar periódicamente** a los agentes del sector público y privado sobre **la evolución de los indicadores de la infraestructura de transporte.**

7. **Preparar y divulgar**, en coordinación con las dependencias de la Unidad y demás entidades competentes, la **información y estadísticas de la infraestructura de transporte**, de conformidad con las directrices impartidas por la Dirección de la Unidad.

Artículo 14.

9. **Elaborar informes periódicos** que presenten los resultados, conclusiones y recomendaciones de **los ejercicios de simulación o modelación.**

11. **Preparar documentos técnicos sobre los diferentes modos de transporte y coordinar con la Oficina de Gestión de la Información su publicación**, cuando así se requiera.

Sistemas de Información Sectoriales

El Ministerio de Transporte tiene el informe “**Transporte en Cifras**” el cual es la única herramienta que recopila la información para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte. (<https://mintransporte.shinyapps.io/transporteencifrasapp/>)



Tomado de: Transporte en Cifras 2024

Todas las versiones tienen como característica en particular que incluyen información descriptiva de infraestructura de transporte.

¿Por qué es importante construir un informe con información estratégica del sector transporte?



De los datos a las decisiones: Orientar decisiones estratégicas e inversión.



Apoyo a la política pública: Aporta insumos técnicos alineados con el PND y los ODS, con enfoque territorial y multimodal.



Enfoque regional: Identifica brechas de conectividad y apoya la equidad territorial mediante análisis georreferenciados.



Intercambio de información y estándares: Facilita el cruce de información entre entidades y la alineación con buenas prácticas internacionales.



Valor agregado a Transporte en Cifras: Potencia su utilidad incorporando análisis estratégicos, indicadores clave y visión intermodal.

Propuesta de informe para la toma de decisiones

Objetivo General:

Generar un boletín periódico que, a través del análisis de información sectorial e indicadores y estadísticas claves, oriente la planeación estratégica y la toma de decisiones en infraestructura de transporte.

01 información estratégica:

Generar información estratégica que sirva como insumo para la política pública de la infraestructura de transporte y de las dinámicas de los diferentes modos.

Política pública

02 divulgación de conocimiento

Contribuir en la divulgación de información como instrumento para la transmisión del conocimiento en el sector.

Conocimiento sectorial

03 Toma de decisiones:

Fomentar el uso de la información como insumo para la toma de decisiones para diferentes usuarios del sector gobierno, así como de la academia y demás interesados.

Usuarios

Proceso Estadístico

GSBPM – Generic Statistical Business Process Model



Proceso de definición del reporte

- 1 **Revisión de lo existente**
Confirmar ex existente
- 2 **Identificación de necesidades**
Objetivos: preguntas guidoras
- 3 **Expectativas de contenido**
Describir qué debe incluir
- 4 **Gestión de datos (estructura)**
Definir la estructura de data
- 5 **Gestión de datos (organización información)**
Organizar la información
- 6 **Análisis descriptivos**
Laborar en modelado de información
- 8 **Consolidación y presentación**
Consolidar y presentar acción

Pilares de información

El informe se estructurará en torno a tres boletines que abordan las siguientes temáticas del sector:

1^{er}

Infraestructura y Equipos del Transporte

- Red vial nacional
- Infraestructura por modos
- Equipos de transporte

2^{do}

Socialización: Transporte de pasajeros de carga

- Transporte de Pasajeros.
- Transporte de carga
- Análisis de modelo de transporte

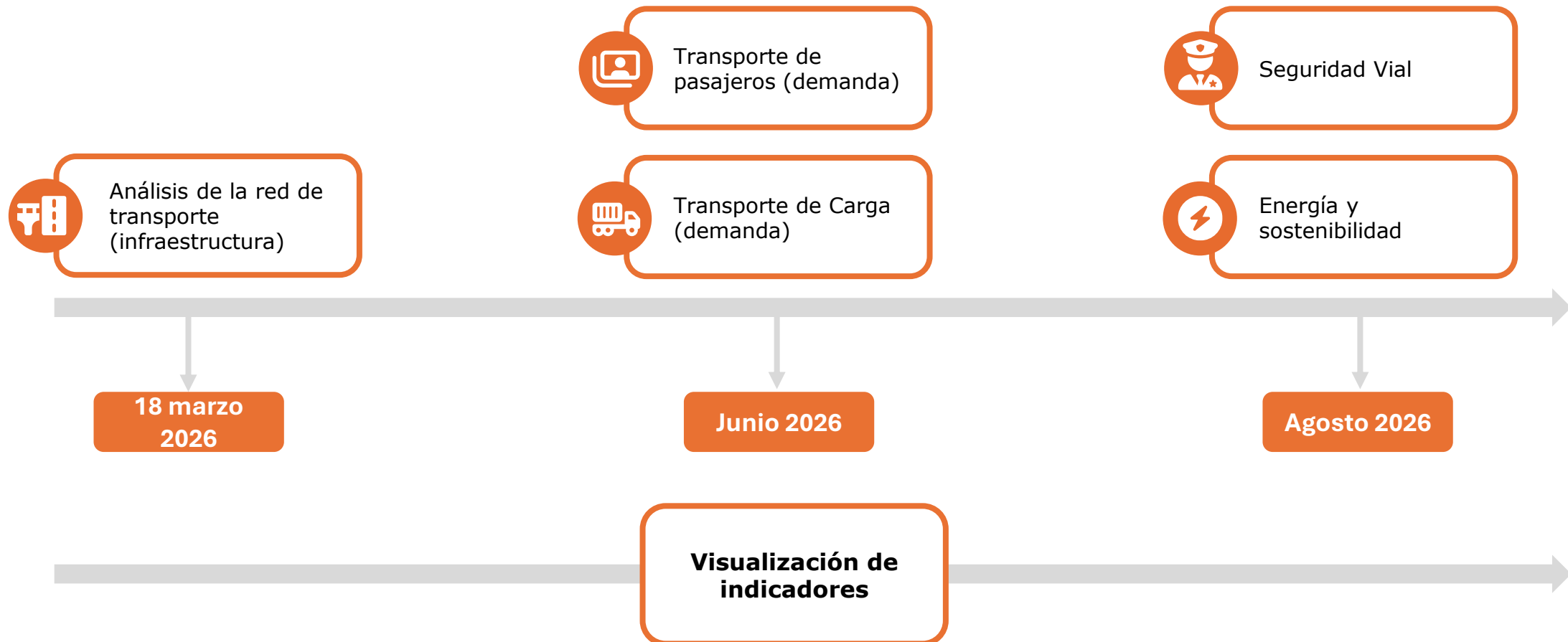
3^{er}

Socialización: Seguridad vial y sostenibilidad

- Seguridad Vial e infraestructura
- Huella de carbono
- Movilidad sostenible

Programa de difusión 2026

Plan de Difusión: Se ha establecido un calendario tentativo de lanzamiento y se inició la coordinación con la Mesa Estadística de Transporte en línea con la publicación de 3 ***boletines*** del informe estadístico.



"Infraestructura y Equipos del Transporte"



Contexto general

Objetivo

Presentar una visión integral del **estado actual de la infraestructura** de transporte en Colombia, analizando la capacidad instalada, operatividad y distribución de los equipos por modo para el período 2020 -2024

Colombia muestra una red multimodal con fuerte predominancia carretera, pero con potenciales estratégicos identificados en los modos férreo y fluvial que requieren reactivación para mejorar la competitividad logística nacional.

Alcance

 Carretero

 Férreo

 Fluvial y marítimo

 Aéreo

Enfoques

Infraestructura

Equipos

Regional

Fuentes principales de información



UPIT



RUNT



ANI/INVIAS



AEROCIVIL/
DIMAR

INFRAESTRUCTURA



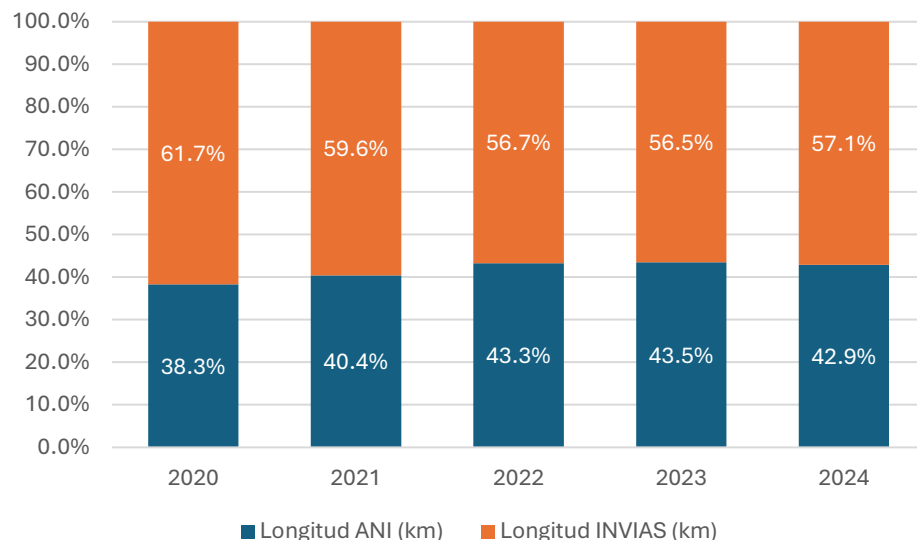
Infraestructura Modo carretero

Red vial nacional primaria – Puentes vías terciarias

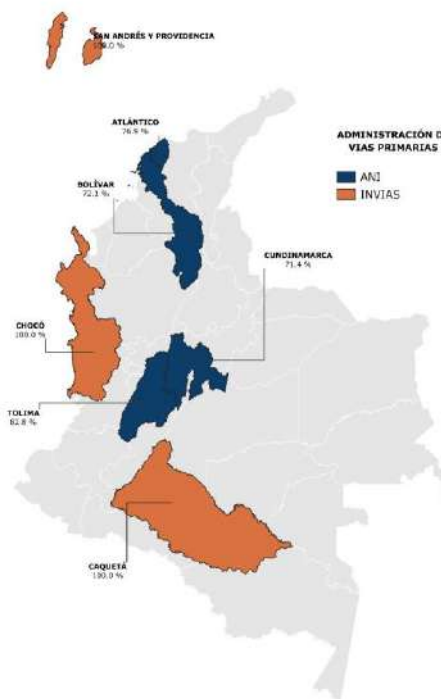
> Kilómetros

18.000

Longitud total red primaria

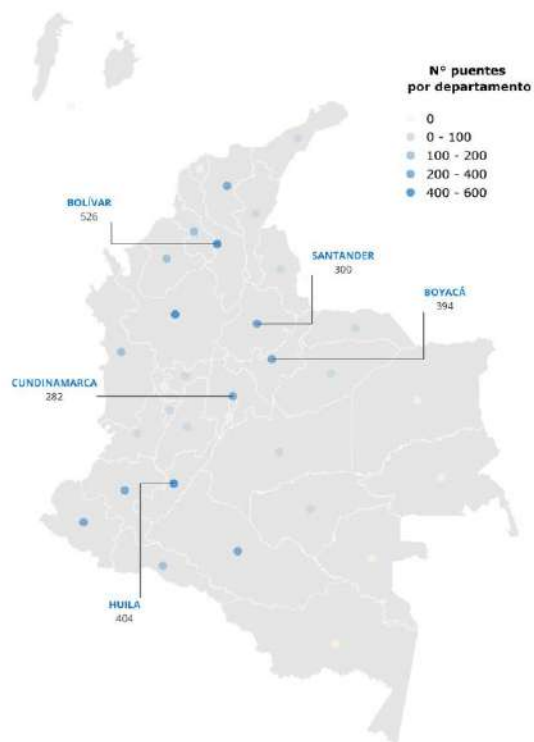


Distribución porcentual administración vías primarias 2020-2024



Departamentos principales con predominancia del INVIAS o la ANI

Se evidencian **dos patrones de administración**: departamentos con gestión exclusiva del INVIAS y departamentos con predominancia de la ANI



Número de puentes en vías terciarias. Ranking por departamento

La infraestructura de puentes se concentra en los departamentos de la **región Andina y del Caribe**, particularmente **Bolívar** con (**526 puentes**), **Antioquia** (**446**), **Huila** (**404**), **Boyacá** (**394**) y **Santander** (**300**)

Infraestructura Modo carretero

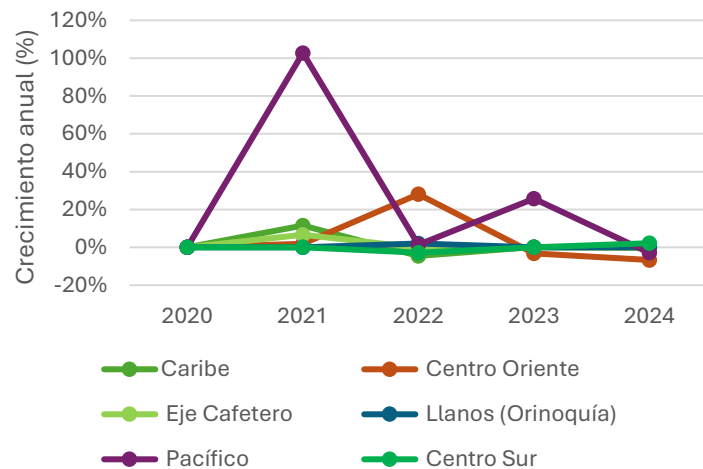
Red vial nacional primaria concesionada – Regional y departamental



ANI

43% de la red primaria

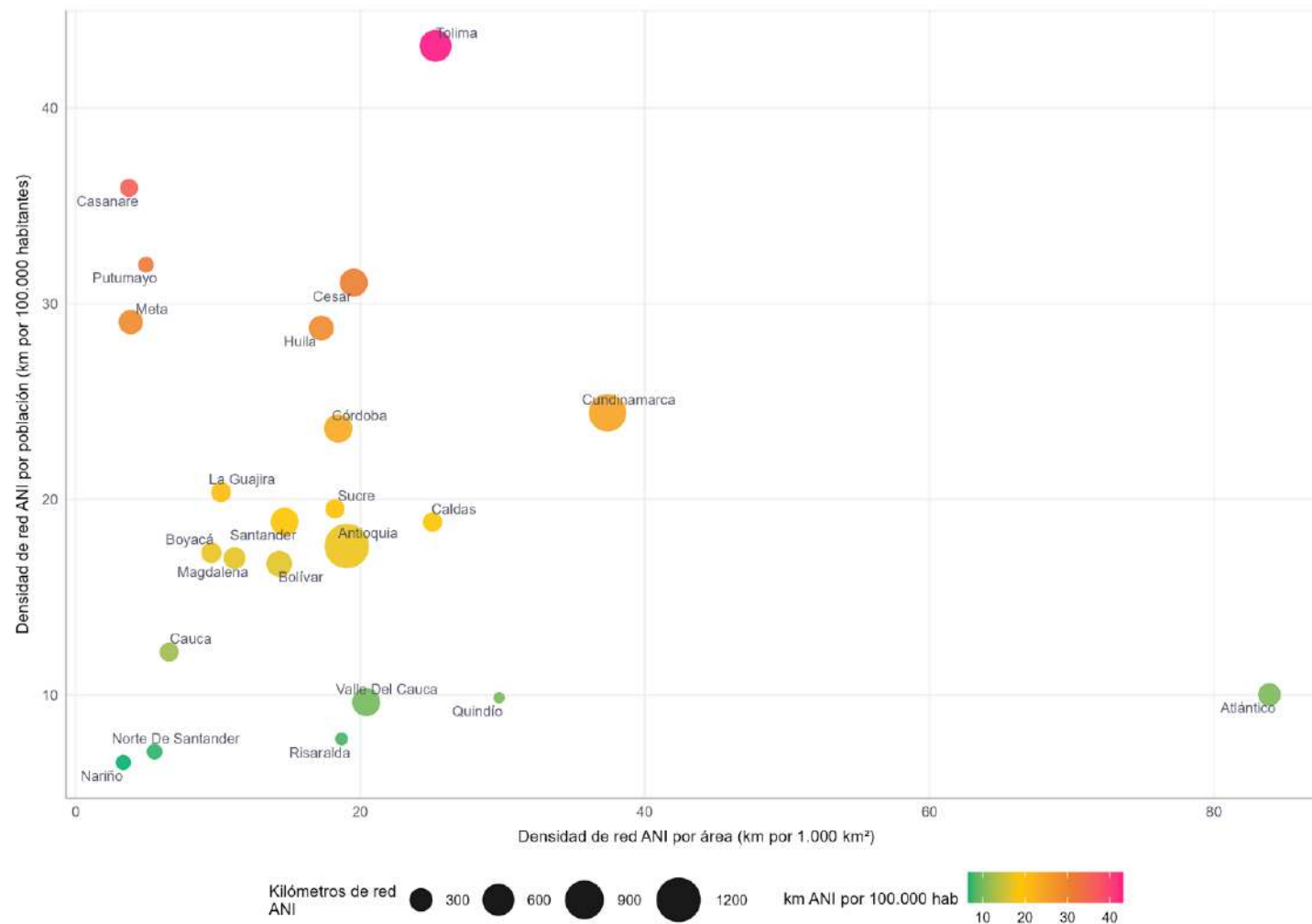
Muestra una tendencia general de crecimiento entre 2020 y 2023, con una leve disminución en 2024



Crecimiento anual de la red primaria concesionada (2020-2024)

ANI – Densidad de red concesionada por área y por población (2024)

Cada burbuja es un departamento; tamaño = kilómetros de red ANI



Índice de cobertura y densidad de la red vial primaria concesionada

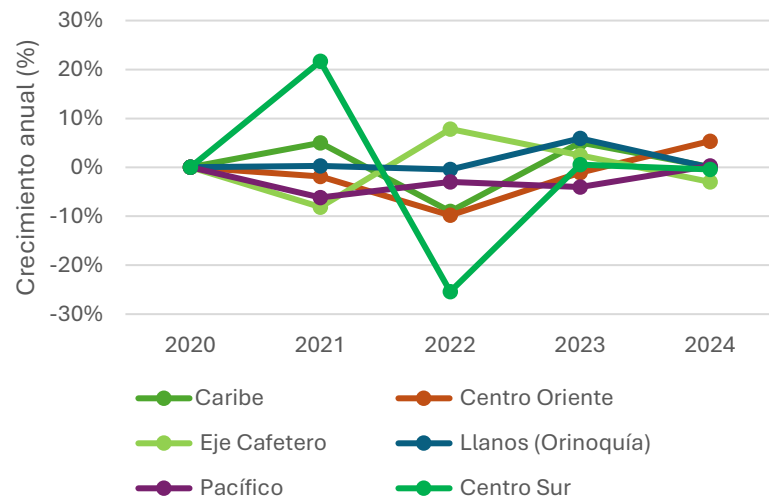
Infraestructura Modo carretero

Red vial nacional primaria no concesionada – Regional y departamental

INVIAS

57% de la red primaria

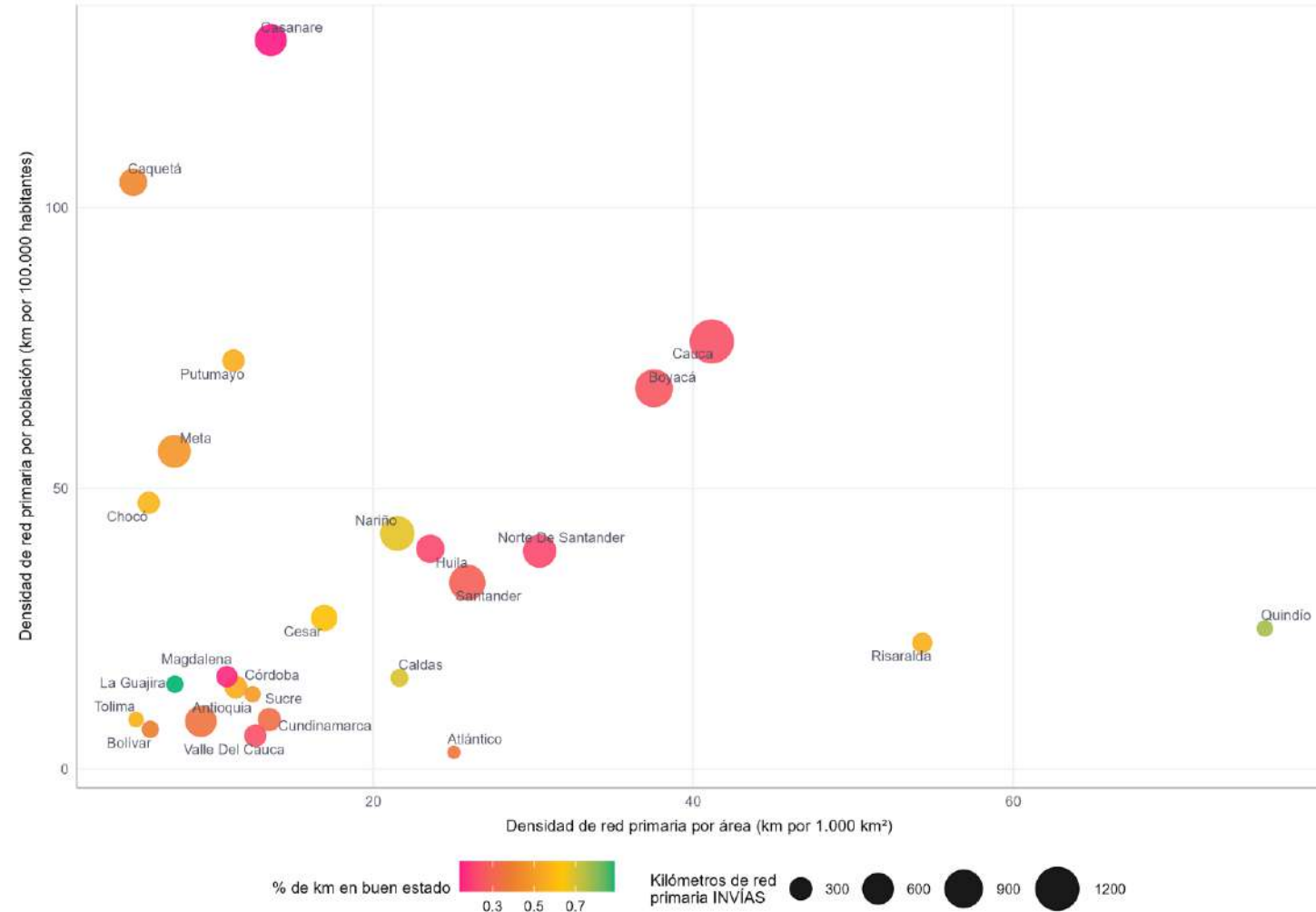
Muestra un aumento en la red para el año 2021, con una caída en 2022 y recuperación gradual hasta 2024



Crecimiento anual de la red primaria no concesionada (2020- 2024)

INVIAS – Densidad de red primaria por área y por población (2024)

% de kilómetros en estado bueno o muy bueno, por departamento



Índice de cobertura y densidad de la red vial primaria no concesionada

Pasos y accesos urbanos

Del total de la red primaria

319 Pasos y accesos urbanos



Se identifican **cuatro tipologías en el índice de priorización en el que se identificaron estos pasos y accesos**

Infraestructura Modo férreo

Corredores en operación – Estaciones férreas activas e inactivas

1.776

Kilómetros

Longitud total red férrea

68,4%

Corredores en operación

Concentración de la operación en
corredores principales

84,3%

Corredores principales:

- La Dorada – Chiriquaná
- Bogotá – La Caro – Belencito
- Chiriquaná – Santa Marta

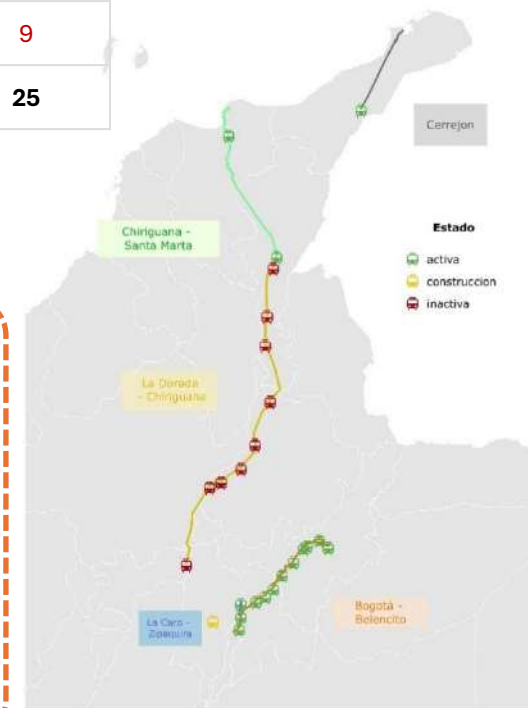


**Tramos operativos de líneas
férreas en el país**

25
Estaciones férreas

Estado	Cantidad
Activa	15
Construcción	1
Inactiva	9
Total	25

La dispersión de las
estaciones activas
refleja una **red
fragmentada**, en la
que la operación se
restringe
principalmente a
corredores minero-
exportadores de alto
volumen

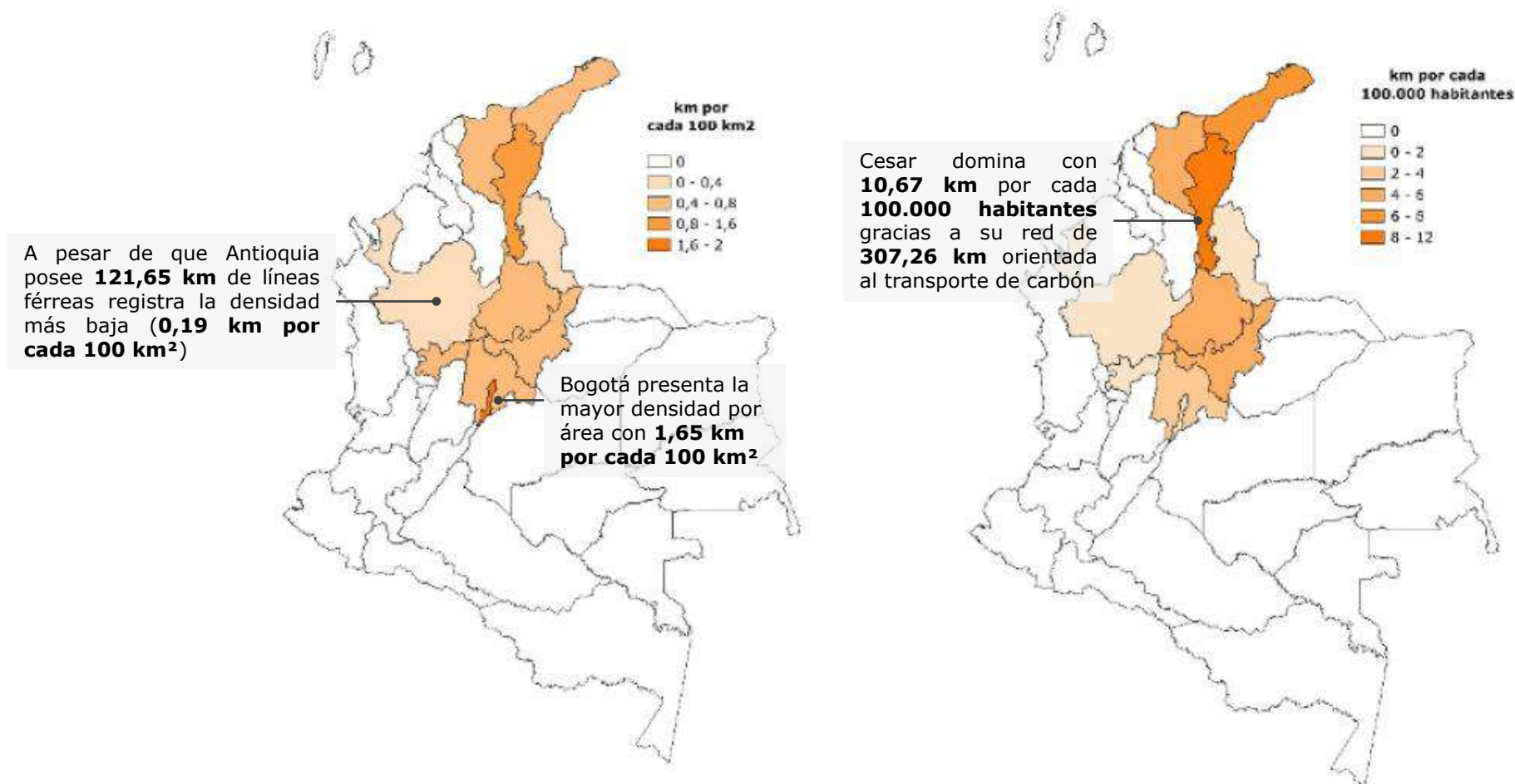


**Estaciones red férrea
activas e inactivas**

Infraestructura Modo férreo

Cobertura y densidad de las líneas férreas en operación por departamento

La infraestructura ferroviaria en el país se concentra en solo **diez departamentos**, para los que se observan diferentes patrones de cobertura y densidad



Cobertura y densidad de las líneas férreas en operación por departamento

Infraestructura Modo fluvial y marítimo

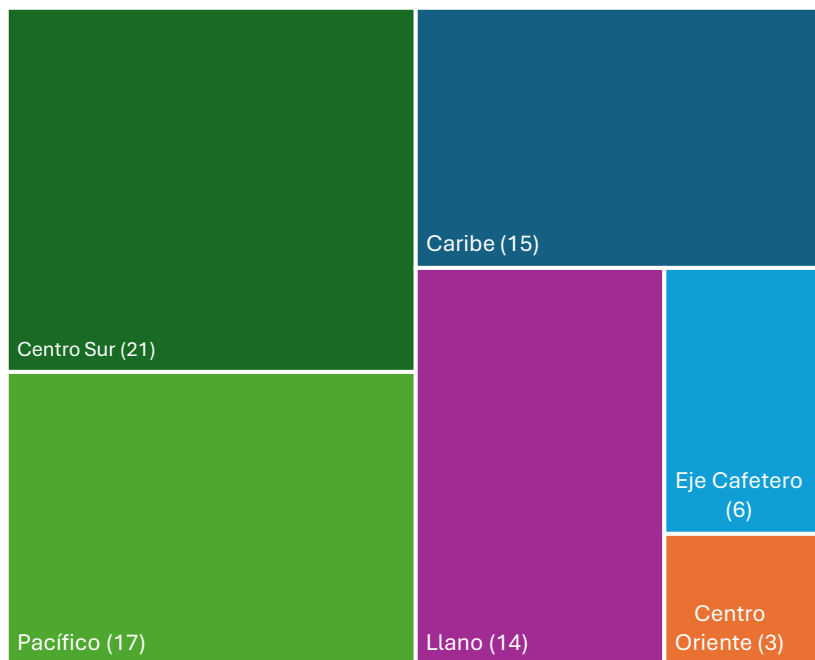
Conectividad regional y nacional



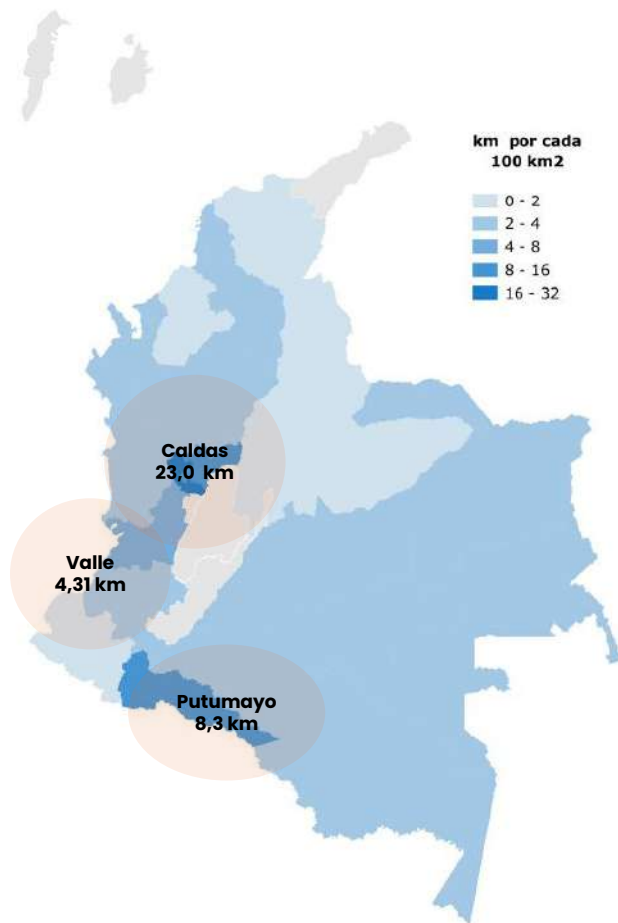
27.315

Kilómetros

Longitud total ríos navegables



Número de muelles por longitud navegable por región



Longitud navegable de ríos por departamento

Las zonas con **mayor concentración** de muelles fluviales albergan **territorios de baja densidad** vial.



Zonas portuarias

El Caribe concentra la mayoría de zonas portuarias. En el Pacífico solo Valle del Cauca y Nariño tienen puertos. Córdoba, Chocó y Cauca no registran zonas portuarias

Infraestructura Modo aéreo

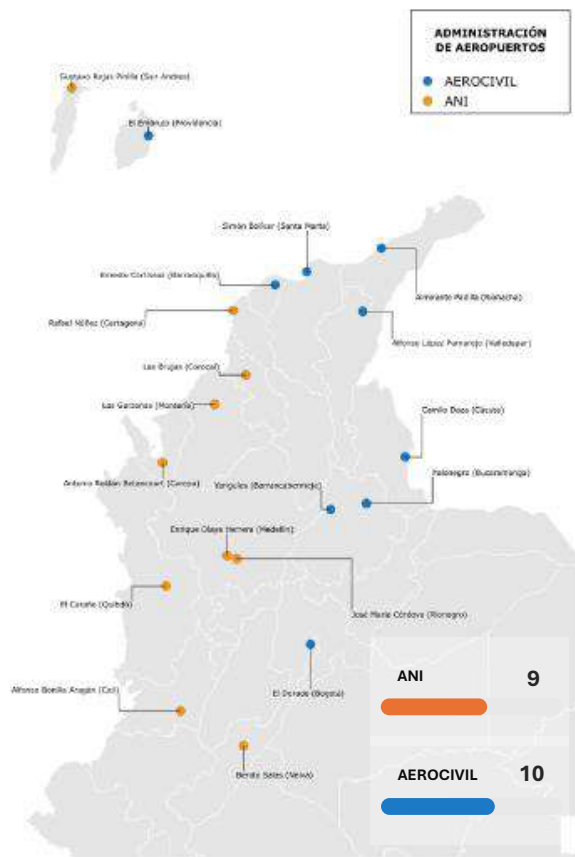
Pistas operativas



19

Aeropuertos principales

Distribuidos entre la ANI y la AEROCIVIL

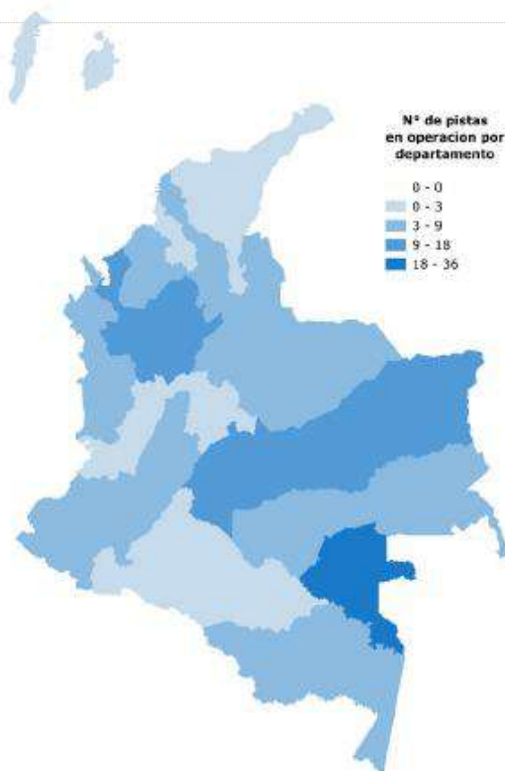


Distribución de aeropuertos por entidad (ANI y AEROCIVIL)

27,4 m

Ancho promedio nacional

Mayor ancho promedio: Centro Oriente 30,6 m
Menor ancho promedio: Centro Sur 24,1 m

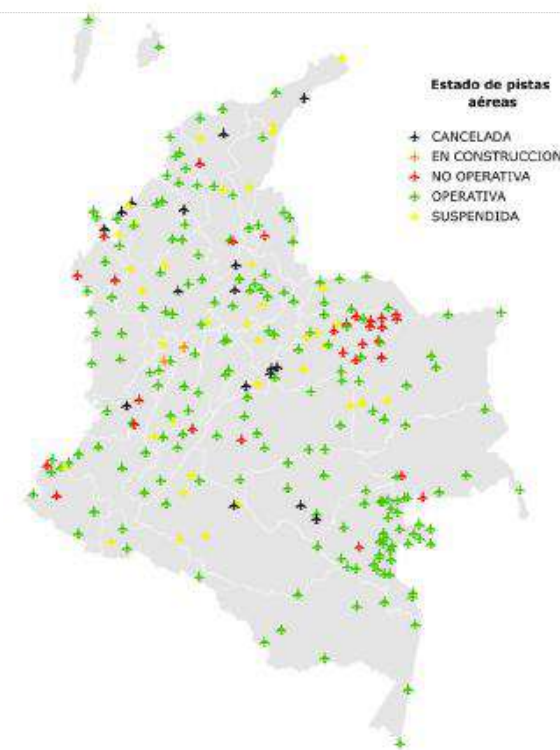


Número de pistas en operación por departamento

7,5 km

Longitud total promedio nacional

Mayor longitud total promedio: Llanos 11,2 km
Menor longitud total promedio: Caribe 4,0 km



Número de pistas por condición operativa

Los Llanos cuentan con el mayor número de pistas operativas, no obstante, junto al Pacífico concentran las mayores cifras de pistas no operativas del país. El Eje Cafetero destaca como única región con 2 pistas en construcción.

EQUIPOS



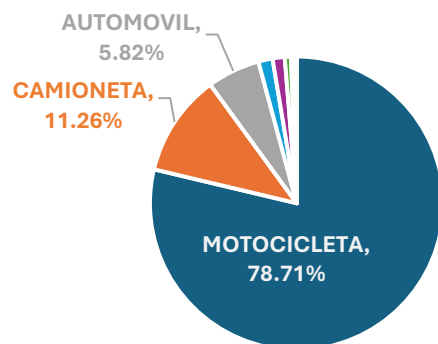
Equipos Modo carretero

Composición, crecimiento del parque automotor y concentración por departamento

1.034.612

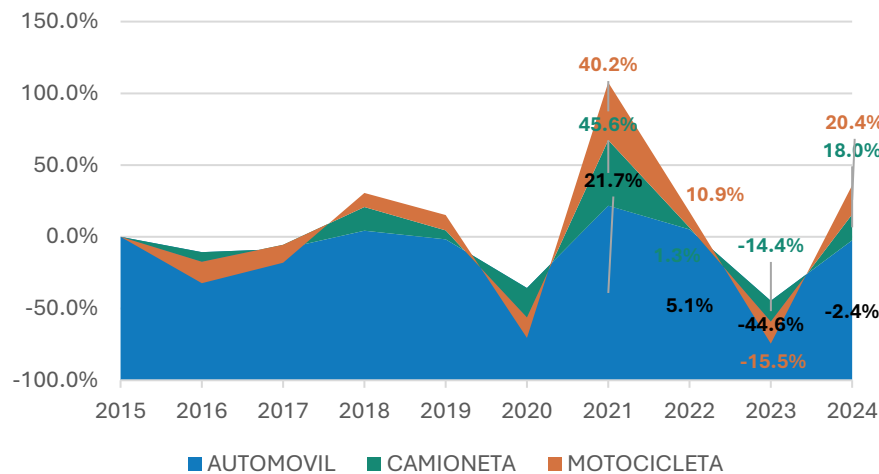
Vehículos

Registrados acumulados en 2024



Distribución del parque automotor en Colombia 2024

Tras las caídas históricas de 2020, la recuperación asimétrica en 2021-2022 mostró crecimiento de motocicletas y automóviles con contracción en 2023 y una recuperación en 2024, especialmente en motocicletas (20,4%) y camionetas (18,0%).



Vehículos nuevos registrados

Se evidencia una marcada predominancia de las motocicletas debido a su bajo costo, eficiencia en movilidad urbana y acceso a financiación.

0,9% en zonas periféricas

San Andrés y providencia (0,12%), Chocó (0,4%), Vichada (0,17%), Guanía (0,09%) y Amazonas (0,12%)

Concentración Parque automotor

45% en departamentos principales

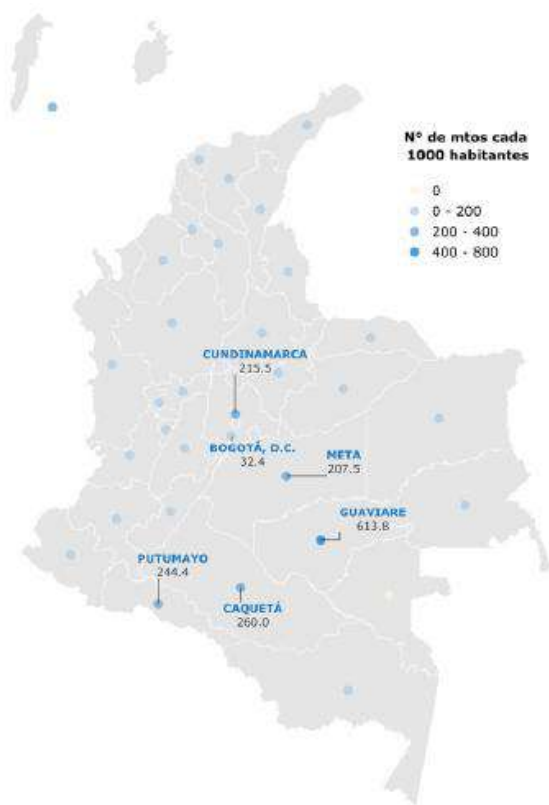
Cundinamarca (19,1%), Antioquia (16,3%) y Valle del Cauca (10,1%)

Patrones de participación de Vehículos registrados

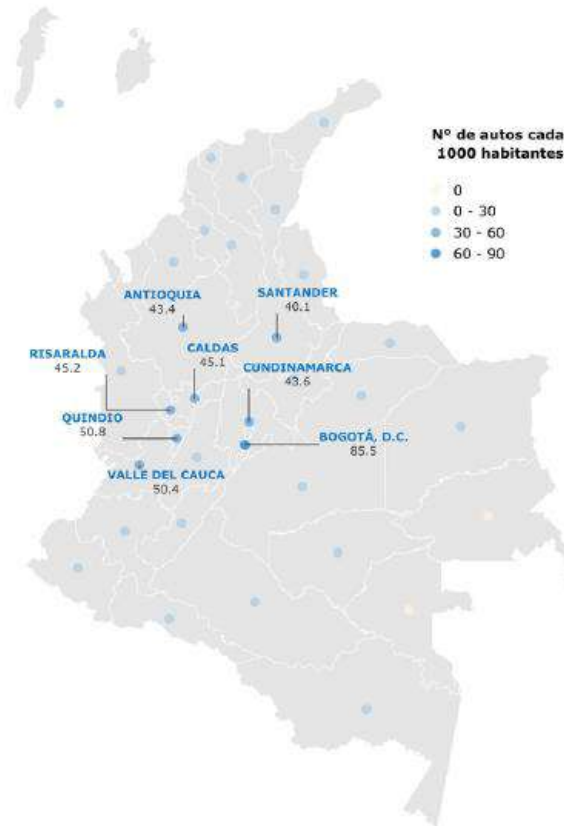
Equipos Modo carretero

Tasa de motorización y terminales terrestres

El automóvil domina en regiones más urbanizadas, mientras que la motocicleta domina en territorios periféricos, con menor infraestructura y acceso al automóvil



Densidad de motos



Densidad de autos

49

Terminales terrestres en el país



Nodos primarios de alta densidad
(Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla y Bucaramanga)

Nodos secundarios
(Duitama, Girardot, Ipiales o Aguazul)

Puertos estratégicos
(Buenaventura)

Fronteras activas
(Ipiales o Cúcuta)



Terminales de transporte

$$HHI = \sum_i s_i^2$$

s_i : Participaciones del modelo o tipo i

HHI	Interpretación
$< 0,15$	Baja concentración (mezcla diversificada)
$0,15 \leq HHI \leq 0,25$	Concentración moderada
$HHI > 0,25$	Alta concentración (predomina uno/pocos tipos)

Criterio HHI

Aplicaciones en análisis

- Índice de Herfindahl- Hirschman para **concesiones férreas**
- Índice de utilización de **capacidad marítima**, por naves tipo transportador de contenedores
- Índice de Herfindahl- Hirschman para los cinco **aeropuertos de mayor tráfico** en 2024

Equipos Modo férreo

Locomotoras activas y número de locomotoras por concesiones férreas

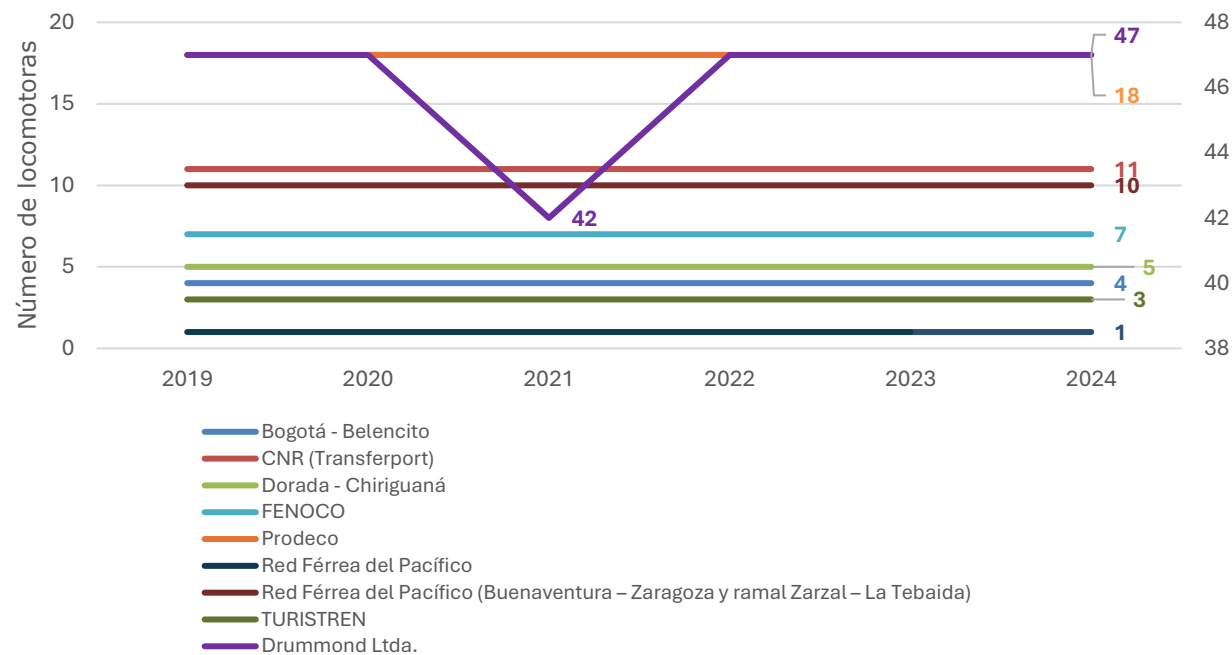
106

Locomotoras activas

Única variación significativa: **Drummond Ltda** en el año 2021 experimentó reducción de flota al pasar de **47 a 42 locomotoras**

Año	Total de locomotoras	+/- unidades	Variación
2019	106		
2020	106	0	0,00%
2021	101	-5	-4,72%
2022	106	5	4,95%
2023	106	0	0,00%
2024	106	0	0,00%

Variación del número de locomotoras activas del Parque de locomotoras nacional



Numero de locomotoras por concesiones férreas

Equipos Modo férreo

Modelos de locomotoras por concesión férrea y HHI para las concesiones férreas

0,74

HHI

Promedio nacional

Concesiones	Modelo de locomotora más usado	HHI 2024
Bogotá - Belencito	U10B	1,00
CNR (Transferport)	C21	1,00
Dorada - Chiriguaná	GR12U	0,60
Drummond Ltda.	U18	0,36
FENOCO	U10B	0,57
Prodeco	C21	1,00
Red Férrea del Pacífico	U10B	1,00
Red Férrea del Pacífico (Buenaventura – Zaragoza y ramal Zarzal – La Tebaida)	U10B	0,50
TURISTREN	U10B	0,67



Umbral
sobre
0,25

1,00 en casi 50% confirma una nula flexibilidad operativa es decir cualquier fallo en el suministro de repuestos para los modelos **U10B** o **C21** puede afectar el funcionamiento de los corredores.

El modelo C21 actúa como el pilar para el transporte de carga pesada (carbón), mientras que la U10B se consolida como el equipo esencial para maniobras y trenes de corto recorrido.

Equipos modo marítimo

Distribución del parque marítimo, total de naves en rutas marítimas e índice HHI



816%

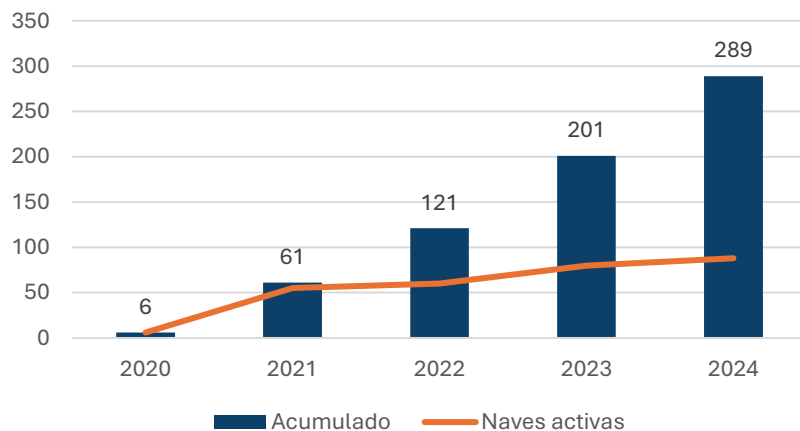
Expansión masiva

Crecimiento del parque marítimo
entre 2020 y 2024

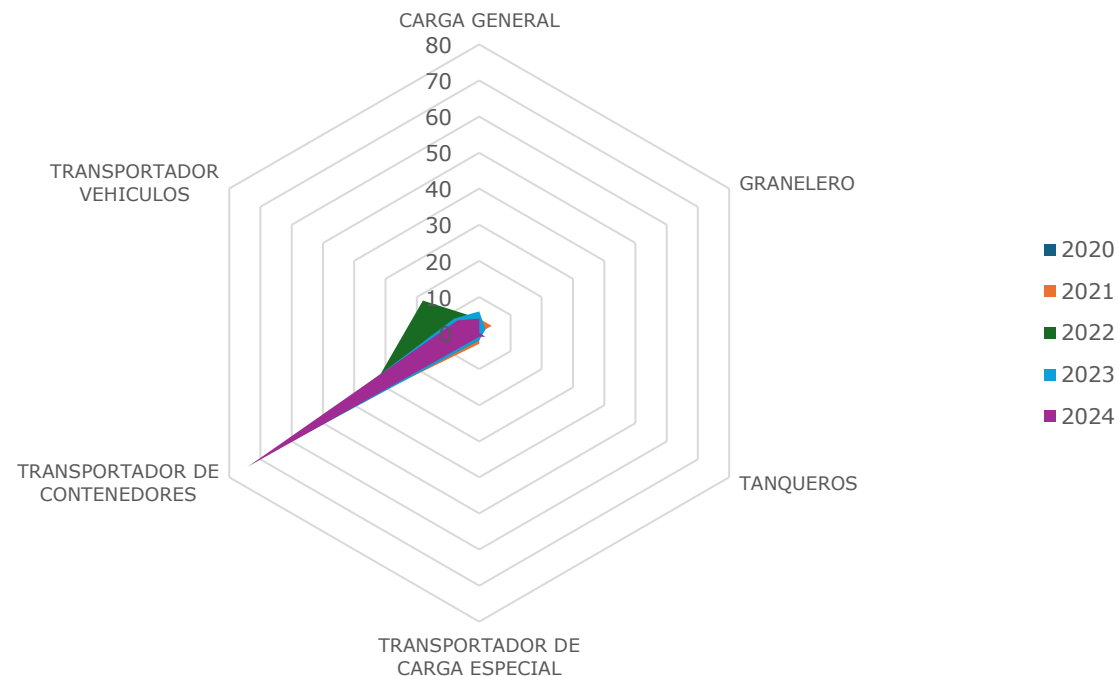
0,716

HHI

Concentración en Naves tipo
transportador de contenedores



Parque marítimo 2020-2024



Parque marítimo por tipo de nave 2020-2024

Tras una **breve diversificación en 2022 (HHI 0,456)**, el sistema regresó a un umbral de **alta concentración (0,716) en 2024**. Se requiere fortalecer la infraestructura portuaria para mitigar las disrupciones en la cadena de suministro global

Equipos modo aéreo

Total de vuelos de las naves matriculadas y comportamiento del trafico aéreo



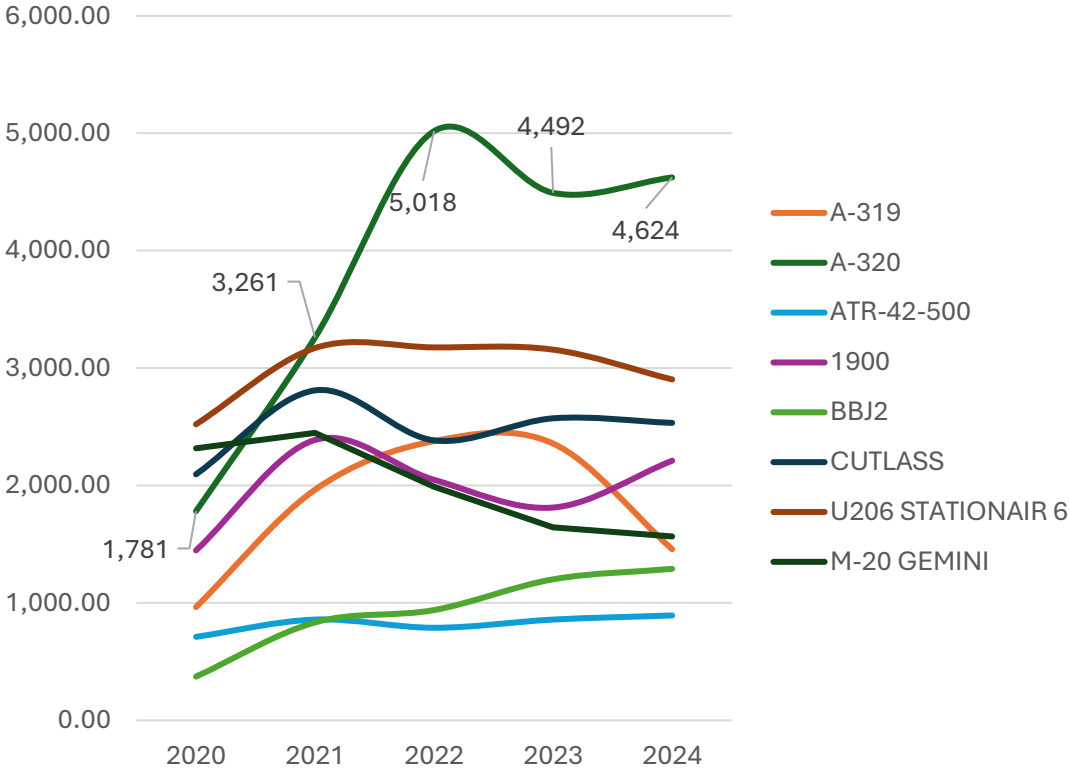
33.221
Vuelos anuales
Durante 2024

449
Promedio de vuelos
Durante 2024 con 74 naves

Indicador/año	2020	2021	2022	2023	2024
Total vuelos	26.716	36.472	34.545	33.982	33.221
Máximo número de vuelos	2.521	3.261	5.018	4.492	4.624
Mínimo número de vuelos	1	1	1	2	1
Número de tipos de aeronaves	93	85	86	71	74
Promedio de vuelos	287	429	402	479	449

Vuelos de aeronaves en Colombia 2020-2024

Tras la pandemia, el modelo **A-320** se consolidó como el líder del mercado con más de **4.600 vuelos**, recuperando y superando sus niveles operativos de 2022



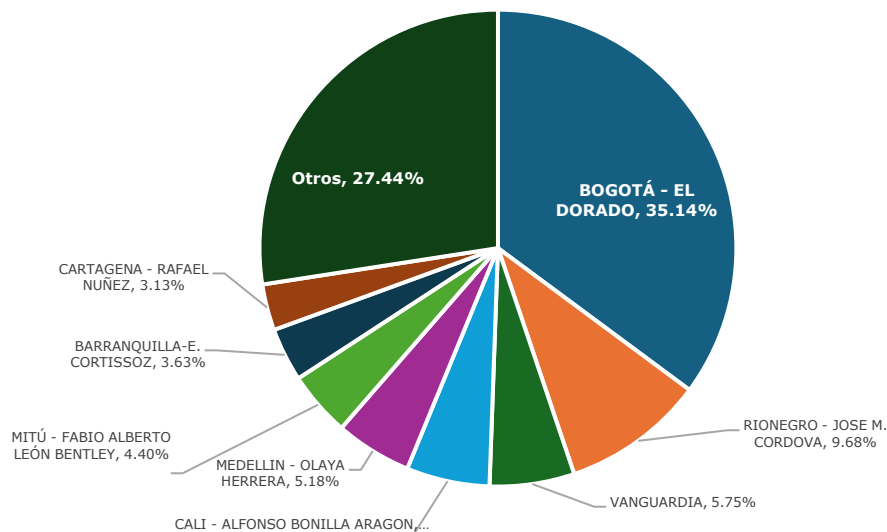
Número de vuelos por aeronaves 2020-2024

Equipos modo aéreo

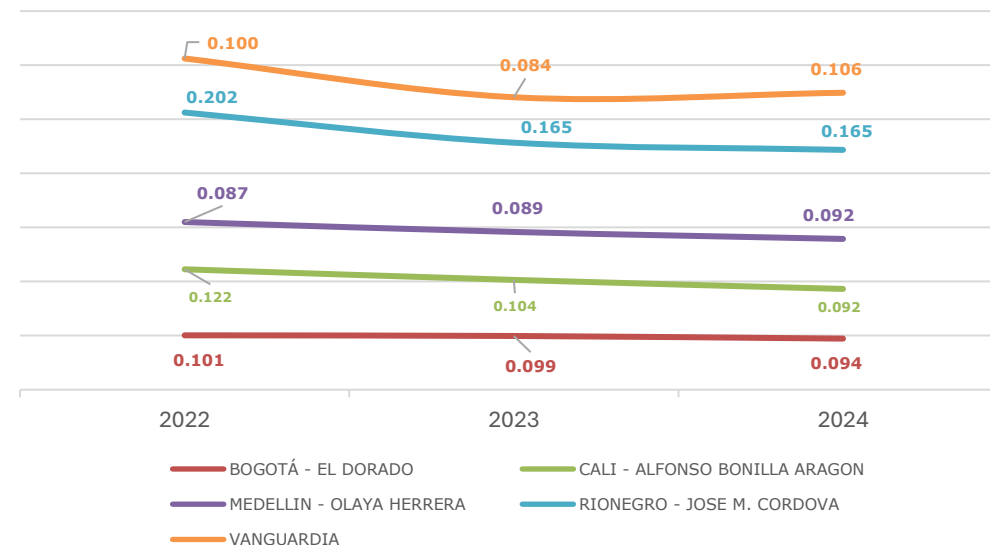
Análisis de vuelos por aeropuerto y HHI para los aeropuertos de mayor tráfico



El Aeropuerto **El Dorado (BOG)** actúa como el nodo principal captando el **35,14%** de las operaciones, seguido por Rionegro (MDE) con un 9,68%.



Número de vuelos de aeronaves en Colombia 2020-2024



Índice de HHI

El modo aéreo muestra una **baja concentración tecnológica**, lo que indica una **alta flexibilidad operativa y capacidad de respuesta** ante falta de repuestos o capacitación específica.

Conclusiones

- En este informe se cuenta con un **diagnóstico** basado en **datos del sector** que busca **reflejar** las dinámicas actuales.
- Los resultados iniciales muestran algunos **patrones** claros de **concentración** ya conocidos, en algunos casos, pero que se pueden conjugar con nuevos análisis que ayuden al **desarrollo y competitividad del país**.

Pasos a seguir

- Identificación de **necesidades** de información (nivel municipal para el PIT).
- Trabajar con el sector para desarrollar **diferentes temáticas** y robustecer análisis.
- Entregar **herramientas** al sector basadas en información.

Boletín estadístico del sector transporte



Gracias



DANE

SEN^{2.0}
Sistema Estadístico
Nacional-Colombia

Mesa Estadística del Sector Transporte

Ministerio de Transporte

Fecha: 18 de Marzo del 2026

Contenido

1. Presentación inicial y revisión del quorum
2. Plan de Capacitaciones 2026
3. Evaluación de la Calidad Estadística
4. Presentación: Indicador de producción de Obras Civiles
5. Presentación: Boletín Estadístico de Infraestructura
6. Fase Estratégica del Plan Estadístico



DANE

SEN^{2.0}
Sistema Estadístico
Nacional-Colombia

Plan de Acción y Cronograma de Trabajo PEST 2025-2028.

Mesa Estadística del Sector Transporte.

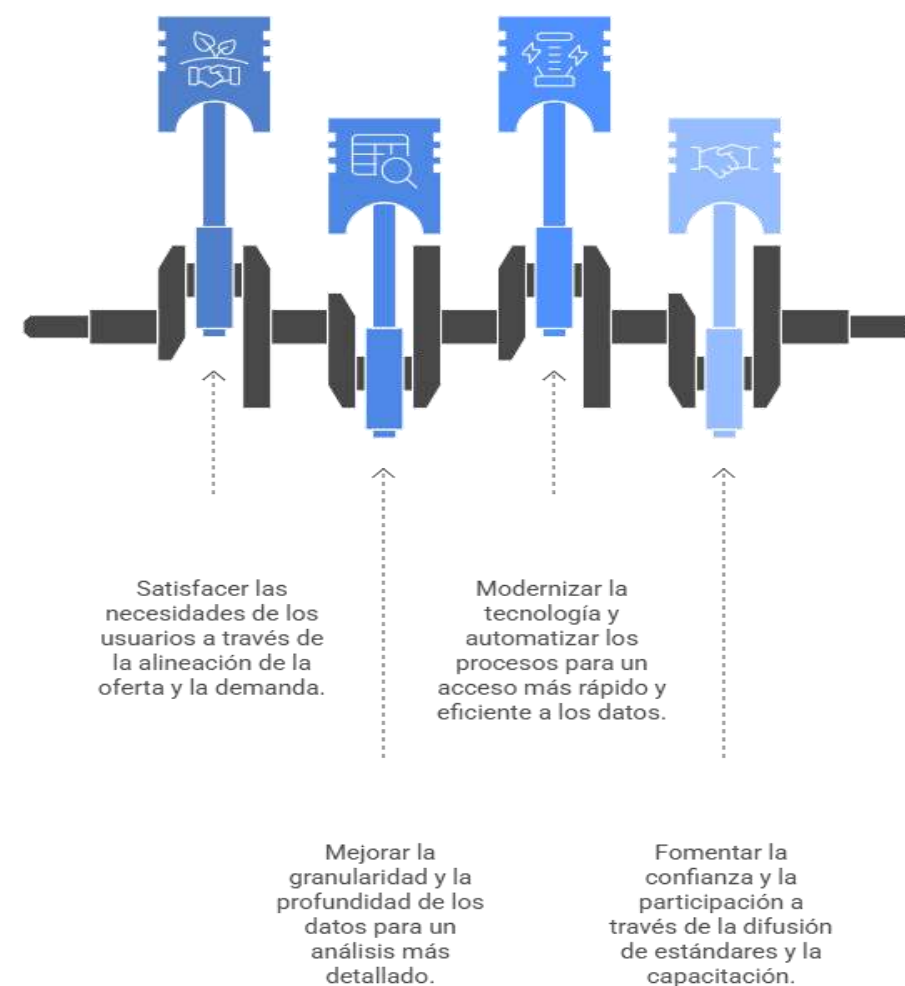
Fecha



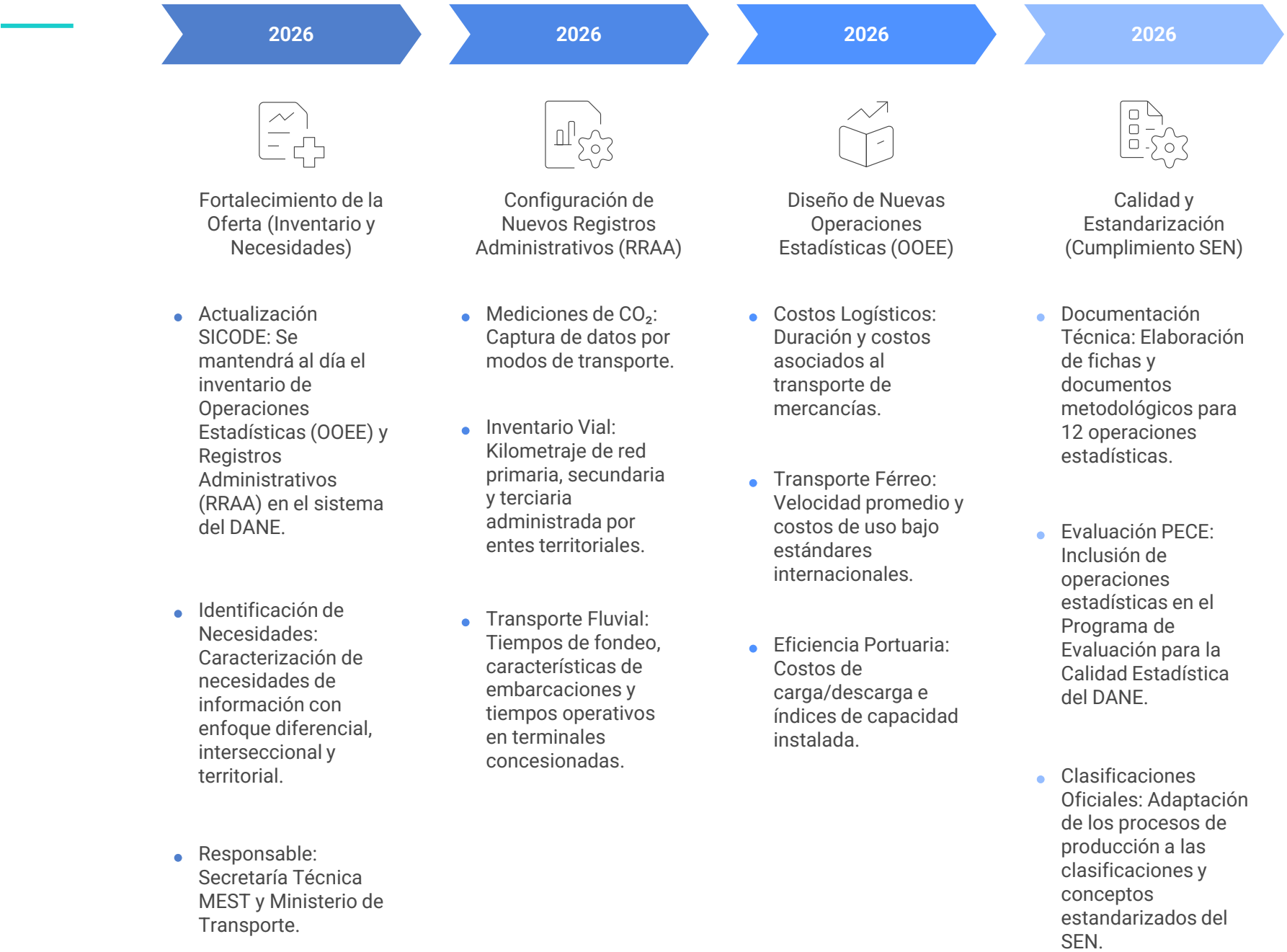
Objetivo principal del PEST

"Fortalecer la capacidad estadística del sector transporte mediante la producción y difusión de información de calidad, alineada con las necesidades del SEN, para la toma de decisiones estratégicas"

Fundamentos de la Estrategia de Datos



Componentes Clave del Cronograma 2026



Cronograma.

[illegible]

Responsabilidades

Cumplimiento de este cronograma requiere la acción coordinada de:

- **Ministerio de Transporte:** Secretaría Técnica y Oficina Asesora de Planeación.
- **Entidades Adscritas:** ANI, INVÍAS, UPIT, Supertransporte y Cormagdalena.
- **Ente Regulador:** DANE (DIRPEN y DRA) para la asistencia técnica y validación de estándares.

Compromisos MEST – Marzo 2026

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	PROCESO ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO	
	ACTA DE REUNIÓN	
	Código: ASG-F-008	Versión: 005

Proceso o Dependencia que lidera la reunión: Oficina Asesora de Planeación.

Tipo de Reunión: Interna ☐ Externa ☒

Lugar y Fecha: Modalidad virtual. Jueves 25 de junio de 2026.

Objetivo de la reunión: II Plenaria de la Mesa de Estadísticas del Sector Transporte 2026.

Orden del Día:

1. Presentación inicial y revisión del quorum
2. Presentación del Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV)
3. Programa de Fortalecimiento de Registros Administrativos
4. Presentación del informe de indicadores e información sectorial
5. Cierre de la sesión y compromisos

Inicio de la Plenaria:

La segunda plenaria de la mesa estadística 2026 se llevó a cabo de manera virtual el jueves 25 de junio de 2026, en un horario de 9:00 a.m. a 11:00 am. En la reunión participaron representantes de AEROCIVIL, ANI, ANSV, CORMAGDALENA, DANE, DIAN, DITRA, FCM, INVIAS, Ministerio de transporte, UPIT y la superintendencia de transporte. En representación del Ministerio de transporte, intervino el señor José Daniel Caro Castillo, miembro de la oficina asesora de planeación del ministerio de transporte, quien dio la bienvenida a los asistentes, explicó su rol como moderador y presentó la agenda de la sesión, cuyo desarrollo estuvo programado dentro del horario establecido.

Desarrollo de la Agenda:

1. Presentación inicial y revisión del quorum

El Ministerio de Transporte, en su calidad de Secretaría Técnica de la Mesa de Estadísticas del Sector Transporte (MEST), dio apertura a la II Plenaria de la MEST 2026. Durante la instalación se dio la bienvenida a los representantes de las entidades participantes y se procedió con el registro de asistencia, verificando la presencia de las entidades que conforman la mesa y constatando el quórum necesario para el desarrollo de la sesión. Posteriormente, se presentó el orden del día, el cual fue aprobado por los asistentes.

2. Presentación del Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV)

El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) realizó la presentación de la operación estadística Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV), destacando su importancia como instrumento para medir la variación promedio de los precios de los insumos requeridos en la construcción de obras civiles en Colombia, constituyéndose en un insumo estratégico para el seguimiento económico del sector de infraestructura y para la formulación de políticas públicas relacionadas con la inversión en transporte e infraestructura.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

PROCESO ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO

ACTA DE REUNIÓN

Código: ASG-F-008

Versión: 005

Durante la exposición se explicó la metodología empleada para la construcción del índice, describiendo su alcance, cobertura temática y periodicidad de publicación. Asimismo, se presentaron las principales categorías de análisis que conforman el índice, incluyendo las agrupaciones de bienes y servicios, las subclases de la Clasificación Central de Productos (CPC) y las diferentes tipologías de obras civiles que hacen parte de la medición. Se resaltó que el ICOCIV permite realizar seguimiento al comportamiento de los costos asociados a la construcción de carreteras, puentes, túneles, obras hidráulicas, infraestructura aeroportuaria, portuaria y demás proyectos de infraestructura civil desarrollados en el país.

Igualmente, fueron presentadas las series históricas correspondientes al período 2022–2026, mediante las cuales se evidenciaron las variaciones mensuales de los costos para las diferentes agrupaciones de insumos y tipologías de obra, permitiendo identificar tendencias de crecimiento, estabilidad y comportamiento diferencial entre los distintos componentes del índice. Se explicó que estos resultados constituyen un referente técnico para entidades públicas y privadas en la planeación, estructuración, seguimiento y actualización de presupuestos de proyectos de infraestructura.

Finalmente, el DANE socializó el esquema de difusión de la operación estadística, indicando que los resultados son publicados mensualmente mediante boletines técnicos, anexos estadísticos y espacios de socialización con usuarios especializados, garantizando el acceso oportuno a información oficial, confiable y metodológicamente consistente para los diferentes actores del sector.

3. Programa de Fortalecimiento de Registros Administrativos

Posteriormente, el DANE presentó los avances y alcances del Programa de Fortalecimiento de Registros Administrativos (FRA), iniciativa que busca mejorar la calidad, disponibilidad y aprovechamiento estadístico de los registros administrativos producidos por las entidades que conforman el Sistema Estadístico Nacional (SEN), promoviendo su utilización como fuente de información para la producción de estadísticas oficiales y la formulación de políticas públicas basadas en evidencia.

Durante la presentación se explicó que el programa se desarrolla mediante tres líneas de acción complementarias. La primera corresponde al diseño de nuevos registros administrativos, mediante la definición de lineamientos técnicos que permitan estructurar adecuadamente las bases de datos y su documentación desde el momento de su creación. La segunda consiste en el diagnóstico de registros administrativos existentes, cuyo propósito es identificar fortalezas y oportunidades de mejora para incrementar su calidad y facilitar su aprovechamiento estadístico. Finalmente, la tercera línea está orientada a la anonimización de bases de datos, proceso mediante el cual se protegen los datos personales y sensibles para facilitar el intercambio de información entre entidades y su utilización con fines estadísticos.

Asimismo, se presentaron las principales características que debe cumplir un registro administrativo para garantizar su aprovechamiento estadístico, entre ellas contar con un sustento normativo claramente definido, un objetivo específico, una unidad de observación identificable, una base de datos estructurada, instrumentos de recolección documentados y variables debidamente caracterizadas. Se enfatizó la importancia de disponer de identificadores únicos, variables geográficas y documentación metodológica que permitan integrar la información con otras fuentes estadísticas del Sistema Estadístico Nacional.

Como parte de la socialización, se presentó el caso del Registro de Tráfico Portuario en Colombia, administrado por la Superintendencia de Transporte, como ejemplo de registro administrativo con potencial de aprovechamiento

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	PROCESO ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO	
	ACTA DE REUNIÓN	
	Código: ASG-F-008	Versión: 005

estadístico, evidenciando la información que puede obtenerse a partir de variables relacionadas con el movimiento portuario, origen y destino de la carga, zonas portuarias, tipo de servicio y frecuencia de recolección.

Finalmente, se reiteró la invitación a las entidades del sector transporte para participar activamente en el Programa de Fortalecimiento de Registros Administrativos, postulando registros administrativos susceptibles de fortalecimiento e incorporándolos en el Sistema de Identificación y Caracterización de Oferta y Demanda Estadística (SICODE), con el propósito de mejorar la calidad de la información disponible para la producción estadística sectorial.

4. Presentación del informe de indicadores e información sectorial

La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), a través de la Oficina de Gestión de la Información y la Subdirección de Estudios y Modelación, presentó los avances en la construcción del nuevo Informe de Información Estratégica del Sector Transporte, iniciativa que busca complementar el aplicativo Transporte en Cifras mediante la elaboración de boletines analíticos que integren indicadores estratégicos, análisis territoriales y herramientas para la toma de decisiones en materia de infraestructura y transporte.

Durante la presentación se explicó que el proyecto surge de la necesidad de fortalecer la información estadística del sector mediante un enfoque orientado a la formulación de política pública, la generación de conocimiento sectorial y la toma de decisiones, incorporando análisis con enfoque territorial, multimodal y alineados con las necesidades de información identificadas por la Mesa de Estadísticas del Sector Transporte. Asimismo, se describió la metodología empleada para la elaboración del informe, la cual sigue las fases del Modelo Genérico del Proceso Estadístico (GSBPM), desde la identificación de necesidades de información, el diseño metodológico, la recolección y procesamiento de datos, hasta la difusión y evaluación de los resultados.

En desarrollo de la presentación se socializó el boletín correspondiente al transporte de pasajeros, en el cual se consolidó información proveniente del Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte, la Aerocivil, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y otras entidades del sector. El análisis abordó la oferta, demanda y desempeño de los diferentes modos de transporte (carretero, aéreo, férreo y fluvial), permitiendo identificar la cobertura territorial de los servicios, la conectividad entre municipios, la distribución de rutas, la estacionalidad de la demanda y los principales nodos de movilidad del país. Se destacó que el transporte carretero continúa siendo el modo predominante para la movilización de pasajeros, seguido del transporte aéreo, mientras que el modo fluvial mantiene un papel estratégico para la conectividad de regiones apartadas, especialmente en la Amazonía y la Orinoquía. Asimismo, se presentaron indicadores relacionados con la ocupación de los servicios, el comportamiento mensual de la demanda y las principales conclusiones para orientar futuras líneas de análisis.

Posteriormente, la UPIT presentó el avance del boletín de transporte de carga y logística, desarrollado mediante la integración de información proveniente de seis fuentes administrativas y del modelo nacional de transporte de la entidad. Se explicó que el ejercicio comprende el procesamiento de más de cuarenta millones de registros y el análisis de más de doscientas cincuenta variables, permitiendo construir indicadores relacionados con la diversificación modal, la concentración territorial de la carga, la estructura de los corredores logísticos y el comportamiento del comercio exterior. Durante la exposición se evidenció que el transporte carretero continúa concentrando la mayor parte de la carga nacional, mientras que los modos férreo y fluvial mantienen funciones especializadas en determinados tipos de mercancías. Igualmente, se resaltó la importancia de fortalecer la interoperabilidad entre los registros administrativos del sector para mejorar la calidad de los análisis y facilitar la evaluación de las políticas públicas.

Como cierre de la presentación, la UPIT expuso las principales líneas de trabajo proyectadas para la vigencia 2027, entre las cuales se encuentran el fortalecimiento de los indicadores de desempeño del sistema de transporte, la actualización del modelo nacional de transporte, la consolidación de un registro integrado de carga, la incorporación

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	PROCESO ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO	
	ACTA DE REUNIÓN	
	Código: ASG-F-008	Versión: 005

de nuevas fuentes de información, el desarrollo de análisis prospectivos sobre mercados logísticos y la profundización de estudios que relacionen el comportamiento económico con la dinámica del transporte de carga y pasajeros. Finalmente, se invitó a las entidades participantes a continuar aportando información, observaciones y recomendaciones que permitan fortalecer los contenidos de los boletines y consolidar una herramienta de consulta estratégica para el sector transporte.

5. Cierre de la sesión y compromisos

La Secretaría Técnica presentó un balance de las actividades desarrolladas por la Mesa de Estadísticas del Sector Transporte durante el período 2023–2026, incluyendo los avances alcanzados en la formulación e implementación del Plan Estadístico Sectorial y el seguimiento a las acciones desarrolladas por las entidades participantes.

Se informó que dicho balance será consolidado en un informe que será remitido a todas las entidades integrantes de la Mesa como insumo para los procesos de cierre de gestión y empalme institucional, así como para apoyar la elaboración de informes internos de las entidades.

Igualmente, se anunció que durante el segundo semestre de 2026 se desarrollarán mesas de trabajo específicas con la UPIT para profundizar en los resultados de la operación estadística presentada y revisar conjuntamente las definiciones, metodologías e indicadores utilizados.

Como parte del cierre, el DANE extendió la invitación a las entidades para participar en la jornada de socialización del Sistema de Identificación y Caracterización de Oferta y Demanda Estadística (SICODE), programada para el mes de julio, recordando la importancia de mantener actualizados los registros administrativos y las operaciones estadísticas del sector.

Finalmente, la Secretaría Técnica agradeció la participación de todas las entidades, reiteró la importancia del trabajo articulado desarrollado en el marco de la Mesa de Estadísticas del Sector Transporte y dio por finalizada la II Plenaria de la vigencia 2026.

Compromisos

- El Ministerio de Transporte se compromete a enviar las presentaciones socializadas y los documentos soporte de la sesión junto con el acta de la reunión.
- El Ministerio de Transporte y la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte se comprometen a programar mesas de trabajo con las entidades para profundizar en los resultados de la operación estadística presentada por la UPIT.
- Las entidades integrantes de la MEST se comprometen a promover la inscripción de funcionarios de las entidades en los Comités Externos de Resultados del SICODE.
- Las entidades integrantes de la MEST se comprometen a continuar identificando y fortaleciendo registros administrativos con potencial de aprovechamiento estadístico dentro de las entidades del sector transporte.
- Las entidades integrantes de la MEST se comprometen a participar en la socialización y en la actualización de operaciones estadísticas y registros administrativos en SICODE durante el período establecido por el DANE.

Elaboró Acta:

Samuel Esteban Muñoz Carvajal – OAP.



DANE

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV)

GIT Índices de precios

Generalidades

2026

Contenido

- **Objetivo del ICOCIV (alcance metodológico)**
- **Diseño metodológico vigente**
 - **Características metodológicas generales**
 - **Diseño metodológico vigente**
 - **Ponderadores ICOCIV según agregación de subclases CPC**
 - **Ponderadores ICOCIV según subclases CPC y tipología de obra**
 - **Ponderadores ICOCIV según obra (para el ejemplo: Vías interurbanas y puentes) y capítulo constructivo**
 - **Estructura de ponderaciones**
 - **Esquema de estructuras ICOCIV**
- **Usos del ICOCIV en Colombia**
- **Diseño básico del ICOCIV (tres variables de oro)**
 - **Estructura de la canasta**
- **Selección de la canasta y fuentes**
- **Resultados y difusión disponibles del ICOCIV**



Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV)

Objetivo y alcance metodológico

2026



Objetivo general del ICOCIV

- El Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles –ICOCIV- mide la variación promedio mensual de los precios de una canasta representativa de los insumos requeridos en la construcción de las obras civiles a nivel nacional.

Objetivos específicos del ICOCIV

- Definir una estructura general de agregación y pesos asignados a cada nivel considerado (ponderaciones fijas del índice)
- Construir y actualizar la canasta representativa de los costos de la construcción de obras civiles.
- Definir las fuentes de información para realizar el seguimiento del cambio de los precios de los artículos incluidos en la canasta representativa de los costos de la construcción de obras civiles.
- Recolectar las variaciones de los precios de los artículos seleccionados en la canasta definida, en las fuentes determinadas.
- Identificar los registros para los cuales es posible analizar cambios puros de precio. (El cambio puro de precio hace referencia a la situación en la cual es posible identificar que el cambio de precio -al comparar dos periodos consecutivos, no se encuentra influenciado por cambios en la marca, empaque, componentes y en general cualquier indicador de la calidad del bien o servicio)
- Calcular el valor del número índice para cada una de las agrupaciones definidas en el índice.
- Calcular las variaciones mensuales, del año corrido y anuales para cada nivel de desagregación de resultados definido en el índice.
- Difundir los resultados calculados por la operación estadística.

Alcance temático del ICOCIV

- El ICOCIV, permite medir la variación promedio de los precios de una canasta representativa de los costos de la construcción de las obras civiles desarrollada en el país: minas y plantas industriales; tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas; puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos); construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil y carreteras; así como calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles.
- El ICOCIV **no** tiene por objetivo **inferir los costos** (valores en pesos) de la construcción de las obras civiles (el indicador mide las variaciones de precio exclusivamente).
- El ICOCIV **no** predice el futuro. El DANE no presenta proyecciones sobre el posible comportamiento futuro del mismo índice (¿En cuanto quedará el ICOCIV el otro año?).
- El DANE **no** regula los precios, solo observa y mide sus cambios de precios para canastas representativas de un conjunto de bienes y servicios.



Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV)

Diseño metodológico Vigente

2026

Características Metodológicas generales

Periodo de recolección

Para el caso de los artículos cuya variación de precios se analiza en función del comportamiento de los precios facturados promedio del mes, el periodo de recolección corresponde a los primeros doce días hábiles del mes siguiente al periodo de referencia.

Para el caso de los artículos cuya variación de precios se analiza en función del comportamiento de los precios observados el día de la visita, el periodo de recolección corresponde al mes de proceso.

Unidad de Observación: Artículos incluidos en la canasta de seguimiento del índice.

Unidad de Muestreo: Empresas que ofertan los bienes y servicios requeridos en la construcción de obras civiles.

Unidad de Análisis: Agregaciones de las variaciones de precios de los artículos incluidos en la canasta de seguimiento, para el total y de acuerdo a las variables de clasificación

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV)

Periodicidad de recolección

Mensual

Cobertura

Nacional

Variables de clasificación:

Cinco grupos y 17 Subclases CPC V2 AC relacionados con la construcción de obras civiles, según 46 tipologías de obra, para 316 capítulos constructivos asociados a la obra, siete grupos de costos y 127 insumos.

Variables de análisis

Variación de precios de los artículos incluidos en la canasta de seguimiento del índice, aun cuando la publicación requiere la agregación de artículos en la construcción del primer nivel fijo: insumo.

Variables calculadas

Promedio geométrico de relativos de precios y promedio aritmético ponderado de números índices.

A partir de 2021, el DANE pone a disposición de sus usuarios, el **Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles –ICOCIV-** un indicador que permite conocer la variación promedio de los precios de una canasta representativa de los costos de la construcción de la totalidad de las obras civiles desarrolladas en el país.

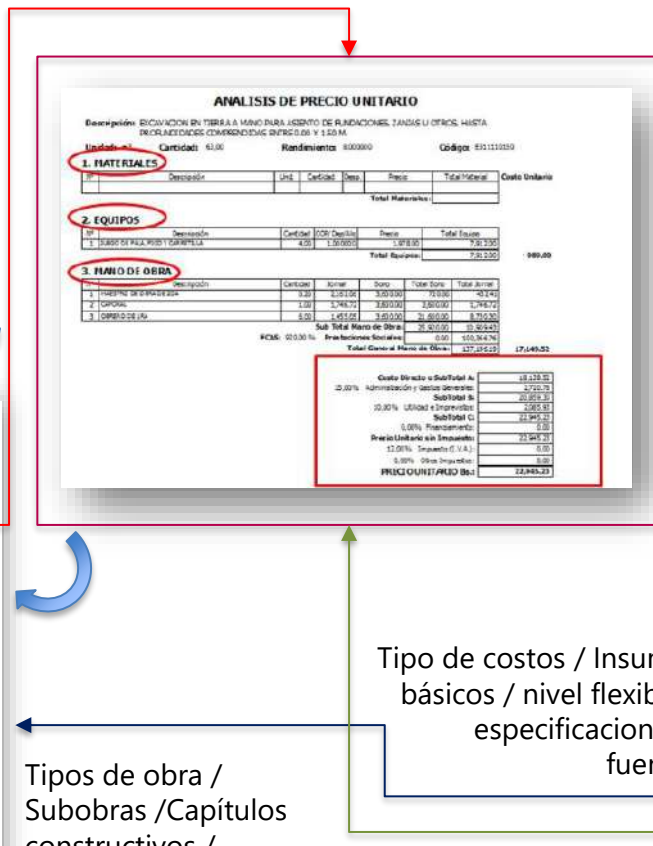
Después de un importante y detallado trabajo técnico que implicó entre otros, el **diseño conceptual** y **operativo** que define las condiciones de la recolección y análisis de los **presupuestos de obra del universo de obras civiles en Colombia**, así como su estandarización y homologación, fue posible contar con la información que permitió el diseño de un **nuevo índice de costos**.



Unidad Administrativa Especial del Valle del Cauca Comando de Arquitectura y Urbanismo		PRESUPUESTO GENERAL DE OBRA			
Obra: CENTRO DE ANFIO PARA EDUCACION AMBIENTAL EN LA PRIMERA SECCION DE LA PROVINCIA MARIQUETIA					
#	DESCRIPCION	UNIDAD	CANTIDAD	PRECIO UNITARIO (BOL)	PRECIO TOTAL (BOL)
A OBRAS PRELIMINARES					
1	INSTALACION DE FUNDAS	GLB	1.00	17.084,31	17.084,31
2	RENOVIACION DE CIMENTOS Y DESFUNDACIONES	M2	2.829,18	3.121,74	8.833,63
3	BAJERREDES DE CEMENTO Y DESFUNDACIONES	M2	1.00	1.774,70	1.774,70
4	PROYECTO DE LA FUNDACION DE OBRA	GLB	1.00	1.844,20	1.844,20
B OBRAS CORRIENTES					
5	ESTRUCTURA DE BLOQUE Y CEMENTO ARMADO DE OBRA	M3	49,74	58,94	2.912,45
6	REVOQUE Y CEMENTO DE OBRA	M2	486,50	41,35	20.105,88
7	RENOVIACION DE OBRA	M3	10,00	400,81	4.008,10
8	BAJERREDES DE OBRA	M2	15,25	219,83	3.350,23
9	RENOVIACION DE OBRA	M3	10,00	400,81	4.008,10
10	SOLAPES DE OBRA	M3	89,78	1.988,31	177.898,31
11	CUBIERTOS DE OBRA	M2	440,00	3.624,42	1.594.744,80
12	RENOVIACION DE OBRA DE SOBRECIMENTOS	M3	1.178,14	1.188,13	1.398,31
13	MOQUE DE OBRA	M3	47,25	3.379,02	1.606,57
14	RENOVIACION DE OBRA	M3	61,19	1.188,13	72.688,31
15	BARRIL DE OBRA	M2	128,42	1.188,13	152.688,31
16	RENOVIACION DE OBRA DE CEMENTO	M2	2.740,89	1.188,13	325.188,31
17	RENOVIACION DE OBRA DE OBRA	M3	61,19	1.188,13	72.688,31
18	RENOVIACION DE OBRA	M3	22,86	3.722,44	85.888,31
19	ESTRUCTURA DE OBRA DE OBRA	M2	344,10	276,72	95.179,12
C OBRAS FINALES					
20	REVOQUE EXTERIOR DE CEMENTO	M2	5.353,64	60,70	324.888,31
21	REVOQUE EXTERIOR DE CEMENTO	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
22	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
23	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
24	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
25	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
26	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
27	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
28	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
29	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
30	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
31	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
32	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
33	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
34	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
35	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
36	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
37	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
38	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
39	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
40	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
41	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
42	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
43	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
44	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
45	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
46	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
47	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
48	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
49	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
50	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
51	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
52	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
53	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
54	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
55	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
56	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
57	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
58	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
59	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
60	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
61	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
62	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
63	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
64	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
65	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
66	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
67	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
68	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
69	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
70	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
71	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
72	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
73	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
74	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
75	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
76	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
77	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
78	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
79	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
80	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
81	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
82	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
83	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
84	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
85	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
86	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
87	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
88	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
89	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
90	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
91	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
92	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
93	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
94	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
95	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
96	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
97	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
98	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
99	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
100	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.076,88	144,31	155.288,31
D OBRAS DE PUERTOS DE MADERA - GUATEMALA					
101	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	2.040,77	88,99	1.816,08
102	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
103	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
104	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
105	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
106	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
107	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
108	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
109	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
110	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
111	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
112	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
113	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
114	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
115	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
116	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
117	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
118	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
119	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
120	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
121	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
122	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
123	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
124	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
125	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
126	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
127	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
128	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
129	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
130	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
131	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
132	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
133	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
134	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
135	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
136	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
137	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
138	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
139	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
140	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
141	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
142	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
143	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
144	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
145	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
146	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
147	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
148	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
149	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
150	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
151	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
152	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
153	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
154	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
155	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
156	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
157	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
158	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
159	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
160	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
161	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
162	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
163	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
164	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
165	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
166	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
167	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
168	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
169	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
170	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
171	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
172	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
173	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
174	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
175	REVOQUE EXTERIOR DE OBRA	M2	1.000,00	88,99	88.990,00
176					

Proceso general para llegar a las canastas

1. Selección de muestra
2. Recolección
3. Clasificación por tipo de obra
4. Digitación, según tipo de formato
5. Definición de clasificaciones a utilizar
6. Homologación con IPOC (para proceso productivo)
7. Emparejamiento con CPC
8. Estandarización de insumos, unidades de medida, especificaciones
9. Depuración de tipo de costos (equipo, maquinaria, materiales, mano de obra, herramienta menor
10. Análisis de Globales y Subcontratos, procedimiento para desagregar y conformar APUs
11. Generación de ponderaciones para IPOC
12. Generación de canasta de insumos ICOCIV



Tipos de obra /
Subobras /Capítulos
constructivos /
Actividades

Ponderadores ICOCIV según agregación de subclases CPC



Cod. Agregación CPC	Descripción agregación de subclases CPC	Ponderador (%)
530201	Carreteras, calles; vías férreas y pistas de aterrizaje; puentes, carreteras elevadas y túneles	55,65
530202	Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	5,78
530203	Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	19,46
530204	Construcciones en minas y plantas industriales	9,49
530205	Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil	9,63

La estructura de ponderadores del ICOCIV permite observar como, el promedio y de cada \$100 gastados por los constructores de obras civiles, \$55,65 fueron destinados a la construcción de la carreteras, calles, vías férreas, pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles.

Por lo tanto, las variaciones en los precios de la canasta representativa de los insumos requeridos para la construcción de estas obras pesará el **55,65%** del total del indicador ICOCIV.



Ponderadores **externos**, suministrados por la DSCN, según año base.

Ponderadores ICOCIV según subclases CPC y tipología de obra



Cod. Agregación CPC	Cod. Subclase CPC V2	Descripción Subclase CPC	Ponderador (%)
530201	53211	Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles	48,71
	53212	Ferrocarriles	0,58
	53213	Pistas de aterrizaje	0,86
	53221	Puentes y carreteras elevadas	2,40
	53222	Túneles	3,09
530202	53231	Acueductos y otros conductos de suministro de agua, excepto gasoductos	4,41
	53232	Puertos, vías navegables e instalaciones conexas	0,46
	53233	Represas	0,03
	53234	Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones	0,89
530203	53241	Tuberías de larga distancia	2,69
	53242	Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables)	4,94
	53251_D	Gasoductos locales, Alcantarillado y plantas de tratamiento de agua	6,27
	53252	Cables locales y obras conexas	5,56
230204	53261	Construcciones en minas	4,91
	53262	Centrales eléctricas	4,58
230205	53270	Construcciones deportivas al aire libre	2,26
	53290	Otras obras de ingeniería civil	7,36

Cod. Obra	Descripción Obra	Ponderador (%)
53211_01	Caminos Vecinales	0,37
53211_02	Ciclorrutas	0,06
53211_03	Espacio Publico	3,21
53211_04	Sistemas De Contención	0,64
53211_05	Transporte Masivo	5,14
53211_06	Vías Interurbanas	18,92
53211_07	Vías Urbanas	20,38
		48,71

Cod. Obra	Descripción Obra	Ponderador (%)
53221_11	Puentes	2,40
		2,40

La estructura de ponderadores del ICOCIV permite observar las 17 subclases CPC y las 46 tipologías de obra de manera separada.

Ponderadores. Estructura presentada por tipo de obra (algunos ejemplos) y grupo de costo



ICOCIV. Estructura de ponderadores, según grupos de insumos para el índice total y las obras relacionadas con las vías interurbanas y puentes										ICCP. Estructura de ponderadores, según grupos de insumos para el índice total	
Grupos de insumos	Puentes	Caminos vecinales	Ciclorrutas	Espacio público	Sistemas de contención	Transporte masivo	Vías interurbanas	Vías urbanas	Total ICOCIV	Grupos de insumos	Total ICCP
	%										%
Equipos	11,07	1,20	5,76	1,75	9,50	8,21	4,76	2,92	6,18	Equipo	14,56
Equipos especiales para obra	0,16	0,01	0,01	16,88	0,01	0,33	0,09	0,02	1,89		
Herramienta Menor	1,10	1,10	1,08	0,73	1,76	1,39	1,37	1,95	2,14		
Mano de obra	18,45	21,19	20,05	12,78	20,15	15,32	11,15	16,52	16,89	Mano de obra	10,80
Maquinaria	7,22	20,20	10,98	1,96	8,77	10,55	17,03	11,24	12,71		
Materiales	57,29	51,56	51,71	63,64	53,98	55,97	54,50	53,57	51,31	Materiales	57,89
Transporte	4,71	4,74	10,41	2,26	5,83	8,24	11,11	13,78	8,89	Transporte	0,40
										Costos indirectos	16,36
Total	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00		100,00
Al total ICOCIV	2,40	0,37	0,06	3,21	0,64	5,14	18,92	20,38	100,00		

Estructura desagregada por tipología de obra

Estructura agregada para puentes y carreteras

Equipo	Maquinaria	H. Menor	Materiales	Equipos de Obra	Transporte	Mano de Obra
Aparatos y dispositivos mecánicos, no incorporados en la obra de fácil transporte y adecuación (ejm: estación topográfica)	Aparatos y dispositivos mecánicos no incorporados en la obra, de mayor envergadura que los equipos y requiere ser transportada con vehículos especiales (ejm: retroexcavadora)	Instrumentos de mano y de caracterizas pequeñas que emplean los obreros en su labor.	Productos elaborados o materias primas sin transformar que se incorporan definitivamente en la Obra Civil. en un único proceso productivo	Son equipos con alto grado de especialización que se instalan en la obra definitivamente y son necesarios para su funcionamiento. (ejm: Grúa de puerto)	Actividad de desplazar materiales, equipo, maquinaria o personal, dentro de la obra, hacia la obra o desde la obra, puede ser fluvial, terrestre o aéreo.	Personal requerido para realizar el esfuerzo humano requerido en las diferentes etapas del proceso productivo

Ponderadores. Según insumo en el ICOCIV total



Insumos	Ponderación %	Insumos	Ponderación %	Insumos	Ponderación %	Insumos	Ponderación %
Cuadrilla	7,50	Textil sintético	0,79	Arborización	0,22	Grifería	0,05
Recebo	6,82	Tubería PVC	0,71	Transporte de personal	0,21	Caja de paso	0,05
Concreto común	6,79	Equipos para concreto	0,70	Piloteadora	0,20	Fresadora de pavimento	0,05
Cemento	5,86	Transporte interno	0,70	Codo tubería	0,20	Vidrio	0,04
Volqueta	5,55	Grava	0,70	Accesorios hidráulicos	0,19	Abrazaderas	0,04
Maquinaria de excavación	5,03	Tubería acueducto y alcantarillado	0,63	Fibra de vidrio	0,18	Tee tubería	0,04
Ayudante	4,15	Mortero	0,60	Vibrocompactador	0,18	Cinta	0,04
Consumibles	3,71	Explosivos	0,52	Montacargas	0,15	Maestro	0,04
Equipo de medición	2,46	Concreto lanzado	0,50	Lamina	0,14	Demolador	0,03
Acero corrugado	2,30	Transporte fluvial	0,50	Finisher	0,14	Adhesivo cerámica	0,03
Herramienta menor	2,14	Válvula tubería	0,49	Alambre	0,14	Equipo especial de semaforización	0,03
Asfalto	2,10	Carrotanque	0,46	Concreto tremie	0,14	Seguridad	0,03
Concreto simple	2,07	Tubería acero	0,42	Telehandler	0,14	Neopreno	0,02
Grúa	1,96	Malla	0,42	Tubería galvanizada	0,14	Adaptadores tubería	0,02
Elementos metálicos	1,87	Arena	0,40	Equipo especial control de aire	0,13	Abono	0,02
Oficial	1,69	Cadenero	0,38	Elementos plásticos	0,10	Platina	0,02
Equipo especial suministro eléctrico	1,59	Cargadora	0,34	Teja	0,10	Equipo especial pesado	0,02
Acero	1,59	Auxiliar	0,34	Adoquín	0,10	Yee tubería	0,01
Profesional	1,53	Andamio	0,31	Elevador de carga	0,08	Arandela metálica	0,01
Perforadora	1,49	Bloque	0,30	Unión tubería	0,07	Reducción tubería	0,01
Cable	1,47	Comisión topográfica	0,30	Niple tubería	0,07	Aceite	0,01
Camión	1,46	Soldador	0,30	Conductor	0,07	Mixer	0,01
Concreto pavimentos	1,44	Tubería de concreto	0,30	Ladrillo	0,07	Vigilante de obra	0,01
Piedra	1,32	Rejilla	0,29	Junta de dilatación	0,07	Tapón tubería	0,01
Elementos prefabricados	1,17	Equipo de soldado u oxicorte	0,29	Aislantes tubería	0,07	Equipo especial elevador vertical	0,01
Compactador	1,14	Técnico	0,29	Yeso	0,07	Cerradura	0,00
Compresor	1,13	Capataz	0,28	Equipo especial hidráulico	0,06	Acido	0,00
Pintura	1,10	Puertas	0,28	Cortadora	0,06	Tubería cobre	0,00
Bulldozer	1,07	Enchape	0,25	Combustible	0,06	Curva tubería	0,00
Motoniveladora	1,01	Señalización	0,24	Generador	0,06	Concreto arquitectónico	0,00
Formaleta y accesorios	0,85	Agua	0,23	Tierra	0,06	Bisagras	0,00
Accesorios eléctricos	0,79	Accesorios tubería	0,23	Equipo especial de comunicación	0,05		

Sistema de ponderaciones interno

Actividades 3124

Capítulos
533

Sub-Obra 178

Tipología de
Obra 46

ICOCIV es el deflactor del **IPOC**, a nivel de tipología de obra, para entregar resultados en precios constantes.



Subestaciones
ferroviarias

Transporte
Masivo
Ferroviario

Insumos 127

Grupo de Costos 7

Capítulos 316

Tipología de
Obra 46

Sistema de ponderaciones interno

Sistema de ponderaciones externos (DSCN 2018)

17 Subclases

Cinco (5)
Grupos

IPOC

53211 (carreteras)

530201

53212
(ferrocarriles)

530202

530203

530204

530205

17 Subclases

Cinco(5)
Grupos

ICOCIV

Sistema de ponderaciones externos (DSCN 2018)



Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV)

**Usos del ICOCIV en
Colombia**

2026

El ICOCIV como indexador del dinero: pérdida del poder adquisitivo

- **Contratos.** El ICOCIV se usa de manera general como indexador del valor de contratos de obra civil, por ejemplo: contratos de obras del INVIAS (actualización de precios y ajustes de actas).

El ICOCIV como deflactor de valores monetarios (corrientes a constantes)

- **Contabilidad nacional.** Sirve de deflactor para los resultados nominales para obtener PIB en valores constantes en la actividad económica construcción.
- **Estadísticas de coyuntura.** Sirve para deflactar el valor de la producción a precios corrientes y pasarlo a precios constantes para los resultados en el índice de Producción de Obras Civiles – IPOC.



Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV)

Diseño básico
Las tres reglas de oro

2026

Diseño básico del ICOCIV. ¿Cómo se diseña un índice de precios costos (Laspeyres tipo Lowe)?



Insumos para la construcción de un índice:

- Definición de estructura (nomenclatura o clasificación), ponderadores y canasta de seguimiento
- Recolección y análisis de variaciones de precio

Estructura de ponderaciones



Permite definir la importancia relativa de cada componente del índice dentro del total.

Se mantienen fijas en el mediano plazo



Presupuestos de obra 236

Variaciones de precios de los artículos de una canasta representativa



Variación mensual de los precios de aquellos artículos incluidos en la canasta de seguimiento



ICOCIV: canasta de 127 Insumos - 321 Artículos

Ponderaciones fijas - nivel fijo

Corresponde a la parte de la estructura que solo puede actualizarse mediante una Encuesta Básica, por lo que sus ponderaciones permanecen estables durante su vigencia. A diferencia del componente flexible, trabaja con números índice y variaciones, no con precios y relativos.

El nivel fijo se distingue porque describe la estructura de publicación del índice a nivel de insumo. Además, dado su nivel agregativo presenta por característica principal que la estructura de ponderaciones que lo identifica se sostiene durante el mediano plazo.

Ponderaciones flexibles – Componente susceptible a cambios

Corresponde a la estructura que permite agregar las variaciones de precio recolectadas en cada artículo.

Además, se distingue porque la estructura permite la creación y sustitución de artículos, o permite actualizar el peso relativo a los artículos ya presentes en la canasta de seguimiento.

Este nivel no es publicable y permite su actualización en el corto plazo.

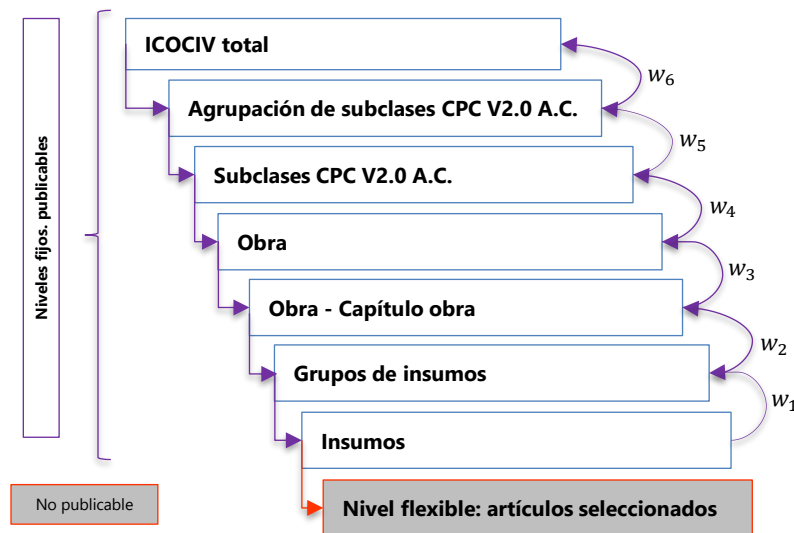


Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV)

Selección de la canasta y fuentes

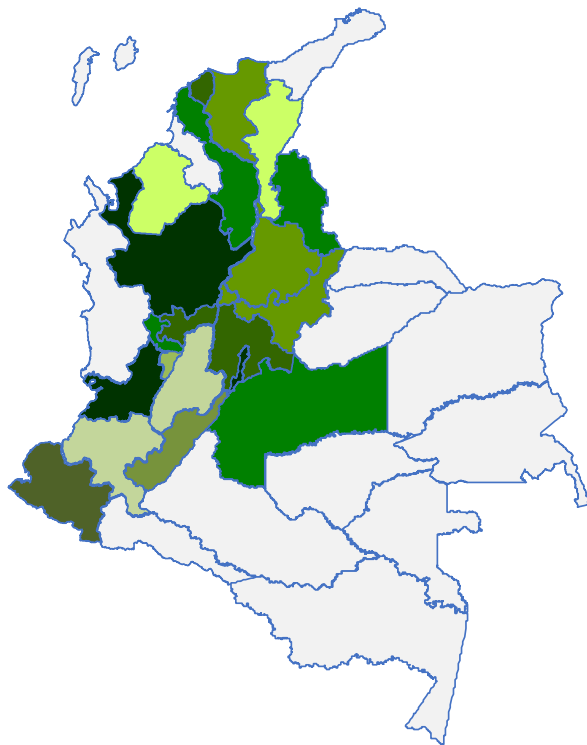
2026





- Los artículos seleccionados se obtienen en función de su **importancia relativa dentro de la estructura de costos**. Su definición fue fruto del análisis especializado de la naturaleza de los bienes y servicios.
- Aunque se cuenta con una selección inicial, el listado de artículos puede modificarse en función de los cambios registrados en el mercado.
- En 2023, el índice cuenta con un total de 321 artículos, que permiten hacer el seguimiento de la variación promedio de los precios en 127 insumos (primera agregación del índice)
- En cada nivel básico de difusión (capítulo constructivo, según tipología de obra e insumo), presenta variaciones de precio agregadas, teniendo en cuenta el peso particular de cada artículo en dicho subtotal.
- Es posible acceder al listado que describe la canasta de seguimiento de precios, en la página web del DANE.

Ciudades que tienen a cargo la recolección ICOCIV



Ciudades	Pond %
Valle de Aburra AM	20,01
Barranquilla AM	6,97
Bogotá_Cundinamarca AR	40,65
Cartagena AU	4,57
Tunja AU	0,86
Manizales AU	1,48
Popayán AU	1,12
Valledupar AU	0,96
Montería AU	0,36
Neiva AU	0,55
Santa Marta AU	1,68
Villavicencio AU	0,79
Pasto AU	1,17
Cúcuta AM	1,09
Armenia AU	1,35
Centro Occidente AM	2,61
Bucaramanga AM	3,60
Ibagué AU	2,39
Cali AU	7,80

Nota: A continuación, la composición de cada dominio geográfico por municipios: Valle del Aburra*: Medellín, Barbosa, Bello, Caldas, Copacabana, Envigado, Girardota, Itagüí, La estrella, Rionegro y Sabaneta. Barranquilla AM*: Barranquilla, Galapa, Malambo, Puerto Colombia y Soledad. Bogotá-Cundinamarca AR*: Bogotá, Cajicá, Chía, Cota, Facatativá, Funza, Fusagasugá, La Calera, Madrid, Mosquera, Soacha, Sopó y Zipaquirá. Cartagena AU*: Cartagena y Turbaco. Tunja AU*: Tunja. Manizales AU*: Manizales y Villamaría. Popayán AU*: Popayán. Valledupar AU*: Valledupar. Montería AU*: Montería. Neiva AU*: Neiva. Santa Marta AU*: Santa Marta. Villavicencio AU*: Villavicencio. Pasto AU*: Pasto. Cúcuta AM*: Cúcuta, El Zulia, Los Patios y Villa del Rosario. Armenia AU*: Armenia. Centro Occidente AM*: Pereira y Dos Quebradas. Bucaramanga AM*: Bucaramanga, Floridablanca, Girón y Piedecuesta. Ibagué AU*: Ibagué. Cali AU*: Cali, Jamundí, Palmira y Yumbo



Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV)

Resultados y Difusión

2026





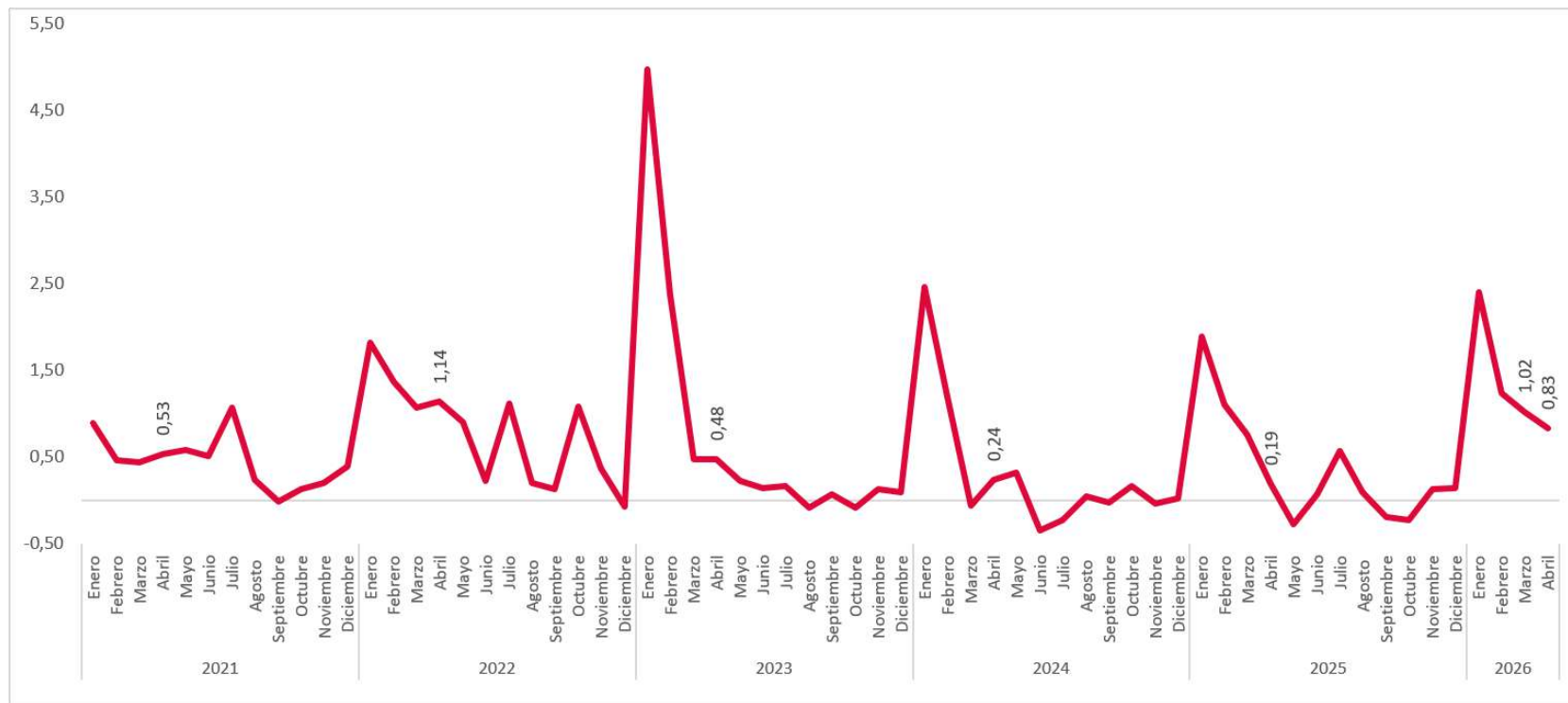
Variación Total ICOCIV

Abril 2026

ICOCIV	Abril					
	Variación Mensual (%)		Variación Año corrido (%)		Variación Anual (%)	
	2025	2026	2025	2026	2025	2026
Total	0,19	0,83	3,99	5,60	3,89	5,92

Variación histórica mensual - ICOCIV

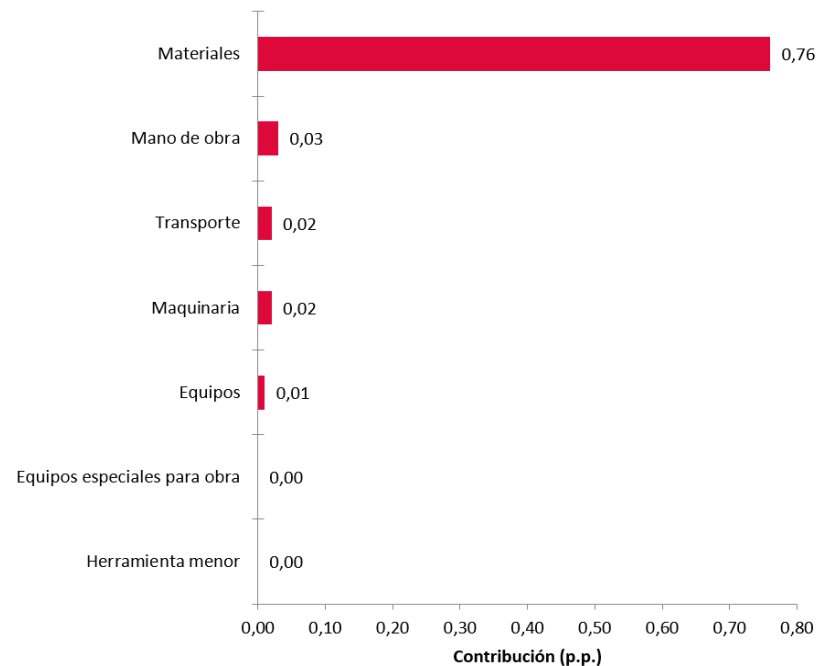
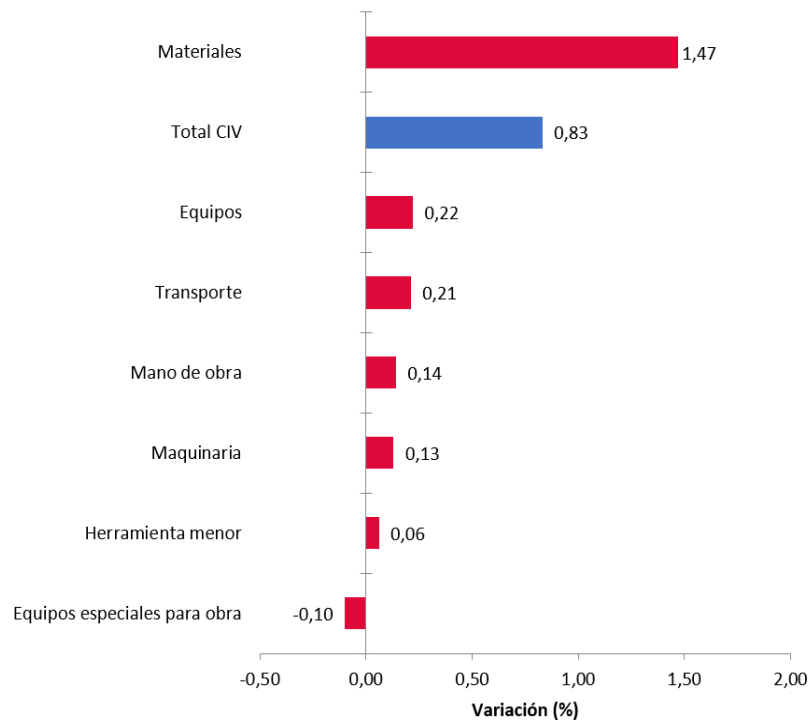
2021 - 2026





Variación y contribución mensual por grupos de costos - ICOCIV

Abril 2026



Top 10 variación y contribución mensual de los principales insumos - ICOCIV

Abril 2026

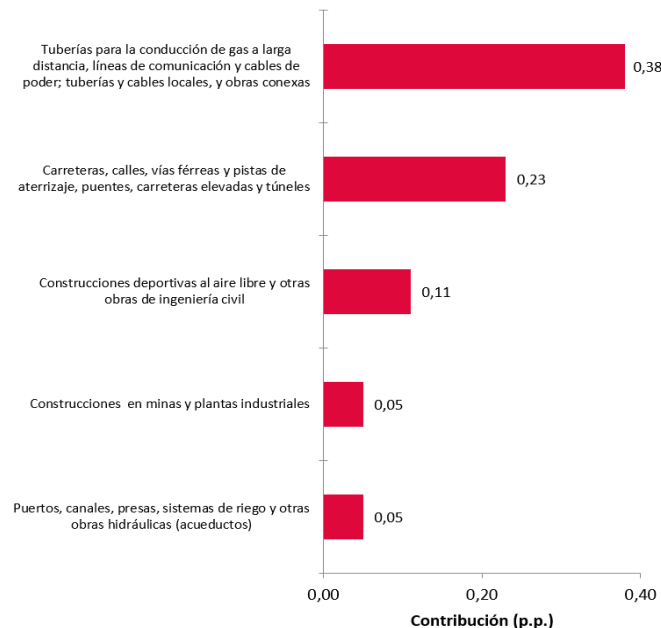
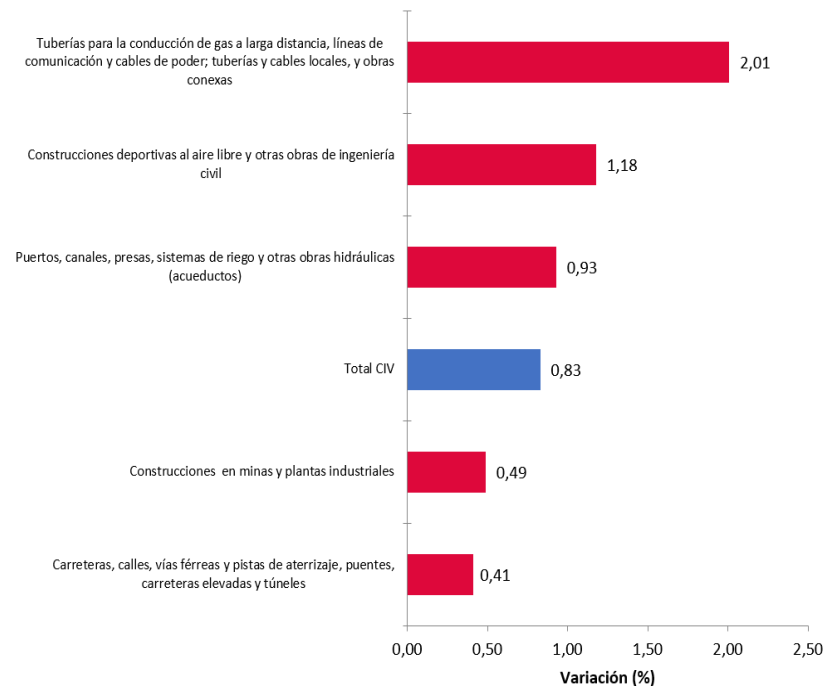


Variación (%)		
Top Insumo	Variación (%)	Contribución p.p
Cable	26,22	0,43
Tubería acueducto y alcantarillado	7,86	0,06
Concreto simple	5,80	0,11
Tubería PVC	4,16	0,03
Unión tubería	3,79	0,00
Concreto pavimentos	3,68	0,06
Neopreno	2,20	0,00
Combustible	1,78	0,00
Cemento	1,77	0,11
Capataz	1,76	0,00
Tubería acero	-0,63	0,00
Bisagras	-0,75	0,00
Telehandler	-0,96	0,00
Cargadora	-0,97	0,00
Concreto arquitectónico	-1,12	0,00
Asfalto	-1,16	-0,03
Equipo especial control de aire	-1,55	0,00
Concreto común	-1,64	-0,11
Aislantes tubería	-1,66	0,00
Mixer	-2,22	0,00

Contribución (p.p)		
Top Insumo	Variación (%)	Contribución p.p
Cable	26,22	0,43
Concreto simple	5,80	0,11
Cemento	1,77	0,11
Tubería acueducto y alcantarillado	7,86	0,06
Concreto pavimentos	3,68	0,06
Tubería PVC	4,16	0,03
Recebo	0,45	0,03
Acero corrugado	1,27	0,02
Camión	1,00	0,01
Pintura	0,78	0,01
Telehandler	-0,96	0,00
Cargadora	-0,97	0,00
Concreto arquitectónico	-1,12	0,00
Equipo especial control de aire	-1,55	0,00
Aislantes tubería	-1,66	0,00
Mixer	-2,22	0,00
Compactador	-0,46	-0,01
Acero	-0,61	-0,01
Asfalto	-1,16	-0,03
Concreto común	-1,64	-0,11

Variación y contribución mensual por agrupaciones CPC – ICOCIV

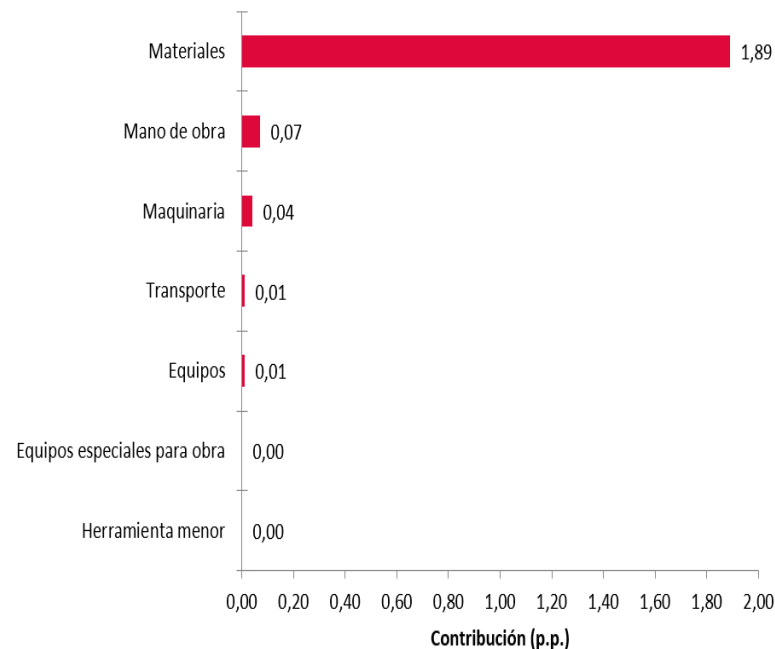
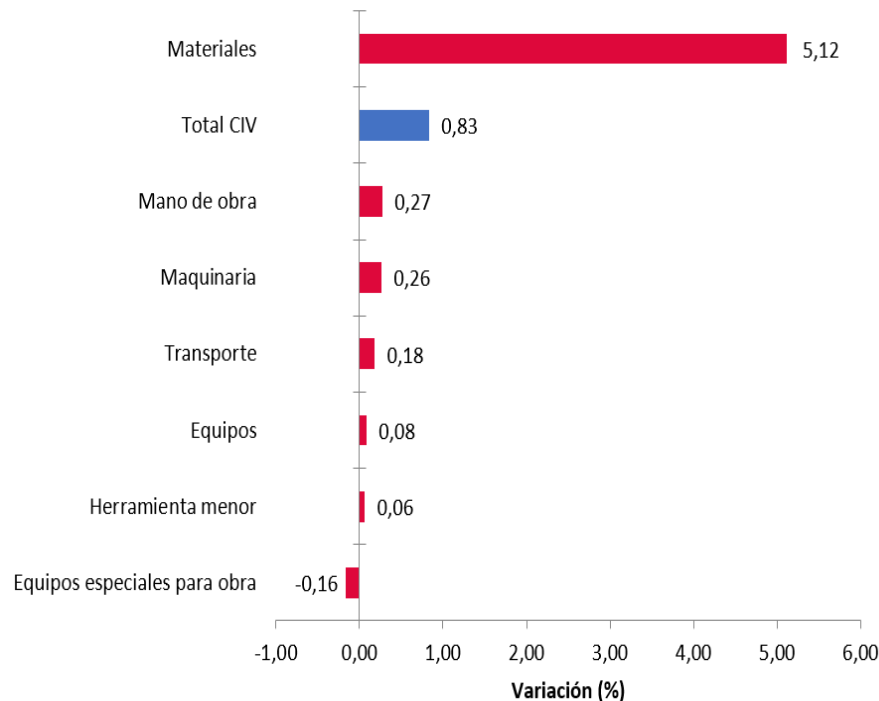
Abril 2026



Variación y contribución mensual por grupos de costo para Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas



Abril 2026



Top 10 variación y contribución mensual según tipología de obra -ICOCIV

Abril 2026

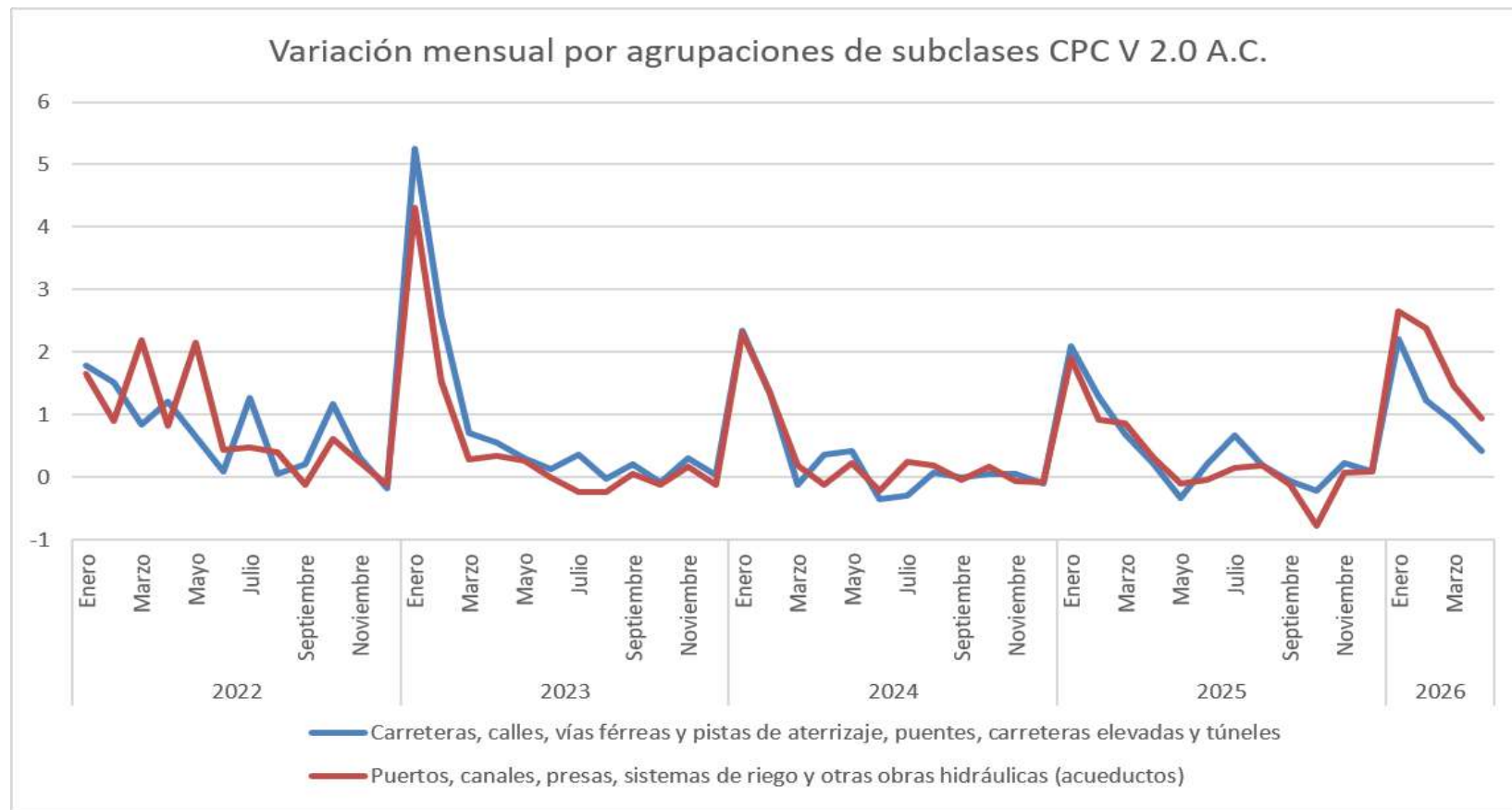


Variación (%)		
Top Tipologia	Variación (%)	Contribución p.p
Construcción de líneas de media y baja tensión	7,31	0,33
Fibra óptica	3,70	0,00
Telefonía móvil	2,78	0,00
Semaforización electrónica	2,75	0,00
Telefonía fija	2,27	0,00
Construcción obras de exploración y explotación minera - oro	1,87	0,00
Infraestructura militar	1,48	0,10
Sistemas de riego	1,34	0,01
Construcción de redes eléctricas	1,14	0,01
Construcción de líneas de alta tensión	0,97	0,00
Proyectos de recuperación y saneamiento de cuencas hidrográficas - control de inundaciones - control de erosión y/o control de ruido	0,30	0,01
Puertos marítimos	0,27	0,00
Ciclorrutas	0,26	0,00
Puentes	0,24	0,01
Embalses	0,23	0,00
Túneles	0,17	0,01
Infraestructura transporte fluvial	0,17	0,00
Infraestructura de telecomunicaciones	0,15	0,01
Infraestructura de comunicaciones	0,13	0,00
Plantas de tratamiento agua potable	0,05	0,00

Contribución		
Top Tipologia	Variación (%)	Contribución p.p
Construcción de líneas de media y baja tensión	7,31	0,33
Infraestructura militar	1,48	0,10
Vías interurbanas	0,48	0,09
Vías urbanas	0,33	0,07
Sistemas de acueducto	0,94	0,04
Transporte masivo	0,58	0,03
Construcción de centrales generadoras eléctricas - hidroeléctrica	0,54	0,02
Espacio público	0,47	0,02
Sistemas de riego	1,34	0,01
Construcción de redes eléctricas	1,14	0,01
Transporte elevado	0,39	0,00
Construcción obras de exploración petrolífera	0,35	0,00
Sistemas de contención	0,34	0,00
Construcción obras de exploración y explotación m	0,32	0,00
Puertos marítimos	0,27	0,00
Ciclorrutas	0,26	0,00
Embalses	0,23	0,00
Infraestructura transporte fluvial	0,17	0,00
Infraestructura de comunicaciones	0,13	0,00
Plantas de tratamiento agua potable	0,05	0,00

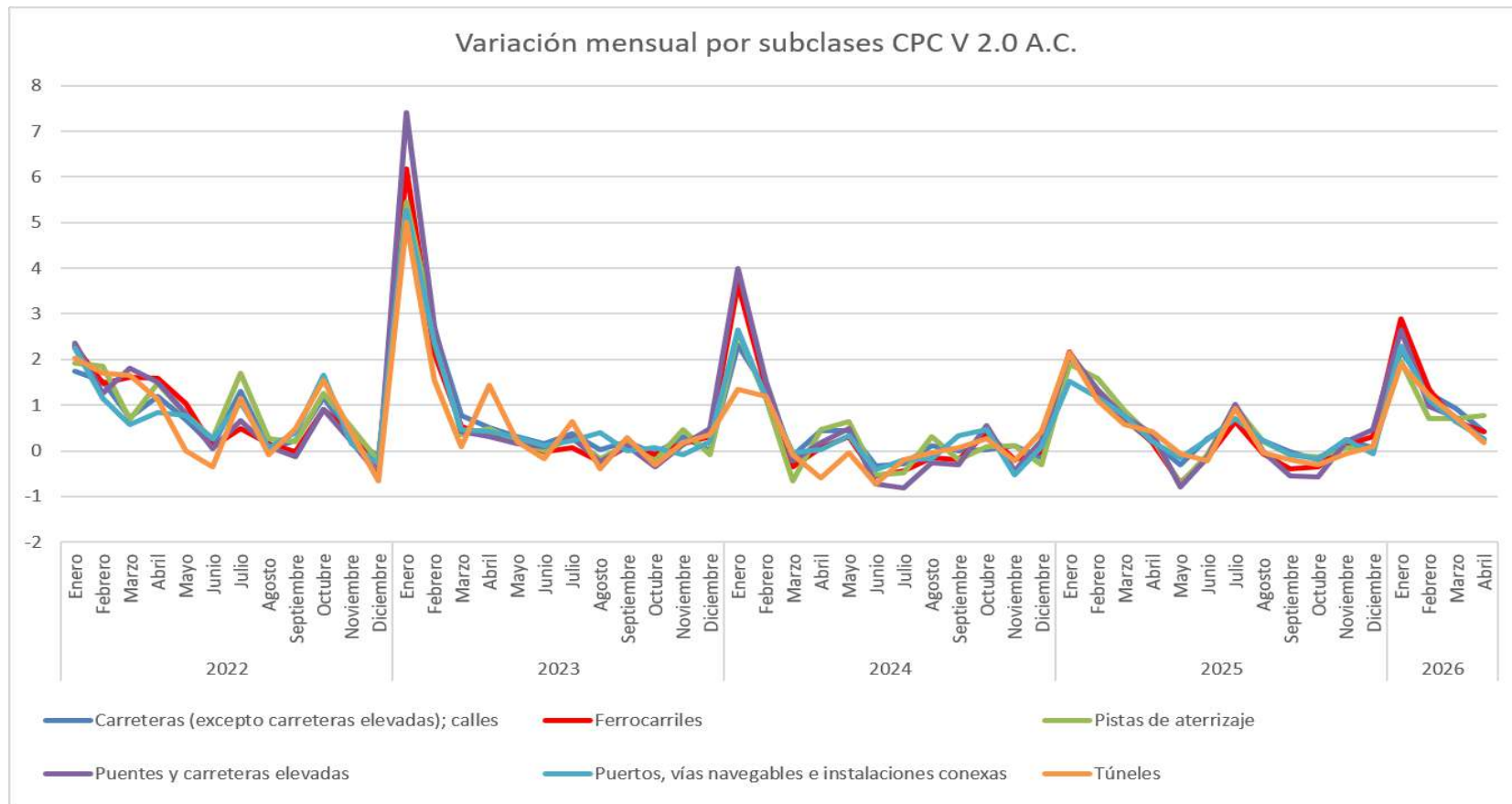
Variación histórica mensual por agrupaciones CPC – ICOCIV

2022 - 2026

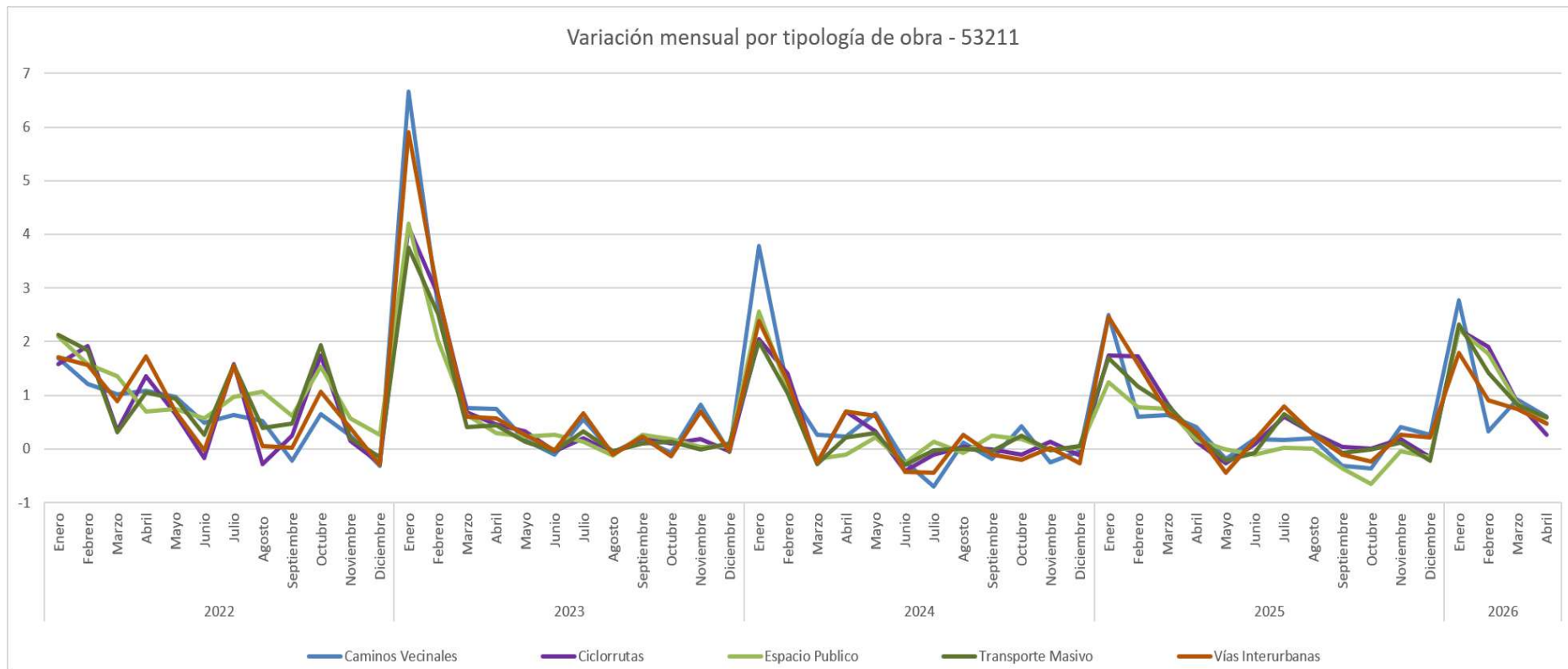


Variación histórica mensual por subclases CPC – ICOCIV

2022 - 2026

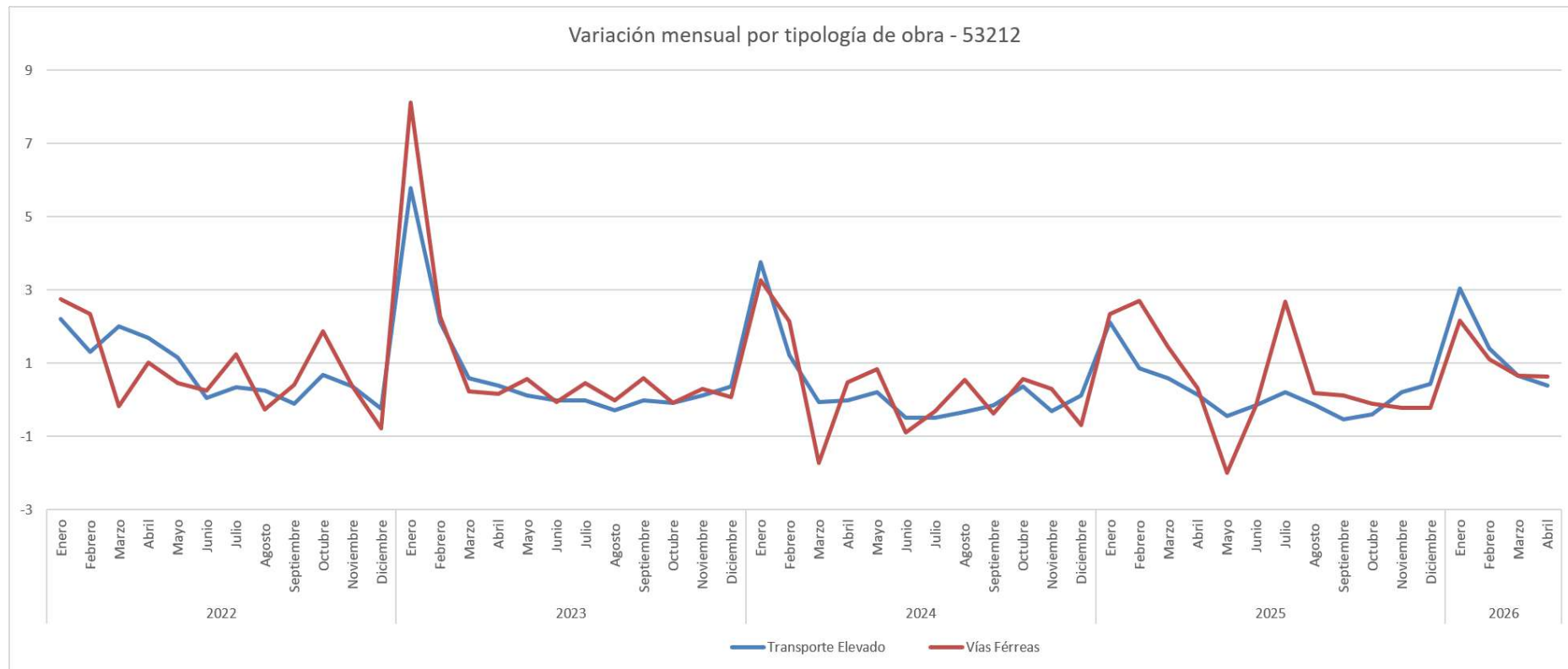


Variación histórica mensual por tipología de obra– ICOCIV 2022 - 2026



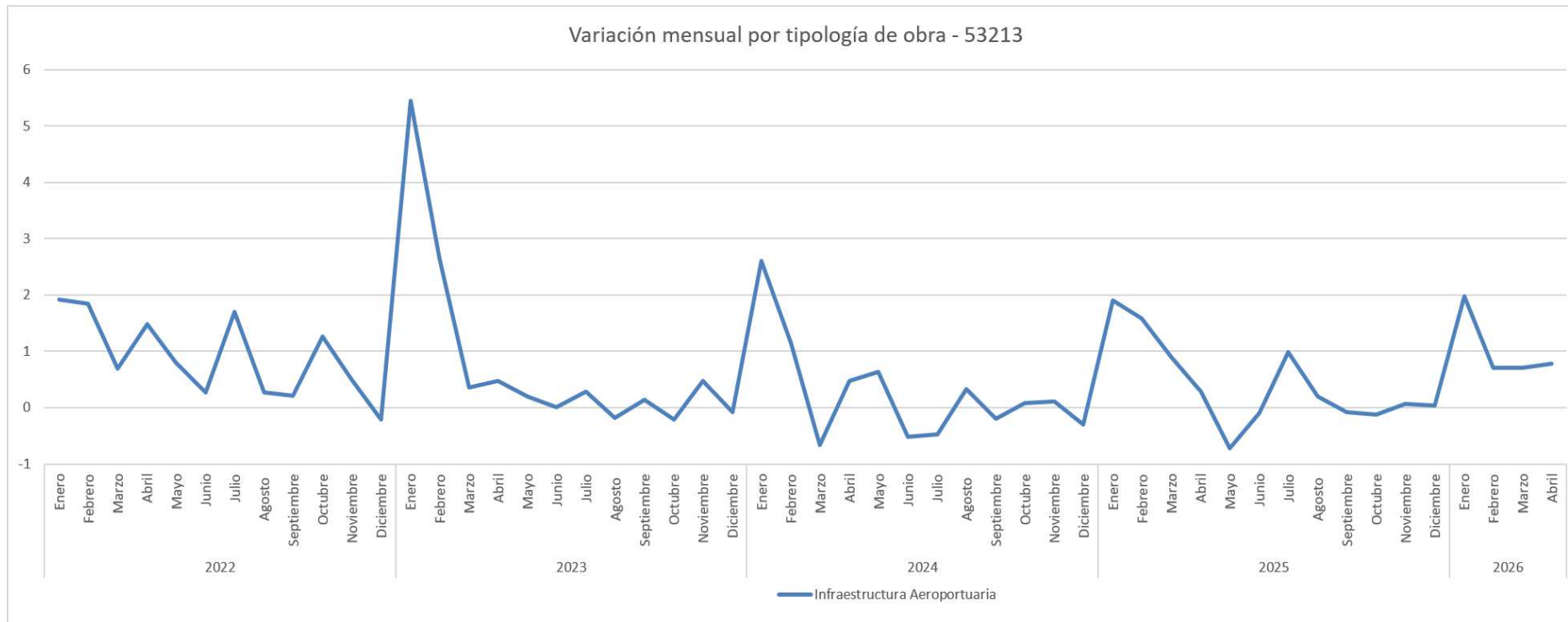
Variación histórica mensual por tipología de obra– ICOCIV

2022 - 2026



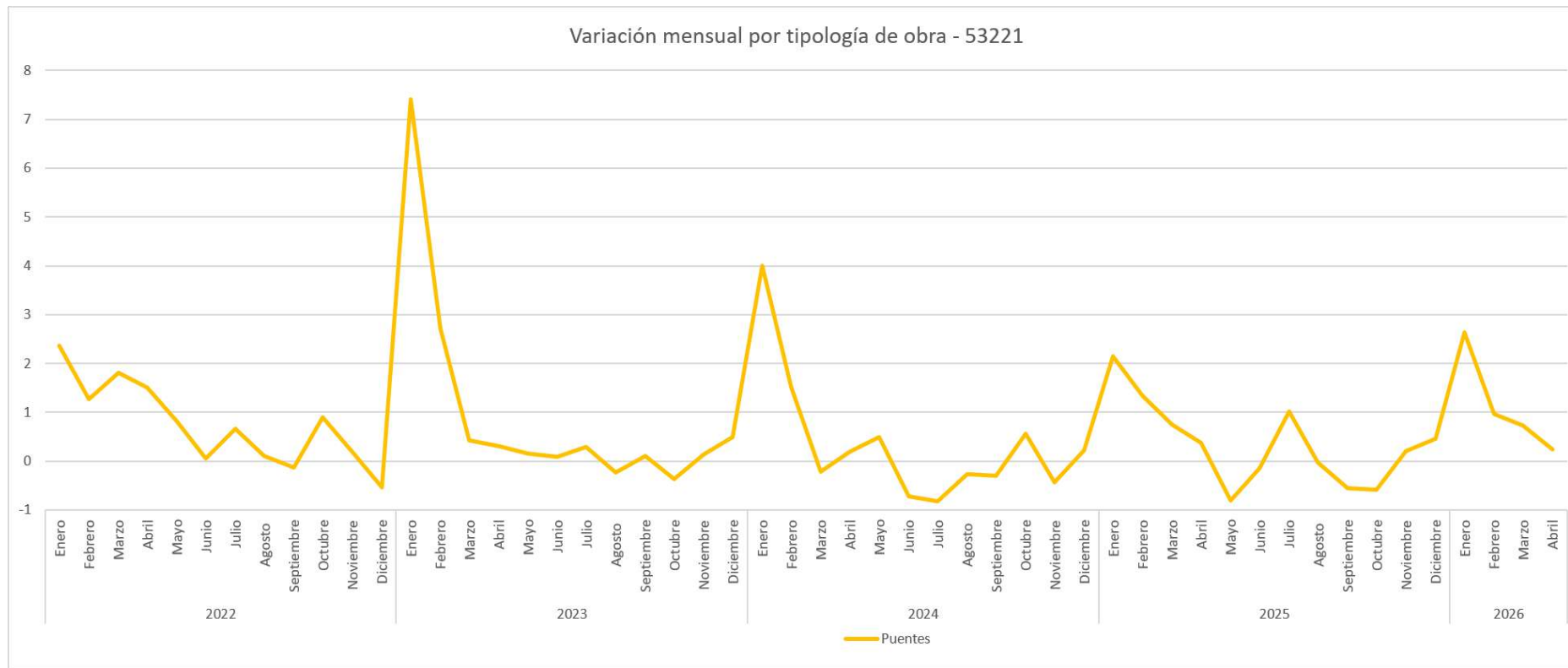
Variación histórica mensual por tipología de obra– ICOCIV

2022 - 2026



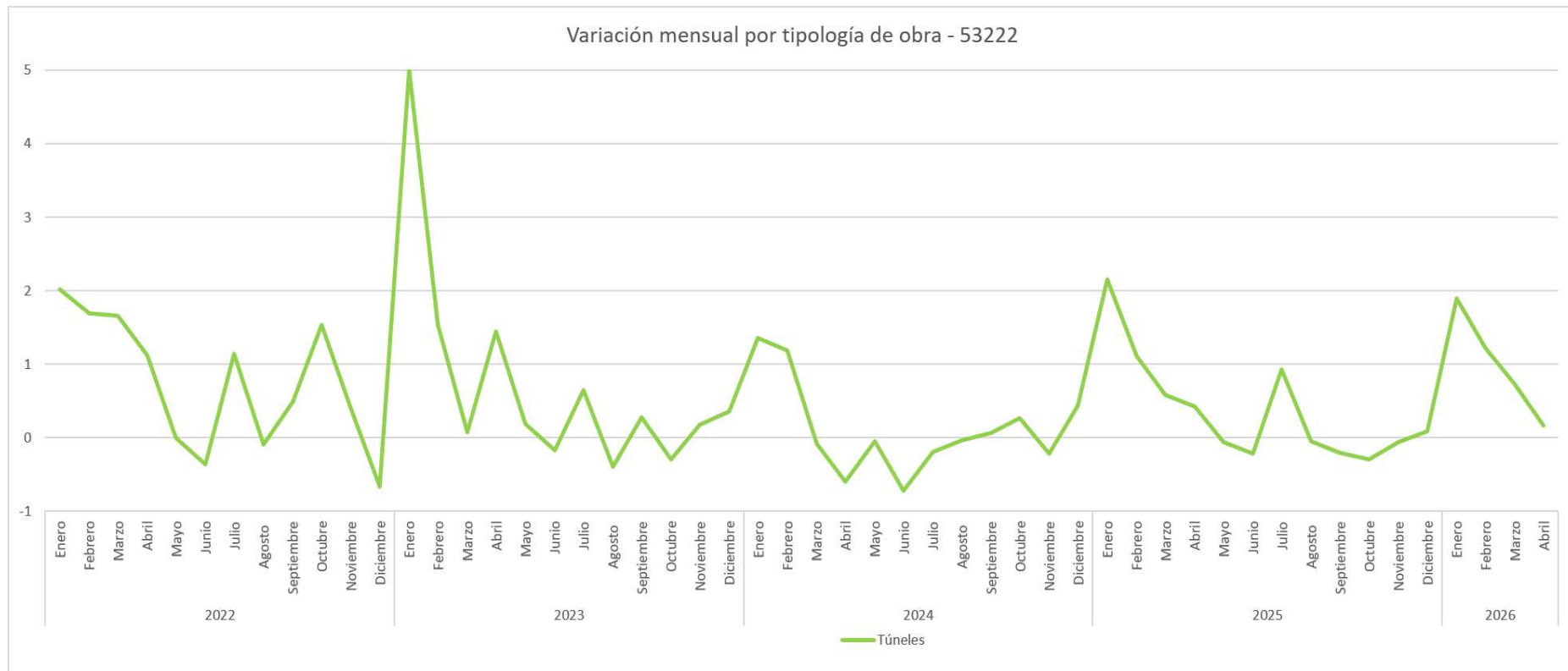
Variación histórica mensual por tipología de obra- ICOCIV

2022 - 2026



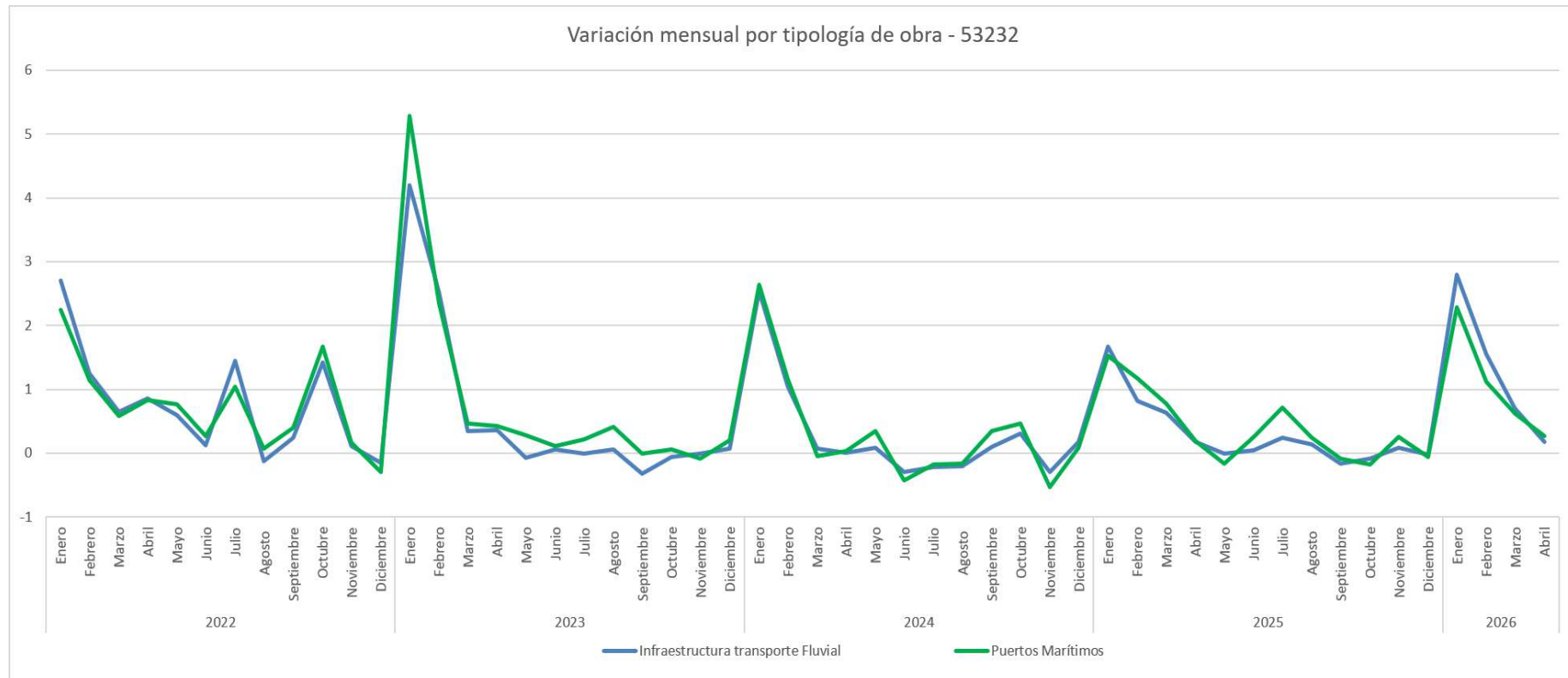
Variación histórica mensual por tipología de obra– ICOCIV

2022 - 2026



Variación histórica mensual por tipología de obra– ICOCIV

2022 - 2026



- La producción y difusión de resultados del ICOCIV se realiza mensualmente.
- Boletín técnico, Anexo y socialización de los resultados.

<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-costos-de-la-construccion-de-obras-civiles-icociv>

Información abril 2026

En abril de 2026, la variación mensual del ICOCIV fue 0,83%, en comparación con marzo de 2026. Tres de las cinco agrupaciones de subclases CPC relacionadas con la construcción de obras civiles, se ubicaron por encima del promedio nacional (0,83%): Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas (2,01%), Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil (1,18%) y Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos) (0,93%).

Índice de Costos de la Construcción de Obras Cíviles (ICOCIV)

Variación mensual según agrupaciones de subclases CPC v2.0 A.C.
Total nacional. Abril 2026.

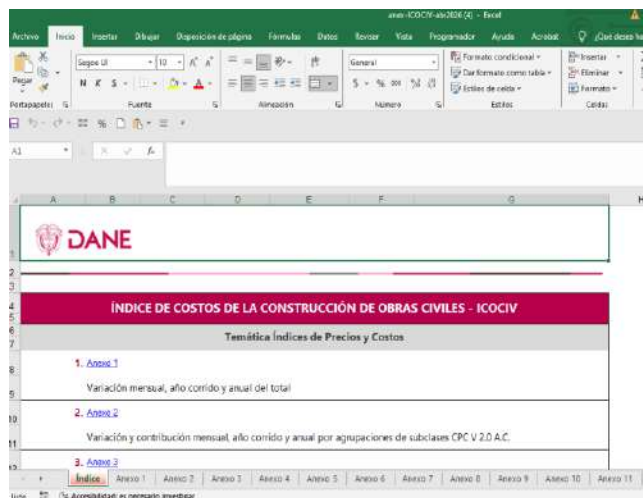


Total nacional. Abril 2026.



Abril 2026

Total nacional
Abril 2026





DANE

Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV)

GIT Índices de precios

Generalidades

2026



/DANEColombia



@DANEColombia



@DANEColombia



@DANEColombia



DANE_Colombia



Programa de fortalecimiento de registros administrativos

Definición, objetivos, alcance, líneas de acción



Programa de fortalecimiento de registros administrativos



Propósito

Mejorar la **calidad**, **uso** y **aprovechamiento estadístico** de los registros administrativos de las entidades, a partir de **3 líneas** que se adecuan al propósito de cada entidad.

Cómo se logra

Actividades



Instrumentos

Programa de fortalecimiento de registros administrativos

Líneas de acción



I. Diseño de nuevos registros administrativos



Establece lineamientos técnicos para el diseño de **nuevos** registros administrativos, asegurando que su base de datos y documentación permitan su aprovechamiento estadístico desde su creación.

II. Diagnóstico de registros administrativos



Permite **identificar** las fortalezas y oportunidades de mejora de los registros administrativos, con el fin de fortalecerlos para su aprovechamiento estadístico.

III. Anonimización de bases de datos



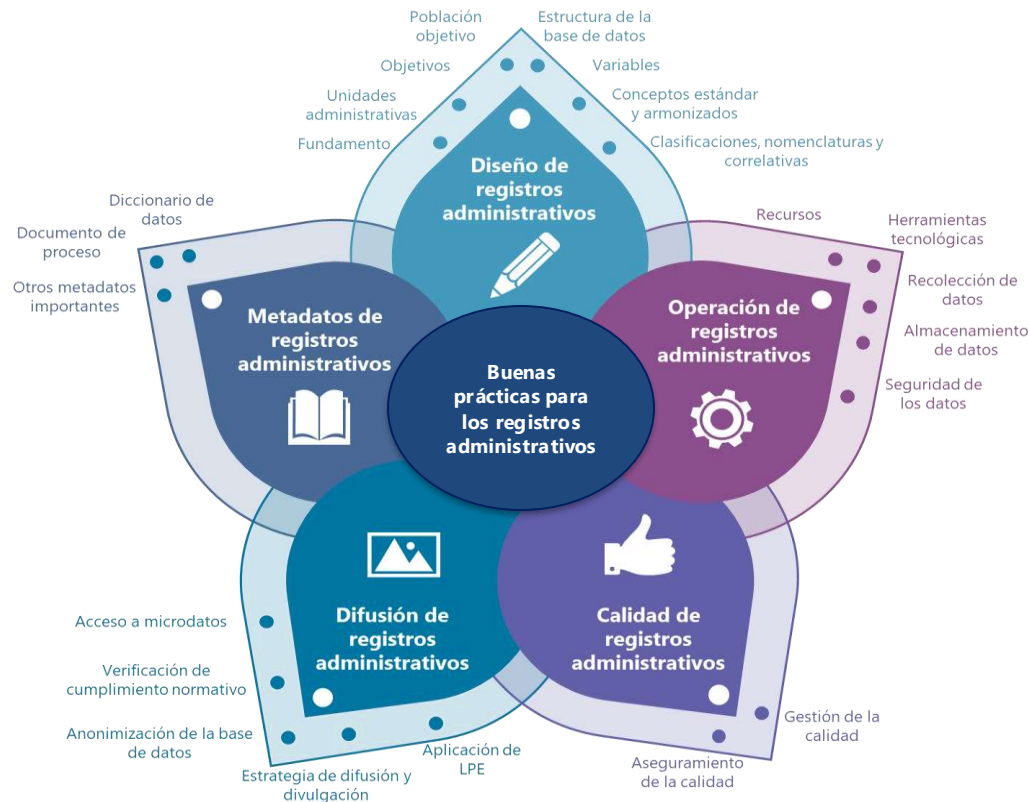
Establece lineamientos para la anonimización de bases de datos de registros administrativos, con el fin de facilitar su aprovechamiento estadístico y su **disposición** para las entidades del SEN.

☐ Autónomo

☐ Con acompañamiento técnico DANE

☐ Equipo DANE

Buenas prácticas para los registros administrativos



¿Cómo participar en el programa?



El DANE pone a disposición de las entidades una serie de documentos orientadores para el fortalecimiento de los registros, los cuales están.

Disponible en: <https://www.sen.gov.co/servicios/fortalecimiento-registros-administrativos>

Cursos: <https://sen.gov.co/sites/default/files/pagina-migraciones-files/2025-12/programacion-cursos-virtuales-2026.pdf>



La entidad puede enviar una carta presentando la solicitud del registro administrativo que postula al programa de fortalecimiento de registros administrativos. Esta carta debe ir dirigida a Jose Alejandro Rojas y enviada a los **correos:** contacto@dane.gov.co, git_fra@dane.gov.co y hpforerom@dane.gov.co

Registros administrativos

Definición e importancia



Registro administrativo

Definición



> **Conjunto de datos** que contiene información recogida y conservada por las entidades en el cumplimiento de sus funciones y competencias misionales u objetos sociales.



> Tiene **identificadores únicos** asociados a número de identificación personal, números de identificación tributaria u otros.



> Tiene **datos geográficos** que permiten identificar o **ubicar espacialmente los datos**, así como los listados de unidades y transacciones administrados por los miembros del SEN.

Estos **datos** son **registrados** y **almacenados** en forma de base de datos.



Variable

Registro

Cons	Tipo_ID	Num_ID	Nombre	Apellido	Edad	Sexo
1	CC	78982654	Maria	Rozo	60	Femenino
2	CC	19435098	Filipo	Tapia	75	Masculino
3	TI	9704048976344	Juan	Agudelo	12	Masculino

Campo

Para entender los **datos** recolectados estos deben estar **documentados**

Registro administrativo

Características distintivas



REGISTRO ADMINISTRATIVO

Variables

Información para individualizar la unidad de observación y caracterización en el registro administrativo.

Sustento normativo

Mecanismo legal que dio origen al registro administrativo.

Base de datos

Disposición para el almacenamiento y administración de la información del registro administrativo.

Objetivo

Propósito de la existencia del registro administrativo afín al sustento normativo.

Instrumento de recolección

Forma de recolección de información para el registro administrativo.

Unidad de observación

Objeto que se caracteriza en el registro administrativo.

Registro de Tráfico Portuario en Colombia

Entidad responsable: Superintendencia de Transporte

Código: RA211

Objetivo del registro administrativo:

Consolidar toda la información relacionada con el tráfico portuario y los aspectos que involucran el servicio de cargue y descargue a través de los puertos de Colombia y son reportados por las sociedades portuarias de servicio público y privado, a través del Sistema de Indicadores de Gestión al Transporte - SIGT del Sistema Nacional de Supervisión al Transporte - VIGIA, de acuerdo a la Resolución 4819 de 2017 y en cumplimiento de las funciones de supervisión de la Superintendencia de Transporte.

Variables principales: Identificación; Sociedad portuaria; Zona portuaria; País origen; Departamento Origen; Ciudad Origen; País origen-destino, Tonelaje; Número de contenedores; Año; Fecha de arribo; Fecha de zarpe; Tipo de servicio.

Frecuencia de recolección: Mensual.

Información de recolección:

- Fecha de **inicio de recolección** de información: 1994-01-01
- Fecha de **última recolección** de información: 2025-07-31

Cobertura Geográfica:

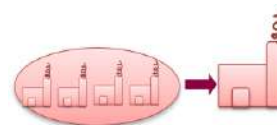
- Nacional

Registro administrativo

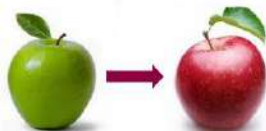
Importancia en la producción estadística



Incrementan la cobertura



Permiten mayor desagregación



Permiten contrastar información



Genera innovación en cálculos y estadísticas



Disminuyen la carga a la fuente



Reducen de costos en captura de datos



Preguntas





DANE

GIT Fortalecimiento de registros administrativos

git_fra@dane.gov.co

Junio de 2026



/DANEColombia



@DANEColombia



@DANEColombia



@DANEColombia



DANE_Colombia



Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte



Reporte de indicadores: Información sectorial

**Subdirección de Estudios y Modelación
Oficina de Gestión de la Información
Junio, 2026**



Antecedentes

DECRETO 946 DE 2014

Artículo 2º. Objeto. La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) tendrá como objeto planear el desarrollo de la infraestructura de transporte de manera integral, indicativa, permanente y coordinada con los agentes del sector transporte, para promover la competitividad, conectividad, movilidad y desarrollo en el territorio nacional en materia de infraestructura de transporte, así como **consolidar y divulgar la información requerida para la formulación de política en materia de infraestructura de transporte.**

Artículo 12.

3. **Informar periódicamente** a los agentes del sector público y privado sobre **la evolución de los indicadores de la infraestructura de transporte.**

7. **Preparar y divulgar**, en coordinación con las dependencias de la Unidad y demás entidades competentes, la **información y estadísticas de la infraestructura de transporte**, de conformidad con las directrices impartidas por la Dirección de la Unidad.

Artículo 14.

9. **Elaborar informes periódicos** que presenten los resultados, conclusiones y recomendaciones de **los ejercicios de simulación o modelación.**

11. **Preparar documentos técnicos sobre los diferentes modos de transporte y coordinar con la Oficina de Gestión de la Información su publicación**, cuando así se requiera.

Sistemas de Información Sectoriales

El Ministerio de Transporte tiene el informe “**Transporte en Cifras**” el cual es la única herramienta que recopila la información para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte.
(<https://mintransporte.shinyapps.io/transporteencifrasapp/>)



Tomado de: Transporte en Cifras 2024

Todas las versiones tienen como característica en particular que incluyen información descriptiva de infraestructura de transporte.

¿Por qué es importante construir un informe con información estratégica del sector transporte?



De los datos a las decisiones: Orientar decisiones estratégicas e inversión.



Apoyo a la política pública: Aporta insumos técnicos alineados con el PND y los ODS, con enfoque territorial y multimodal.



Enfoque regional: Identifica brechas de conectividad y apoya la equidad territorial mediante análisis georreferenciados.



Intercambio de información y estándares: Facilita el cruce de información entre entidades y la alineación con buenas prácticas internacionales.



Valor agregado a Transporte en Cifras: Potencia su utilidad incorporando análisis estratégicos, indicadores clave y visión intermodal.

Propuesta de informe para la toma de decisiones

Objetivo General:

Generar un boletín periódico que, a través del análisis de información sectorial e indicadores y estadísticas claves, oriente la planeación estratégica y la toma de decisiones en infraestructura de transporte.

01 información estratégica:

Generar información estratégica que sirva como insumo para la política pública de la infraestructura de transporte y de las dinámicas de los diferentes modos.

Política pública

02 divulgación de conocimiento

Contribuir en la divulgación de información como instrumento para la transmisión del conocimiento en el sector.

Conocimiento sectorial

03 Toma de decisiones:

Fomentar el uso de la información como insumo para la toma de decisiones para diferentes usuarios del sector gobierno, así como de la academia y demás interesados.

Usuarios

Proceso Estadístico

GSBPM – Generic Statistical Business Process Model

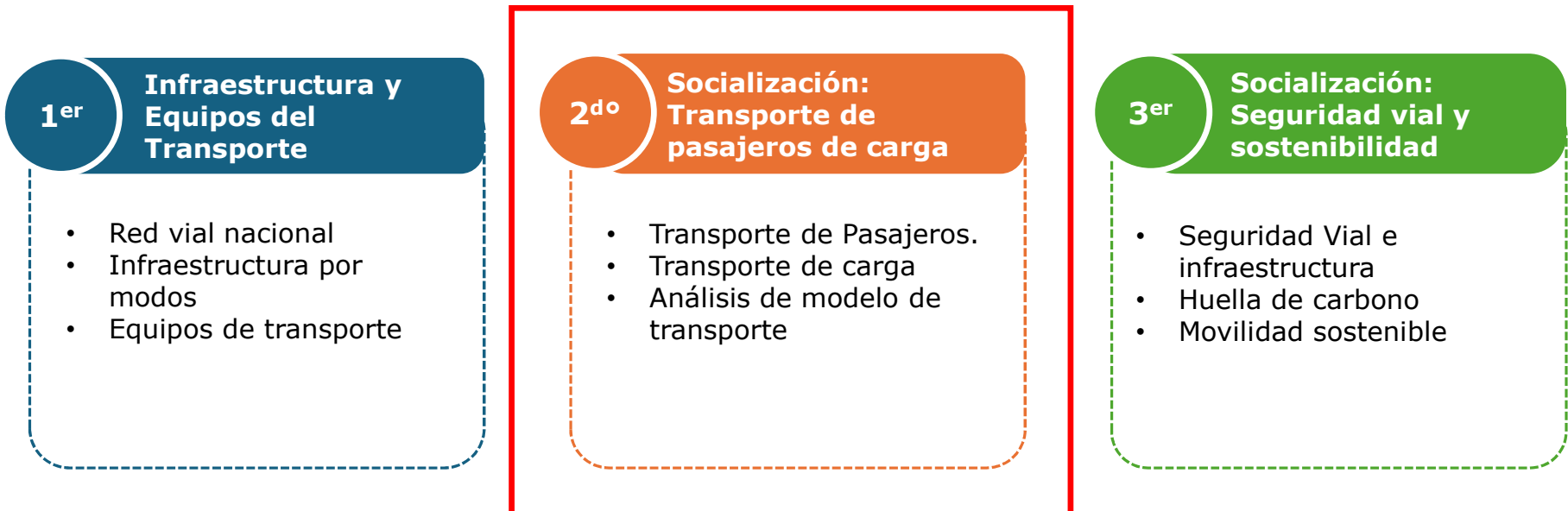


Proceso de definición del reporte

- 1 Revisión de lo existente**
Confirmar ex existente
- 2 Identificación de necesidades**
Objetivos; preguntas guidoras
- 3 Expectativas de contenido**
Describir qué debe incluir
- 4 Gestión de datos (estructura)**
Definir la estructura de data
- 5 Gestión de datos (organización información)**
Organizar la información
- 6 Análisis descriptivos**
Laborar en modelado de información
- 8 Consolidación y presentación**
Consolidar y presentar acción

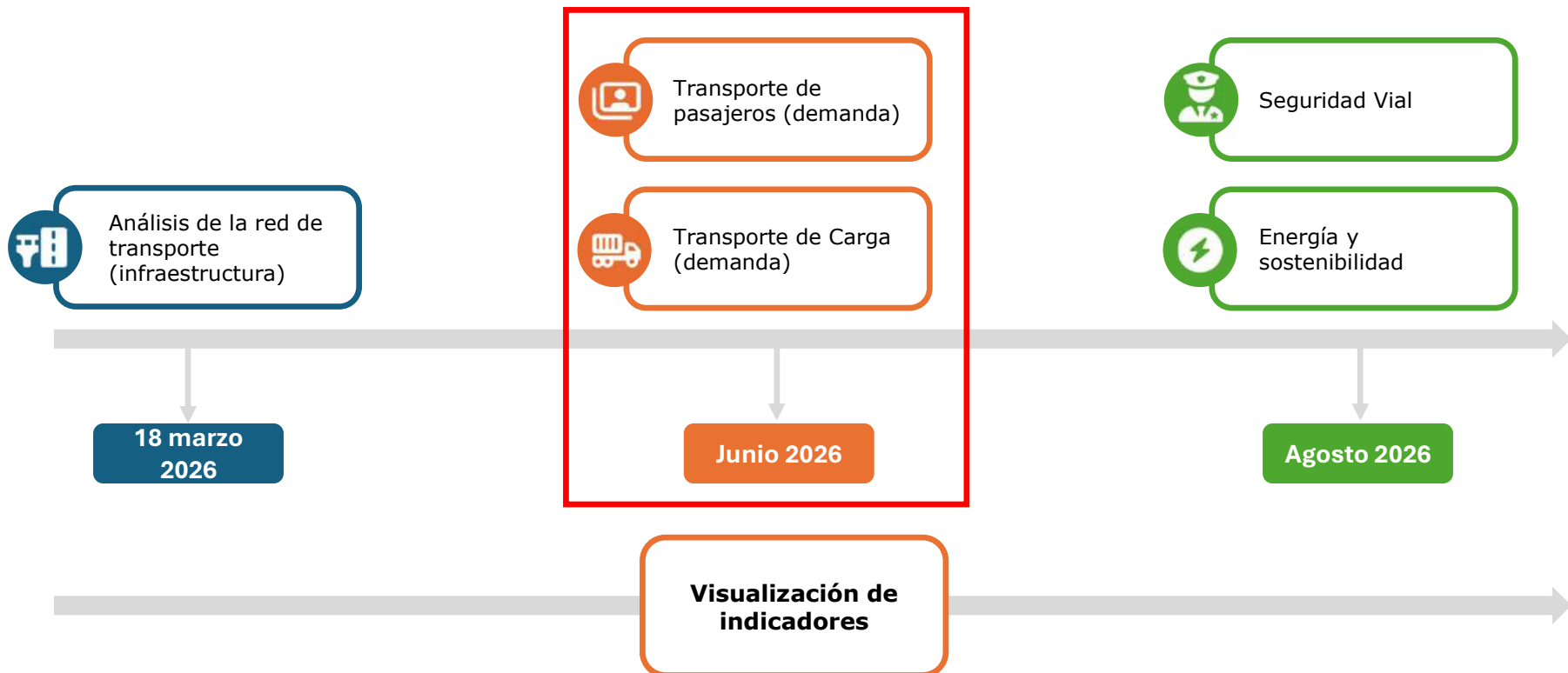
Pilares de información

El informe se estructurará en torno a tres boletines que abordan las siguientes temáticas del sector:



Programa de difusión 2026

Plan de Difusión: Se ha establecido un calendario tentativo de lanzamiento y se inició la coordinación con la Mesa Estadística de Transporte en línea con la publicación de 3 **boletines** del informe estadístico.



Transporte de Pasajeros



Contexto general

Objetivo

Presentar una visión integral del transporte de pasajeros en Colombia, orientado al análisis de la cobertura, accesibilidad y conectividad territorial durante el año 2024.

En Colombia **predomina el transporte carretero de pasajeros**, seguido por el modo aéreo. El **fluvial**, aunque minoritario a nivel nacional, es clave en los **desplazamientos intradepartamentales**, mientras que el **férreo** opera principalmente en **servicios turísticos**.

Para 2024, 553 municipios registraron el movimiento de pasajeros en al menos 1 modo de transporte

Alcance



Carretero



Férreo



Fluvial



Aéreo

Enfoques

Oferta

Demanda

Desempeño

Fuentes principales de información



Ministerio
de
transporte



Super
Transporte



ANI



AEROCIVIL

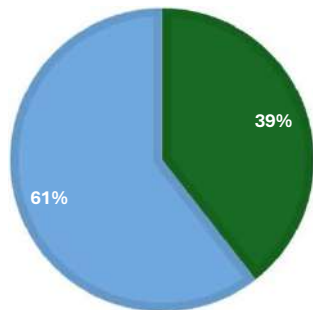
Modo carretero

Rutas (pares OD) registradas por las terminales habilitadas y homologadas

Mas de
1.500

Rutas ofertadas a nivel nacional

■ Intradepartamental ■ Interdepartamental



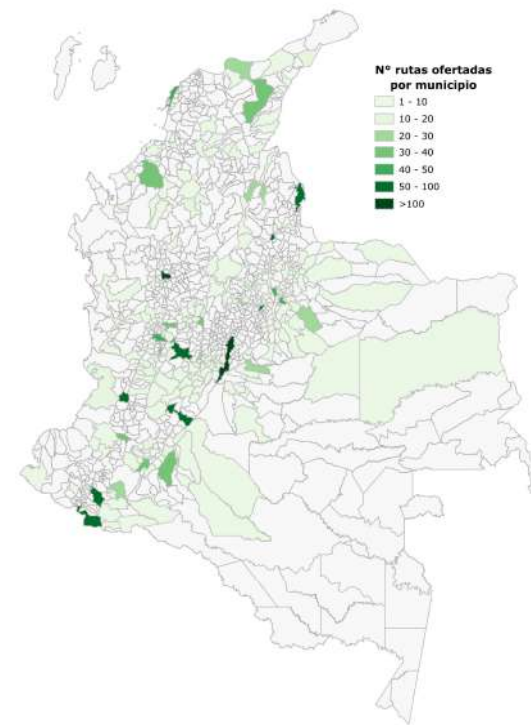
Mayor Oferta de rutas Intradepartamentales

Antioquia y Boyacá

Mayor Oferta de rutas Interdepartamentales

Bogotá y Valle del Cauca

Distribución porcentual de rutas ofertadas 2024



Número de rutas carreteras ofertadas por municipio

Análisis de distribución: Los municipios tienden a especializarse, algunos como **nodos de conexión interna** (Tunja, Pasto, Duitama) y otros como **nodos de salida interdepartamental** (Bogotá, Cali, Barranquilla)

Modo aéreo

Vuelos nacionales e internacionales

Internacionales



62,7%

Nacionales



37,3%

Conexiones interdepartamentales
Bogotá, Antioquia y Meta
concentran las conexiones
interdepartamentales. Amazonas y
San Andrés destacan por mayor oferta
hacia otros departamentos,
compensando su limitada conectividad
terrestre.

Conexiones intradepartamentales
Se concentran en departamentos con
territorios dispersos o topografía
compleja, como Antioquia, Casanare,
Chocó.

1.854

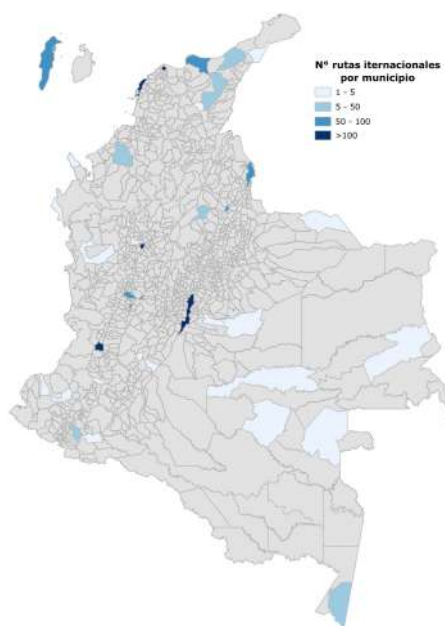
Conexiones Internacionales

Destacan Bogotá, Bolívar,
Antioquia y Atlántico.

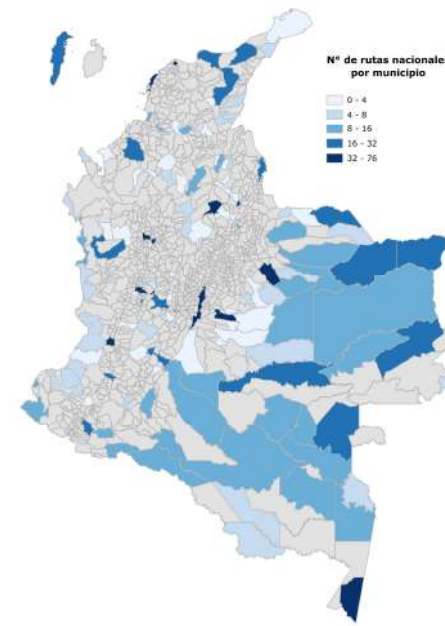
1.109

Conexiones nacionales

Se encuentran distribuidas entre
1.006 rutas interdepartamentales y
103 intradepartamentales.



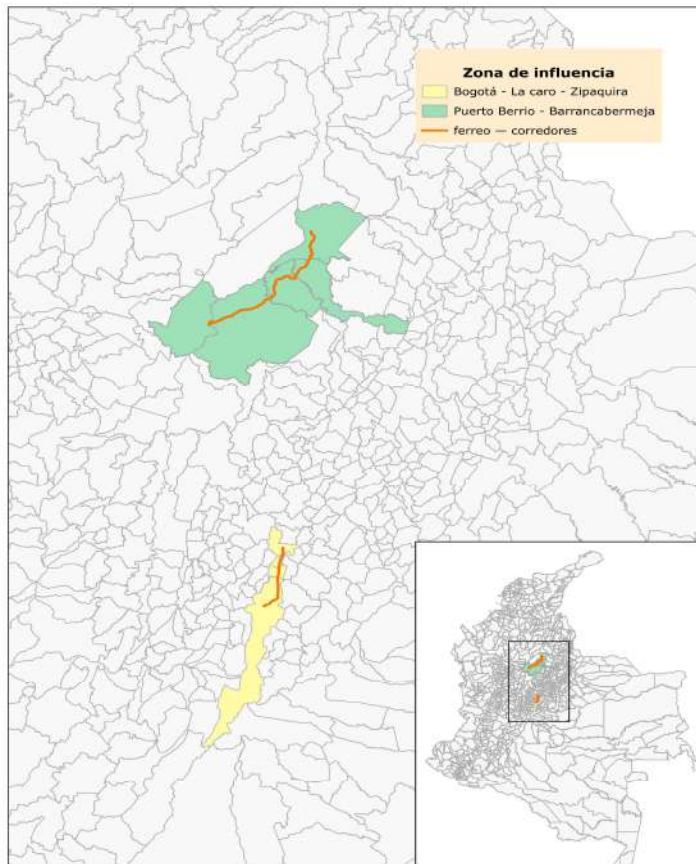
**Conexiones internacionales
ofertadas por municipio**



**Conexiones nacionales
ofertadas por municipio**

Modo férreo

Corredores en operación – municipios y departamentos



**Zonas de influencia
Tramos férreos**

2 Líneas férreas

Se compararon cuatro dimensiones clave:



¿A qué territorios y poblaciones impacta cada corredor?



¿Qué rol juega cada corredor dentro del sistema de transporte?



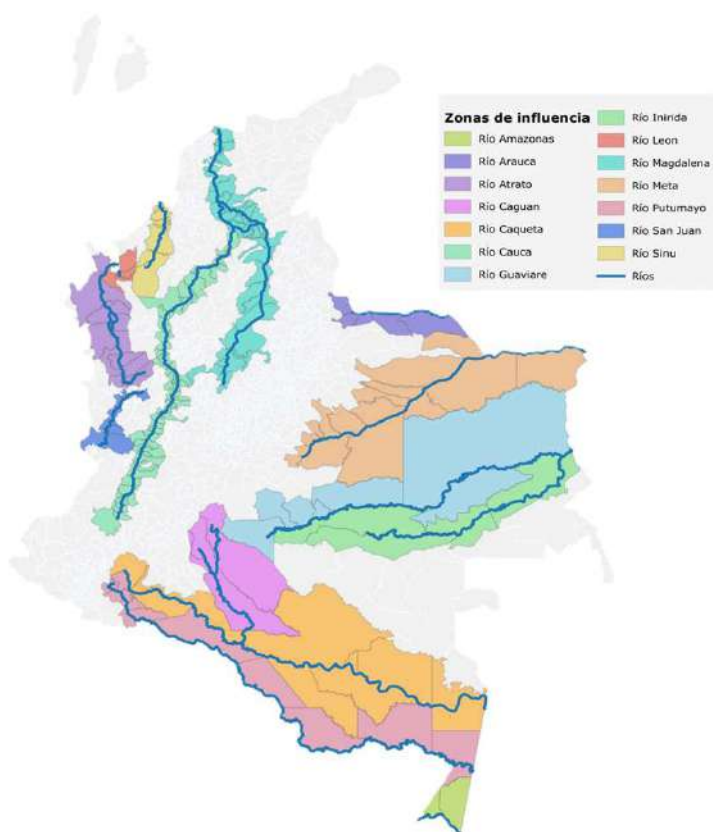
¿Quiénes los usan y por qué?



¿Qué efectos concretos genera en la región cada corredor?

Modo fluvial

Vías fluviales y su conexión intermunicipal



Zonas de influencia de los ríos con registro de movimiento de pasajeros

14 RÍOS

Con registro de movimiento de pasajeros en 2024

Mayor alcance

Río Magdalena

9 departamentos – 57 municipios

El análisis cubre los 14 ríos, su alcance departamental, municipal y las zonas de influencia de cada cuenca.

El modo fluvial adquiere mayor relevancia en el sur y oriente del país, donde ríos como el Putumayo, Caquetá y Caguán conectan municipios apartados. En departamentos como Antioquia, los ríos facilitan el transporte entre subregiones del departamento.

Modo carretero

Patrones, estacionalidad y dinámicas territoriales

127,45

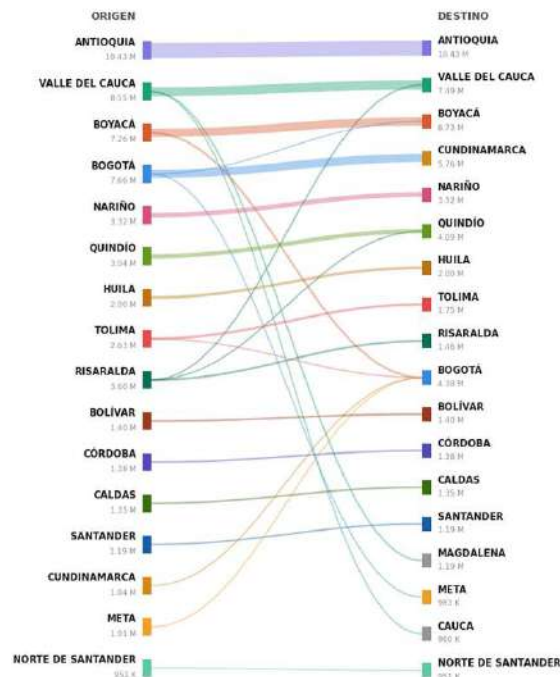
Índice de estacionalidad

Mayor demanda en diciembre

Clasificación	Índice
Temporada baja	< 95
Comportamiento normal	95–105
Temporada alta	> 105

El Índice de Estacionalidad permite comparar el promedio de pasajeros de cada mes contra el promedio global de todos los meses.

Concentración de la demanda intradepartamental



Nodos articuladores interregionales

Bogotá: Región Andina, Oriental y Caribe.

Valle del Cauca: Costa Caribe, Sur occidente, Eje Cafetero y Centro.

Antioquia: Costa Caribe, Eje cafetero, Nororiente y Suroccidente.

Pasajeros en rutas intermunicipales con mayor demanda

Modo aéreo

Estacionalidad, principales destinos nacionales e internacionales



109,9

Índice de estacionalidad
Mayor demanda en diciembre

La demanda se concentra principalmente en viajes hacia y desde los departamentos de Antioquia, Bogotá, Bolívar y Valle del Cauca, lo que evidencia una **integración con los principales centros económicos y turísticos del país**

Demanda en vuelos internacionales



EEUU

22,1%

Principal origen y destino internacional



España

10,9%

Principal origen y destino Europeo

Demanda en vuelos nacionales



Principal Nodo
Bogotá

Generó 6,6 Millones de pasajeros

Recibió 13,7 Millones de pasajero

Conexión Antioquia, Bolivar, Valle del Cauca

Índice de ocupación

En vuelos nacionales, Bogotá concentra la mayor movilidad con un 80% de ocupación, mientras departamentos como La Guajira registran **ocupaciones críticas**.

En vuelos internacionales se observaron índices de ocupación más estables



Principal HUB nacional:
Bogotá

Origen 80,1%, Total vuelos **124.362**
Destino 83,2%, Total vuelos **133.447**

Modo férreo

Número de pasajeros y comportamiento mensual en 2024

585.242
pasajeros



Promedio mensual

48.820 pasajeros

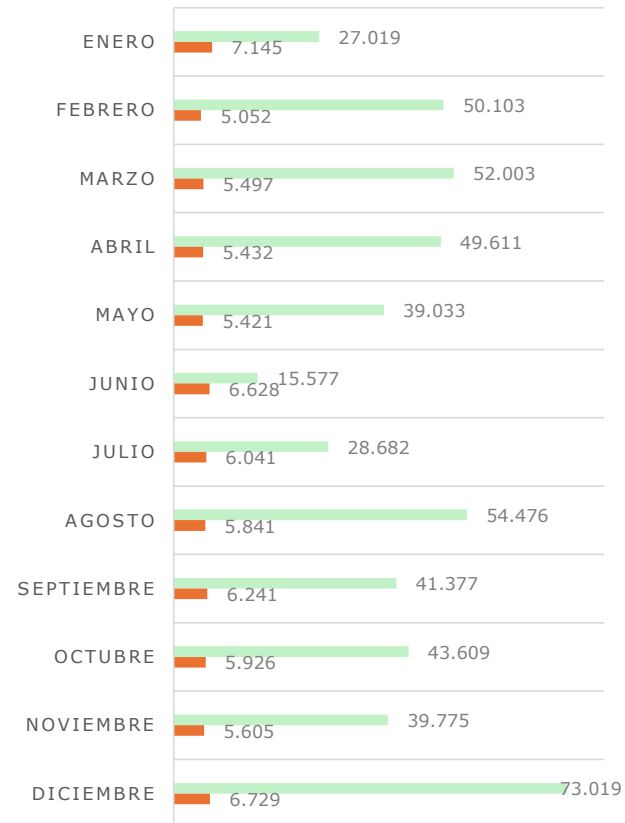


Corredor con mayor demanda

Bogotá- Zipaquirá concentra el 87,8% de pasajeros a nivel nacional

El corredor **Bogotá–Zipaquirá** presentó un **comportamiento altamente estacional**, con su mayor volumen en diciembre, cuando alcanzó 73.019 pasajeros por efecto del turismo y las festividades de fin de año

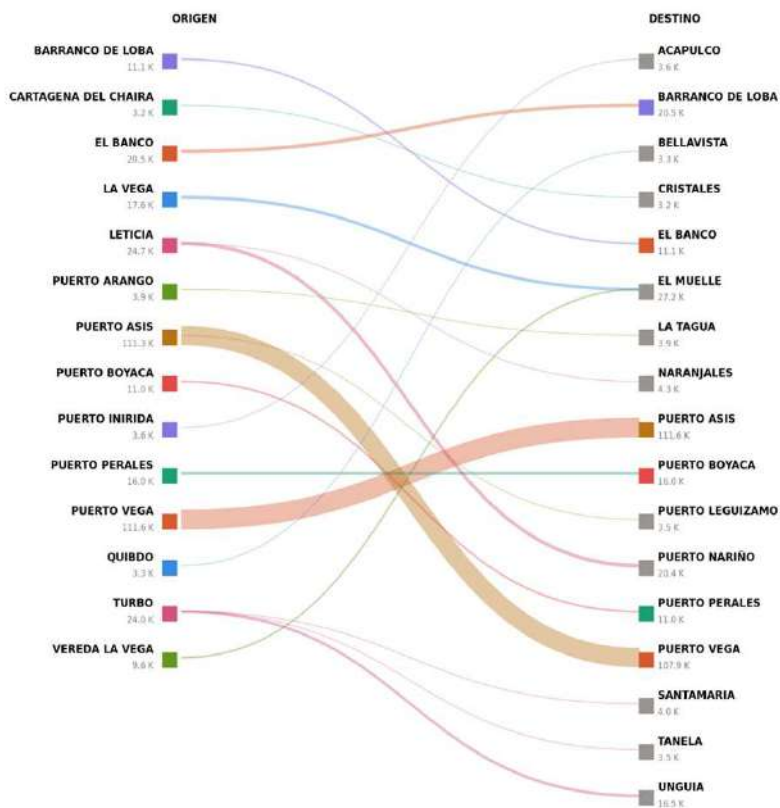
■ BOGOTÁ KM5 - ZIपाQUIRÁ
■ LA DORADA - CHIRIGUANÁ



Pasajeros movilizados por corredor férreo

Modo fluvial

Pasajeros movilizados por puerto y ocupación promedio.



Distribución de pasajeros en servicio público fluvial (Puertos)

119,0

Índice de estacionalidad
Mayor demanda en diciembre

El transporte fluvial de pasajeros se **concentra casi exclusivamente en servicio público (99%)** y el **70%** corresponde a **viajes intradepartamentales en Putumayo y Amazonas**

58,3 % Ocupación
promedio nacional en
2024

Cobertura de la demanda

Para modo aéreo, carretero y fluvial

Análisis enfocado en:



Crecimiento histórico de la oferta de servicios

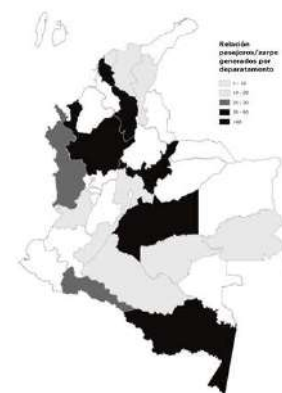
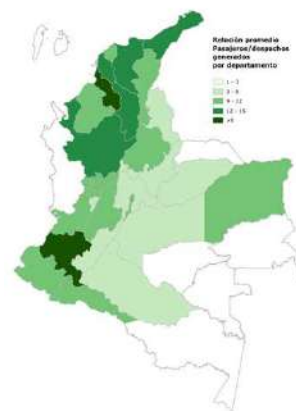
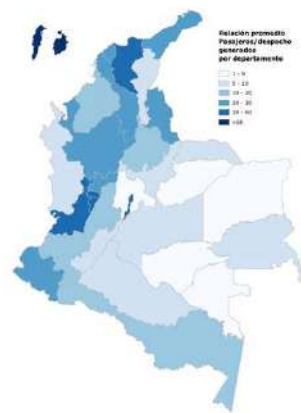


Concentración de operaciones a nivel departamental



Relación total pasajeros / total de vuelos-despachos – zarpes según aplique

Se examina el número de vuelos, despachos y zarpes programados, con el fin de **identificar el alcance territorial** y la capacidad de atención de la demanda de movilidad de pasajeros en el país.



Un mayor volumen de **pasajeros por vuelo, despacho o zarpe** implica una mayor eficiencia de los sistemas, mayor capacidad de los quipos y menor impacto ambiental por viajero.

Conclusiones y agenda 2027

- 01** Mayor demanda y oferta en el modo carretero y aéreo
- 02** Este ejercicio permitió identificar **nodos de conexión a nivel departamental y municipal para cada uno de los modos**, además de conocer la especialización de cada uno de ellos (intradepartamental/ interdepartamental).
- 03** Se puede evidenciar la **dependencia y/o variedad de alternativas** de modos para la conexión que poseen la diferentes zonas del país.
- 04** El modo carretero destaca por el gran número de movimientos intradepartamentales; el modo aéreo por los movimientos interdepartamentales
- 05** En las regiones de la Orinoquía y la Amazonía, los ríos cumplen un papel estratégico en la organización del territorio, ya que además de constituir límites naturales, funcionan como corredores de integración y conectividad para el transporte de pasajeros.

Agenda 2027

1 · Fortalecer indicadores de ocupación y de desempeño

Recopilar información para la construcción del IPK para las rutas con ocupaciones críticas en cada uno de los modos

2 · Actualización del modelo de transporte nacional

Identificar los corredores con mayor asignación de viajes y volumen de pasajeros (información actualmente hasta el 2022).

3· Análisis de tiempos de viajes

Analizar y evidenciar la existencia de una relación entre demanda y los tiempos de viaje ofrecidos por cada uno de los servicios.

Transporte de carga y logística



El ejercicio: caracterizar el sistema de carga, 2019–2024



Tres niveles de profundidad analítica sobre el sistema de transporte de carga colombiano, con enfoque multimodal e integrado.

1 ▪ Descripción estadística

Volúmenes, composición y evolución por modo (carretero, férreo, fluvial, aéreo, marítimo).

2 ▪ Indicadores compuestos

Seis índices que sintetizan diversidad y concentración del sistema.

3 ▪ Red y multivariado

Grafo de corredores de carga y tipología departamental, generación atracción, análisis de segmentos en doméstico y comercio exterior.

Qué lo diferencia de «Transporte en Cifras»

- Origen–destino real del RNDC enriquecido con la regionalización logística de la ENL 2024.
- Enriquecimiento subnacional del comercio exterior (DIAN × 14 regiones logísticas).
- Análisis de red de corredores y trazabilidad reproducible.

Las fuentes de información del análisis



Seis fuentes de entidades del sector — integrados más el modelo de transporte UPIT.



RNDC + fluvial

OD carretero y registro fluvial



DIAN

Comercio exterior



Supertransporte

Carga portuaria



DANE

PIB departamental



ENL 2024

14 regiones logísticas



Aerocivil

Carga aérea



UPIT · Modelo de transporte (EMME)

Asignación de la carga a la red vial física y velocidades comerciales por corredor.

La operación estadística en cifras



El alcance del procesamiento detrás de los resultados del capítulo:

6

fuentes administrativas, más el
modelo de transporte UPIT

+40 Millones

registros procesados (RNDC, DIAN,
Supertransporte y más)

71

scripts en R y Python · pipeline
reproducible

75

gráficas y mapas generados

+250

variables analizadas en las fuentes

10 años

de series temporales (2016–2025)

Período: 2016–2025 según la fuente · pipeline reproducible y versionado (estándar UPIT PL-SIG-017).

La estructura del boletín



El documento completo —que se compartirá para revisión y comentarios— se organiza en siete bloques:

01. Síntesis ejecutiva

Síntesis ejecutiva

Hallazgos del cuatrienio y marco metodológico.

02. Red de infraestructura de transporte

Red de infraestructura

Cobertura de la red por modo.

03. Concentración y diversificación

Concentración y diversificación

Los seis indicadores compuestos.

04. Flujos domésticos

Flujos domésticos

Segmentación, matriz OD, fluvial y aéreo.

05. Comercio exterior

Comercio exterior

Exportaciones e importaciones por región.

06. Red de corredores

Red de corredores

Corredores críticos y mapas del modelo UPIT.

07. Conclusiones y agenda

Conclusiones y agenda

Limitaciones y prioridades para 2027.

Seis indicadores compuestos que sintetizan la estructura

Índices basados en Herfindahl-Hirschman (escala 0–1): resumen qué tan concentrado o diversificado está el sistema.

IDM **Diversificación modal**
¿Cuán dependiente es el país del modo carretero?

ICP **Concentración portuaria**
¿La carga depende de pocas zonas portuarias?

ICM **Concentración de mercados**
¿El comercio exterior depende de pocos socios?

ICD **Concentración departamental**
¿Dónde se genera y dónde se atrae la carga?

ECR **Elasticidad carga / PIB**
¿Dónde crece la carga más rápido que la economía?

Red **Corredores de carga**
¿Qué corredores y nodos son críticos?

| 1 · El sistema es funcionalmente monomodal

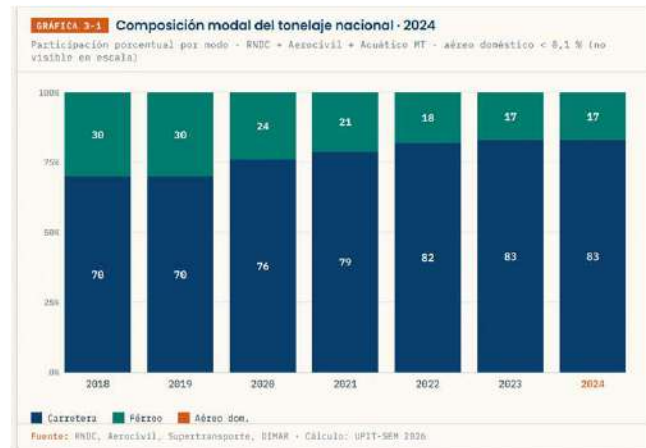
95%

de la carga no extractiva se mueve por **carretera**.

Los modos alternativos son cautivos, no sustitutos:

- Férreo: 100% carbón Cerrejón hacia el Caribe.
- Fluvial: 66% combustibles por el Magdalena.

Construir red fluvial o férrea no reduce, por sí solo, el tonelaje del camión.

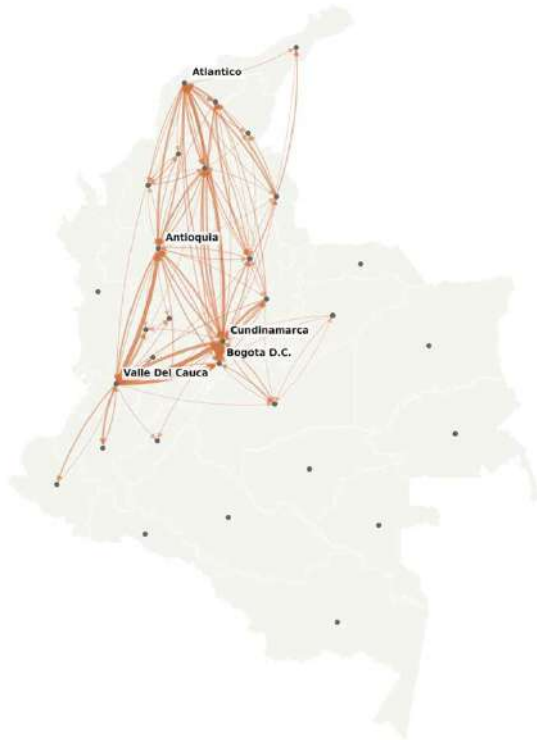


El índice de diversificación modal cae de 0,42 (2019) a 0,28 (2024): el sistema se vuelve más dependiente de modo carretero pero por efecto de reducción de carga de carbón en férreo.

2 · La concentración geográfica es estructural

Pareto del flujo: 119 de 831 aristas (14.3 %) concentran ≥ 80 % del tonelaje 2024

Backbone de la red de carga — top 119 aristas (≥ 80 % del flujo)



~45%

del tonelaje lo generan solo 3 departamentos (Valle, Cundinamarca, Antioquia), estable desde 2016.

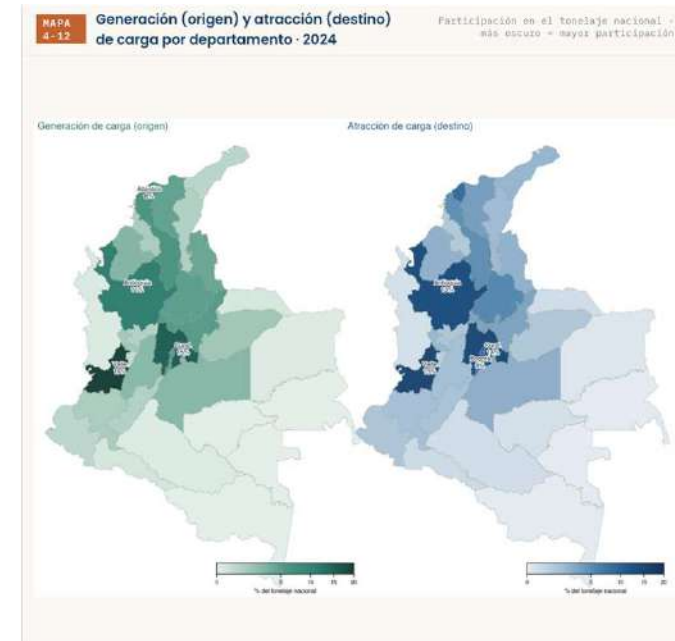
0,655

Cundinamarca es el nodo puente dominante (centralidad de intermediación, $>2\times$ el siguiente).

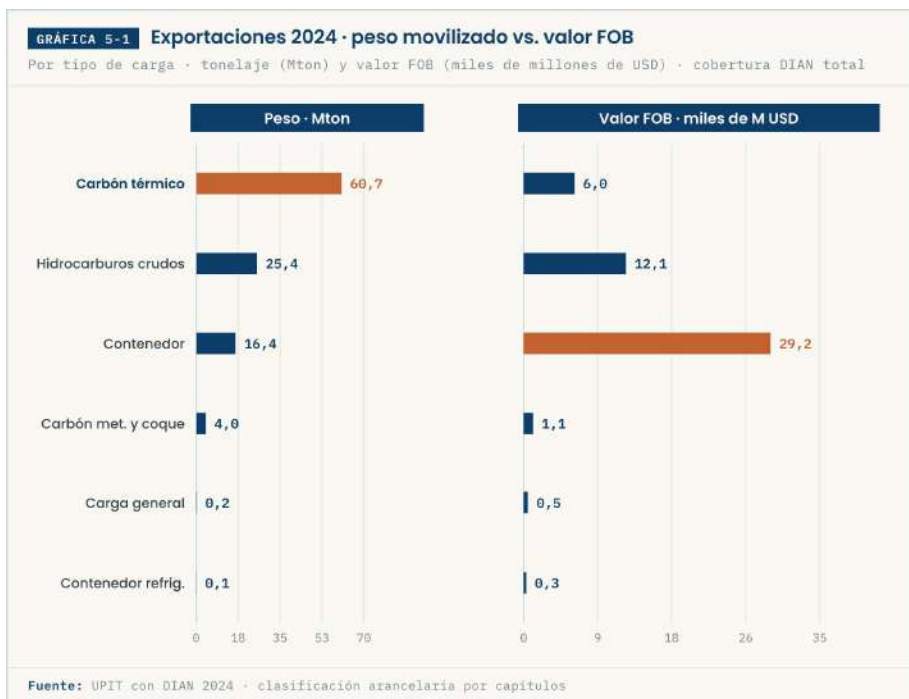
14% → 80%

el 14% de los corredores concentra el 80% del flujo.

Fuente: RNDG 2024. Cálculos: UPIT-SEM 2026. Cursor de fecha = 10 años anuales - sentido = origen → destino



3 · Dos economías exportadoras que el tonelaje oculta



El carbón mueve el peso, el contenedor mueve el valor.

Carbón térmico

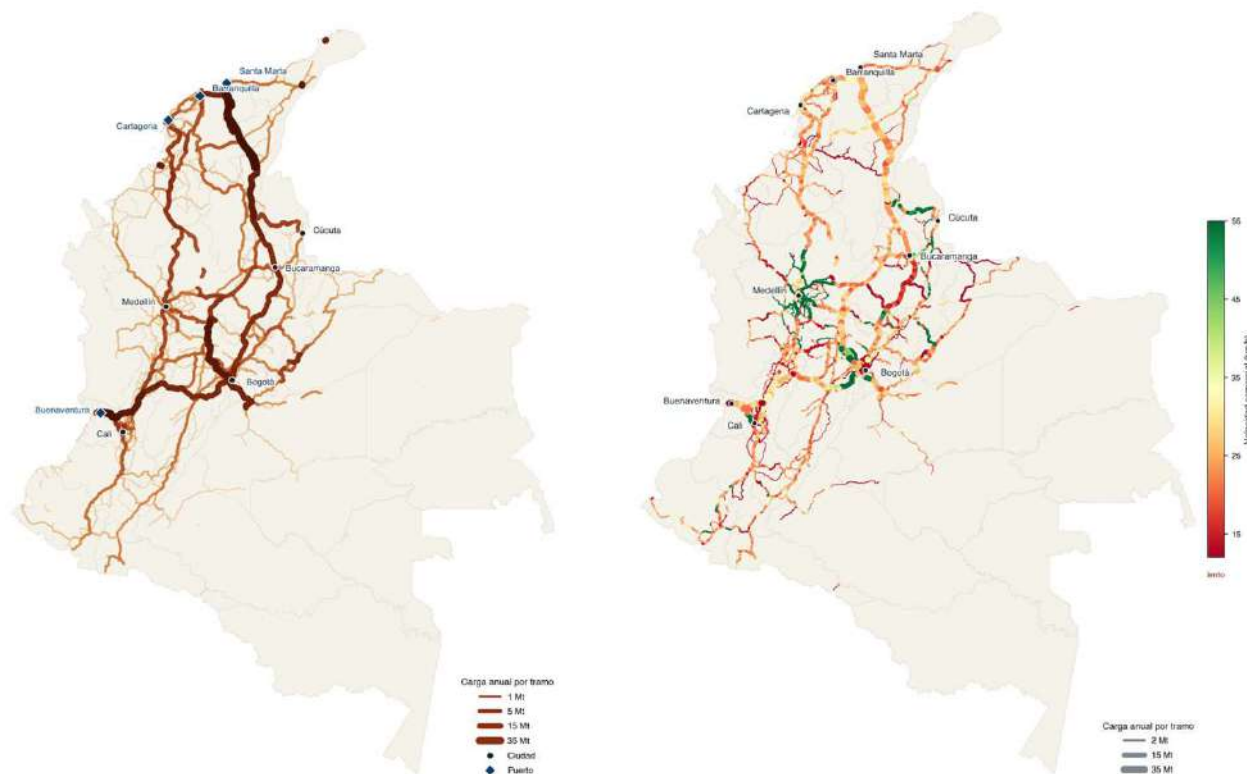
~57% del peso exportado · ~12% del valor FOB.

Contenedor

~15% del peso · ~59% del valor FOB.

El crecimiento exportador futuro depende de ganar valor en contenedor, no de expandir el volumen de carbón.

Los corredores reales sobre la malla vial · modelo UPIT



La asignación del modelo de transporte UPIT distribuye la carga sobre la red vial física.

35,4 Mt/año

tramo más cargado (eje andino).

23 km/h

velocidad comercial mediana; 47% de las ton-km a <25 km/h.

Carga asignada a la red vial (izq.) y velocidad / cuellos de botella (der.) — modelo UPIT, 2024.

Conclusiones y agenda 2027



- 01** El sistema es funcionalmente monomodal: el camión lidera en la carga no extractiva.
- 02** La concentración territorial es estructural; lo gestionable es la vulnerabilidad de los corredores críticos.
- 03** Las exportaciones tienen dos economías: el carbón mueve el peso, el contenedor mueve el valor.
- 04** La volatilidad de los ingresos exportadores es de precios, no de volúmenes.
- 05** La interoperabilidad de los datos es la condición para evaluar la política con evidencia.

Agenda 2027

1 · Registro único integrado de carga

llave común RNDC–DIAN–Supertransporte.

2 · Incorporar el poliducto

integrar estadísticas Cenit–Ecopetrol.

3· Análisis Prospectiva Mercados

Incorporar análisis de prospectiva a nivel internacional de demanda de productos, tendencias y oportunidades para mayor crecimiento.

4· Profundizar análisis económicos vs transporte carga

Profundizar en análisis de variables económicas y su relación con el transporte de carga y logística.

Consideraciones finales



Generalidades



- Trabajar con el sector para desarrollar **diferentes temáticas** y robustecer análisis.
- Entregar **herramientas** al sector basadas en información, para fortalecer los análisis de oferta y demanda de los servicios de pasajeros que permiten la conexión interregional e interdepartamental.
- Socializar boletín de infraestructura de acuerdo con los comentarios entregados por el sector

Gracias