

INFRAESTRUCTURA

PALOMA VALENCIA PRESIDENTE 2026 – 2030

PLAN DE GOBIERNO

PALOMA

— 2026 —

TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Tabla de Contenido

1. INTRODUCCIÓN	2
a) Infraestructura para la competitividad	2
b) Conceptos	2
c) Uso de criterios técnicos para priorizar proyectos de infraestructura	2
2. PROPUESTAS GENERALES	3
3. VÍAS Terciarias o rurales.....	5
a) Diagnóstico	5
b) Propuesta: Plan vial Campesino.....	6
4. POLÍTICA DE PEAJES Y GESTIÓN DEL IMPACTO SOCIAL	7
a) Objetivo del ajuste regulatorio en materia de peajes.....	8
b) Elementos a analizar	8
c) Alcance de la propuesta regulatoria	8
d) Principios orientadores	8
5. MODERNIZACIÓN INTEGRAL DEL MODO AÉREO	8
a) Modernización tecnológica prioritaria	9
b) Reforma institucional basada en evidencia	9
c) Profesionalización y formación especializada	9
d) Seguridad operacional como prioridad nacional	9
e) Transparencia y meritocracia	10
6. FINANCIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA	10
7. DESARROLLO INSTITUCIONAL	10
8. CONTROVERSIAS Y LITIGIOS EN PROYECTOS CONCESIONADOS	11
9. GRANDES PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA POR REGIONES	17

1. INTRODUCCIÓN

La inversión en infraestructura es la columna vertebral del desarrollo, es la base del desarrollo económico y social, y por lo tanto es una herramienta para la reducción de la pobreza. Los proyectos deben priorizarse bajo criterios técnicos y de bienestar social, buscando integrar la Colombia periférica y fortalecer las cadenas de valor en sectores como agroindustria, industria, minería, hidrocarburos, comercio y turismo.

a) Infraestructura para la competitividad

La infraestructura de Transporte tiene efectos positivos sobre la productividad y la competitividad:

- Urbana: disminuye los tiempos de viajes en las ciudades; mejora la calidad de vida de los habitantes (más tiempo con la familia, para el deporte, la recreación, el ocio o el descanso); fomenta el transporte en bicicleta; disminuyen las emisiones de CO2 con transición hacia flota limpia.
- Interurbana y/o de comercio exterior: disminuye tiempos y costos de transporte; mejora la logística y aumenta la competitividad en cadenas globales de valor; se fomenta la intermodalidad; y se busca disminuir la accidentalidad vial.

b) Conceptos

A continuación, se presentan algunos conceptos en la ejecución de la infraestructura:

- Construcción: obras nuevas
- Mantenimiento periódico: conservación de la infraestructura con inversiones a intervalos variables, cada 3-5 años
- Mantenimiento rutinario: conservación continua a intervalos menores a 1 año
- Mantenimiento de emergencia: desastres, eventos climáticos, terrorismo
- Mejoramiento: cambios para mejorar especificaciones técnicas iniciales
- Rehabilitación: reconstrucción para volver a su estado inicial

c) Uso de criterios técnicos para priorizar proyectos de infraestructura

El punto de partida inicial es la elaboración de Planes Maestros de Infraestructura, en los cuales se tenga un inventario de necesidades de inversión, y la aplicación de una metodología para priorizar los proyectos de acuerdo con la restricción presupuestal que tienen los sectores. A continuación, se desarrollan algunas ideas con el fin de construir dichos Planes:

- Construir y analizar la matriz Origen-Destino de transporte de carga y de pasajeros
- Identificar proyectos que conectan centros de producción con centros de consumo y puertos de comercio exterior
- Contar con una metodología de evaluación multicriterio para definir y priorizar proyectos, lo cual se convierte en una herramienta técnica, en la cual se priorice la integración de la Colombia periférica, de zonas de conflicto con la menor presencia estatal, con el resto del país.
- La priorización obedecerá también a las restricciones fiscales y presupuestales de cada momento, por lo tanto, las inversiones deben destinarse a los proyectos que más bienestar ofrezcan a la población.
- La priorización de proyectos de infraestructura de transporte debe obedecer también a las necesidades de otros sectores productivos, creando redes y cadenas de valor, buscando sinergias con entidades territoriales y fuentes diversas de financiación, buscando el desarrollo de sectores como:
 - Agroindustria: Agricultura, ganadería, pesca y silvicultura

- Industria (transformación de materias primas)
 - Minería
 - Hidrocarburos
 - Comercio
 - Turismo
 - Seguridad y Defensa
 - Conectividad regional y cierre de brechas en territorios apartados
- El análisis debe obedecer a preguntas tan sencillas como las siguientes:
 - ¿Qué se produce y dónde se produce?
 - ¿Por dónde se transporta? ¿por carretera, por tren, por río, por avión, por mar?
 - ¿Cuál es la vocación de la carga, costos de transporte, tipo de camiones, número de ejes, peso?
 - ¿A dónde se lleva la producción, a mercados internos, son exportaciones, por cuáles puertos?
 - ¿Cómo mejorar aspectos sociales y económicos en las regiones y apuestas de desarrollo regional? Analizar necesidades de infraestructura y de impulso estatal para el desarrollo de regiones como la Orinoquía

2. PROPUESTAS GENERALES

En este capítulo se incluyen las grandes propuestas que se desarrollarán en materia de infraestructura de transporte:

- Consolidar la red vial nacional con enfoque de continuidad de corredores (vías primarias), apoyar la culminación de las obras al 100% de los proyectos contratados en la 4G (Cuarta Generación de concesiones viales) y 5G, que son las principales troncales del país, las vías del comercio exterior, del comercio interurbano y del turismo.
- Terminar grandes proyectos por obra pública a cargo del INVIAS, como los tramos Medellín-Quibdó, Pereira-Quibdó, San Francisco-Mocoa, Cúcuta-Tibú, Cúcuta-Ocaña, entre otros.
- Analizar, evaluar y adjudicar las APP de iniciativa privada -IP- que no requieren desembolsos de recursos públicos en el modo vial, tales como las Autopistas del Café, Santuario-Caño Alegre, etc.
- Basado en lo anterior, actualizar el Plan Maestro de Transporte Intermodal -PMTI-, incluyendo un ejercicio de priorización de proyectos de acuerdo con su importancia frente a la matriz de origen-destino de la carga y de los pasajeros, y con ejercicios de análisis costo beneficio de construcción de nueva infraestructura en regiones por desarrollar (por ejemplo, la Orinoquía). En la última actualización del PMTI (de la que no ha habido grandes avances en este gobierno), se incluye la priorización de proyectos con criterios de resiliencia, redundancia, seguridad, etc., los cuales deberán ser revisados.
- Del ejercicio anterior se identificarán e iniciarán las estructuraciones de proyectos estratégicos, que puedan ser licitados en el corto plazo.

- Priorizar un Programa de Accesos a las ciudades y/o circunvalares o anillos viales para el tráfico que no necesita entrar a las ciudades, conectado a los corredores viales de 4G y 5G. Analizar fuentes de financiación tales como:
 - Sobretasa a la gasolina (revisión de la fórmula)
 - Impuestos por congestión
 - Parqueo en vía
 - Valorización
- En cuanto a la movilidad urbana y en particular, el transporte público de pasajeros, apoyar los proyectos necesarios de los grandes centros urbanos; en el modo vial, buscando herramientas y fuentes alternativas de financiación (sobretasa a combustibles fósiles, valorización, desarrollo inmobiliario) para promover la sostenibilidad de los sistemas y la modernización de buses a flota eléctrica para disminuir la emisión de gases efecto invernadero; promover el uso de la bicicleta; y en el modo férreo, cofinanciación de líneas de metro y trenes de cercanía con movilidad eléctrica sostenible.
- En el modo férreo para la carga interurbana, terminar de priorizar, estructurar y licitar los proyectos del Plan Maestro Ferroviario (2020), y adjudicar corredores férreos económicamente viables, que sean importantes para el movimiento de carga y pasajeros, para impulsar la intermodalidad y la logística que requiere el país.
- Revisar las estructuraciones de proyectos férreos adjudicadas en este gobierno para analizar su importancia y necesidad de ajuste y/o complemento; y revisar los alcances de los proyectos férreos que adelanta la ANI a través de obra pública.
- En el modo aéreo, analizar, evaluar y adjudicar las APP de iniciativa privada -IP- que no requieren desembolsos de recursos públicos, que han radicado inversionistas para los aeropuertos de Bogotá, Cartagena, Palmira, Barranquilla, entre otros.
- Formular los ajustes regulatorios necesarios para promover la inversión privada, garantizando la competencia, por ejemplo, permitir que el originador presente oferta económica en igualdad de condiciones con terceros; eliminar la interpretación de que cubrir riesgo implica "recursos públicos".
- Adelantar la estructuración por Iniciativa Pública, o recibir Iniciativas Privadas para los aeropuertos de San Andrés y Ríonegro que sirve a Medellín.
- En el modo portuario están próximos a vencerse algunos contratos, por lo que se requiere analizar el proceso de reversión y otorgamiento de nuevos contratos de concesión buscando nuevas herramientas regulatorias aplicables a la promoción de inversión privada y modernización de la infraestructura de comercio exterior; fomentar las iniciativas privadas analizando la posibilidad de aplicar la ley de APP, con periodos variables de acuerdo con las inversiones, iniciativas públicas, etc.
- Implementar el Plan Maestro de Canales de Acceso a los puertos, con acciones para garantizar la profundización y el mantenimiento de los canales de acceso a los puertos, de acuerdo con estándares internacionales de capacidad del movimiento marítimo de carga.

- En el modo fluvial, analizar los proyectos que se encuentran en el Plan Maestro de Transporte Intermodal, y que estén relacionados con el transporte de carga (Río Magdalena, Río Meta, etc.), y de pasajeros (litoral pacífico, Amazonía, etc.)
- Política Nacional Logística: seguir trabajando para lograr la disminución de los costos de transporte de carga:
 - Intermodalidad
 - Facilitación del Comercio mediante procesos de inspección simultánea
 - Modernización de la DIAN
 - Digitalización y simplificación de los trámites de comercio exterior
 - Inversión en infraestructura logística multimodal

3. VÍAS TERCIARIAS O RURALES

Como se observa en el cuadro siguiente, la infraestructura vial de Colombia según jurisdicción y competencias para cada nivel de gobierno está en su mayoría a cargo de los municipios. Sobre un total de 206.000km de vías inventariadas en el país, se observa que las grandes troncales y principales carreteras a cargo de la Nación (vías primarias) son apenas un 9,3% del total (19.300km); las vías a cargo de los departamentos (secundarias) suman más de 45.000km (21,8%), y las vías rurales (terciarias) suman más de 140.000km (68,8%), y a cargo de los municipios son unos 100.000km (49%). No sobra decir que, en estas cuentas, no están incluidas las vías urbanas, también a cargo de cada municipio.

Infraestructura de Transporte - Modo Carretero número de kilómetros

Nivel	Jurisdicción	2006	2010	2015	Part
Red Primaria (Nación)	No Concesionado INVIAS	14.143	11.463	8.917	4,3%
	Concesionado ANI	2.628	5.680	10.389	5,0%
	Subtotal	16.771	17.143	19.306	9,3%
Red Secundaria	Departamentos	34.918	38.315	45.137	21,8%
Red Terciaria	Nación INVIAS	145	27.577	27.577	13,3%
	Departamentos	ND	21.469	13.959	6,8%
	Municipios	72.761	86.633	100.748	48,7%
	Subtotal	72.906	135.679	142.284	68,8%
TOTAL		124.595	191.137	206.727	100,0%

Fuente: Transporte en Cifras. Ministerio de Transporte

Los municipios tienen la competencia para atender el mantenimiento de sus vías urbanas y rurales, y la gran mayoría de ellos son de categoría 6, es decir que no cuentan con los recursos para ello. A continuación, se presenta un diagnóstico y unas propuestas para que desde el gobierno nacional se apoyen intervenciones y mantenimiento de vías terciarias.

a) Diagnóstico

- Gran extensión y dispersión de las vías rurales (terciarias)
- Conectividad rural deficiente, inclusive cerca de las grandes ciudades
- Conectividad vial deficiente donde hay:
 - Mayor índice de pobreza multidimensional
 - Municipios con presencia de actividades ilegales
 - Municipios con una alta incidencia del conflicto armado

- Municipios con presencia de cultivos ilícitos
 - Zonas con áreas deforestadas por cultivos de coca
 - Zonas con desarrollo de la minería ilegal
- Estado de las vías terciarias en Colombia: el 24% de las vías terciarias son en tierra, el 70% en afirmado y el 6% son pavimentadas, y en promedio, solamente el 19% se encuentra en buen estado, el 41% en regular estado y el 40% en mal estado:

Tipo de superficie	Participación (%)	Estado de las vías			
		Bueno (%)	Regular (%)	Malo (%)	Total (%)
Tierra	24	33,5	29,9	36,6	100,0
Afirmado	70	11,9	46,1	42,0	100,0
Pavimentado	6	39,5	28,0	32,5	100,0
Total	100	18,7	41,1	40,1	100,0

Fuente: Ministerio de Transporte e INVÍAS. Datos consultados en presentación del DNP (2015).

Política para la gestión de la red terciaria: presupuesto informado por resultados.

Fuente: Pening, Jean Philippe (2023), “Inversión de recursos públicos en infraestructura de vías terciarias”, en Planeación y Desarrollo, Departamento Nacional de Planeación, Edición Número 4, noviembre, página 8:

<https://www.dnp.gov.co/publicaciones/Planeacion/Paginas/inversion-de-recursos-publicos-en-infraestructura-de-vias-terciarias.aspx>

b) Propuesta: Plan vial Campesino

Identificar y priorizar inversiones en vías rurales según su importancia por factores y variables tales como:

- Recuperación de la seguridad
- Desarrollo de actividades productivas: turismo, agricultura, ganadería, pesca, silvicultura, minería e hidrocarburos
- Presencia de colegios y escuelas rurales
- Presencia de centros deportivos y de recreación

El desarrollo de un programa similar en Perú ([Provías](#)) generó beneficios tales como:

- reducción del 30% al 50% en el tiempo de transporte
- disminución del costo de transporte en 20%
- reducción promedio del 14% en pobreza extrema
- reducción del 7% en pobreza por necesidades básicas insatisfechas
- aumento de la matrícula escolar en 8%
- incremento del 14% en el número de alumnos regulares tres años después de la intervención en el camino
- incremento del 10% en el número de visitas a puestos de salud, tres años después de la intervención del camino

En El Salvador, se percibió un incremento del 20% en la tasa de matrículas en centros escolares de nivel medio.

Se revisarán experiencias como las desarrolladas en los departamentos de Cundinamarca (ICCU), Antioquia y Caldas (Gensa).

Analizar la posibilidad de incluir la responsabilidad de atención en vías terciarias a los concesionarios de los grandes proyectos de infraestructura.

Diseñar un plan de priorización e intervención para favorecer el desarrollo de actividades sociales y económicas en zonas rurales:

- Apoyar la elaboración y actualización de Planes Viales Departamentales
- Cofinanciar la intervención de 10.000km de vías terciarias en el país, no continuos, sino de puntos críticos.
- Recursos: Presupuesto General de la Nación y Regalías.
- Diseñar un matriz de cofinanciación entre Nación, municipios y departamentos (70% Nación - 30% entidades territoriales); o porcentajes dependiendo la categoría del municipio y su nivel de ingresos propios.
- Estructurar los proyectos según los sectores de actividad económica de cada municipio o región, o por sus condiciones específicas, tales como el clima, calor, frío, lluvia, humedad, etc.
- Fase 1: garantizar la transitabilidad mediante obras dirigidas por las pymes de la ingeniería local, identificando puntos críticos con las autoridades locales y las comunidades, e intervenirlas para que haya paso en cualquier época del año.
- Se regulará un rango para los anticipos para el desarrollo de obras de infraestructura, según capacidad financiera y tamaño de las empresas, y flujo de caja necesario para el desarrollo de los proyectos.
- Fase 2: plan de intervención en carreteras rurales de municipios con conectividad deficiente y variables de desarrollo negativas.

Plan de mantenimiento de vías terciarias:

- Vinculación de la comunidad siempre con supervisión técnica, para la construcción de obras menores y actividades de mantenimiento, como limpieza de cunetas y alcantarillas, rocería, poda.
- Promoción de materiales alternativos según las condiciones regionales, bioingeniería y tecnologías de capa de rodadura durables y más económicas que el pavimento asfáltico y la placa huella.
- Poner a disposición de los municipios unos kits de maquinaria garantizando su operación y mantenimiento; en verano, se utilizarán para realizar obras de mantenimiento; en invierno, estarán disponibles para garantizar la transitabilidad.

Elaboración de Planes Fluviales para aquellas regiones en donde las personas se movilizan por ríos y no por carreteras (Litoral Pacífico, región de la Amazonía).

4. POLÍTICA DE PEAJES Y GESTIÓN DEL IMPACTO SOCIAL

Los peajes constituyen una fuente necesaria para el mantenimiento, sostenibilidad y expansión de la infraestructura vial. Sin embargo, también generan una molestia social relevante, especialmente respecto de aquellas poblaciones ubicadas en las zonas directas de influencia que utilizan de manera frecuente la infraestructura y perciben una carga económica desproporcionada.

En ese sentido, el abordaje del problema social no debe partir de desconocer la necesidad de los peajes, sino de ajustar el marco regulatorio para que exista una regulación clara, objetiva y previsible sobre los beneficios que deban reconocer los proyectos a las comunidades directamente afectadas.

a) Objetivo del ajuste regulatorio en materia de peajes

Formular una propuesta regulatoria que permita reconocer beneficios a las poblaciones localizadas en las zonas directas de influencia de los peajes, a partir de criterios técnicos, sociales, económicos y funcionales, de manera compatible con la sostenibilidad financiera de los proyectos.

b) Elementos a analizar

- Determinación de qué debe entenderse por zona directa de influencia del peaje.
- Caracterización de las poblaciones afectadas y del uso que realizan de la infraestructura.
- Condiciones socioeconómicas y capacidad de pago de los usuarios recurrentes.
- Frecuencia de uso y dependencia funcional respecto del corredor vial.
- Impacto financiero de los beneficios sobre el proyecto y necesidad de mecanismos de compensación o reequilibrio.
- Armonización con contratos existentes y con la estructuración de nuevos proyectos.

c) Alcance de la propuesta regulatoria

La propuesta deberá establecer, según corresponda y con base en los factores analizados, una regulación de los beneficios que por normatividad deban tener las poblaciones afectadas, los cuales podrían incluir:

- Tarifas diferenciales.
- Exenciones parciales o totales en casos debidamente justificados.
- Esquemas de uso frecuente con tratamiento preferencial.
- Mecanismos uniformes y transparentes de acceso a los beneficios.

d) Principios orientadores

- Sostenibilidad financiera de la infraestructura.
- Objetividad y transparencia en la definición de beneficiarios.
- Equidad territorial y social.
- Seguridad jurídica para los proyectos existentes y futuros.
- Prevención de conflictos sociales y operacionales.

5. MODERNIZACIÓN INTEGRAL DEL MODO AÉREO

El sector aéreo colombiano enfrenta desafíos críticos que requieren una intervención estructural y estratégica. No basta con mejorar la infraestructura aeroportuaria: hoy es indispensable fortalecer también la infraestructura aeronáutica y de navegación aérea, elementos esenciales para garantizar operaciones seguras, eficientes y competitivas en un contexto mundial donde la tecnología avanza rápidamente.

Durante años, Colombia ha tenido inversiones insuficientes en modernización tecnológica y en la capacitación especializada del personal encargado de la seguridad operacional. Esta falta de inversión, sumada a la sensibilidad propia de la operación aérea—donde cualquier falla puede tener consecuencias fatales—exige decisiones urgentes y de alto impacto.

En este contexto, se hace necesario emprender una transformación seria y basada en evidencia de la institucionalidad aeronáutica del país. Un primer paso es evaluar los resultados de la última

reforma de la planta de personal de la Aeronáutica Civil, con el fin de identificar si dicha reforma realmente fortaleció el servicio o, por el contrario, ha generado nuevos cuellos de botella y debilitamientos funcionales.

Diversos indicadores, como el incremento reciente de incidentes y accidentes aéreos, sugieren que tanto la estructura organizacional como el talento humano incorporado mediante concursos y nombramientos del actual gobierno podrían no estar respondiendo adecuadamente a las exigencias técnicas del sector. La presencia creciente de personal sin experiencia aeronáutica y la ausencia de formación continua están generando un entorno de riesgo que amenaza directamente la seguridad aérea del país.

Por estas razones, el programa de gobierno propone las siguientes líneas de acción:

a) Modernización tecnológica prioritaria

- Actualizar y reparar en algunos de los casos, los sistemas de navegación aérea, vigilancia, comunicaciones y control de tránsito aéreo.
- Revisar la eficiencia y cumplir con los procesos y procedimientos de asignación de slots, así como el seguimiento y cumplimiento de estos por parte de los operadores. Este es uno de los puntos más importantes a tener en cuenta en Bogotá, Medellín, Cartagena, Cali y todos aquellos aeropuertos que por su capacidad requieran un control centralizado.
- Adoptar tecnologías de última generación utilizadas por autoridades aeronáuticas líderes en la región.
- Revisar la conveniencia de organizar de una manera diferente al esquema dependiente de Aerocivil que se tiene hasta el momento del control del tránsito aéreo.

b) Reforma institucional basada en evidencia

- Evaluar integralmente la efectividad de la última reforma de la Aerocivil.
- Rediseñar procesos, perfiles y estructuras para garantizar capacidad técnica y autonomía operativa.
- Revisar la necesidad de realizar una reforma que pueda conducir a la separación de los servicios y dejar de concentrar todo el servicio (infraestructura, navegación e investigación de accidentes) en un solo ente, este aspecto ayuda a profesionalizar mejor cada arista del servicio.

c) Profesionalización y formación especializada

- Revisar y actualizar no solo en docentes sino en contenido los programas obligatorios y permanentes de capacitación que deben adelantar los controladores, técnicos e inspectores.
- Exigir experiencia sectorial para cargos directivos y asesores.

d) Seguridad operacional como prioridad nacional

- Fortalecer el sistema de SMS con monitoreo, alertas y reportes públicos de incidentes y riesgos operacionales.
- Separar de manera clara y definitiva el área de investigación de accidentes de la Aeronáutica Civil de Colombia.
- Establecer estándares estrictos de cumplimiento y supervisión independientes del área de investigaciones administrativas y regulación.

e) **Transparencia y meritocracia**

- Fortalecer los concursos de mérito para obtener unos perfiles idóneos y establecer la obligación de la vinculación de personal directivo y asesor altamente calificado.

6. FINANCIACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA

- Presupuesto General de la Nación: disminución del Gasto Público y aumento de la inversión en infraestructura como medida para la creación de empleo y jalonamiento de la economía.
- Asociaciones Público Privadas -APP-: financiación de largo plazo para proyectos en los cuales se identifiquen mecanismos de financiación por la explotación económica de la infraestructura, y obligación de uso de mano de obra local-regional.
- Este mecanismo no se constituye como un proceso de Privatización, pues es un modelo contractual que le asigna la financiación al contratista, lo que es esencial para poder hacer obras que se requieren hoy pero que se pagan mañana, adecuado para una coyuntura fiscal negativa como la actual. El activo es y seguirá siendo 100% público, y han demostrado ser obras de mayor calidad y durabilidad.
- También se pueden hacer contratos de obra pública “sofisticados” en los cuales se incluya el mantenimiento de la infraestructura (a precio cerrado y con indicadores) a cargo del contratista que construye.
- Obras por Regalías: existe la autorización legal a empresas que explotan recursos naturales para financiar proyectos de inversión social y desarrollo (entre ellos, iniciativas de infraestructura) en las zonas donde explotan recursos naturales. Esta modalidad no ha sido efectiva por que quien propone, ejecuta, lo cual no tiene aceptación por las entidades territoriales -ET-, por lo tanto, podría impulsarse con convenios entre el promotor y las ET.
- Obras por impuestos: mecanismo optimizado y ampliado a empresas con presencia en municipios con deficiencia en su infraestructura de transporte urbana y rural.

7. DESARROLLO INSTITUCIONAL

- Recuperar el rol de la ANI en el desarrollo de infraestructura de gran tamaño, atrayendo y generando condiciones para la inversión privada en infraestructura.
- Especializar al INVIAS en obra pública con sentido de desarrollo regional, incluyendo las vías secundarias y terciarias, los muelles fluviales, aeródromos regionales, entre otros. Por ende, se considera innecesaria la puesta en funcionamiento del Instituto Nacional de Vías Regionales -INVIR- (en el pasado era el Fondo de Caminos Vecinales).
- En cuanto a los contratos es fundamental:
 - i) entender mejor el alcance de la asignación de riesgos para evitar discusiones oportunistas de restablecimiento del equilibrio,

- ii) entender que los proyectos por naturaleza están en un ambiente de incertidumbre: no se puede confundir esto con "fallas" de planeación que terminan estimulando pleitos oportunistas,
 - iii) mitigar el riesgo de pleito oportunista reduciendo el espacio para los tribunales de arbitramento y ampliándolo para los Dispute Boards. Los anteriores temas pueden ser objetos de cambios normativos (decretos o leyes)
- Desconcentrar funciones de la Aeronáutica Civil, para pasar a un esquema de eficiencia en la administración del espacio aéreo colombiano, e infraestructura provista por la ANI y el INVIAS. Hoy la Aerocivil regula, habilita, sanciona, construye, etc., y debería transformarse hacia la Federal Aviation Administration -FAA- de EEUU, eliminando sus funciones relacionadas con el desarrollo de la infraestructura.
 - Desarrollar la institucionalidad para impulsar la construcción y rehabilitación de infraestructura en otros sectores, y de su mejoramiento, operación y mantenimiento:
 - Agua potable y saneamiento básico
 - Plantas de tratamiento de aguas residuales
 - Disposición final de residuos sólidos y reúso
 - Salud: construcción de nuevos hospitales y mantenimiento, adecuación y ampliación de los existentes, y de Centros de Atención Prioritaria en Salud -CAPS-.
 - Educación: construcción de nuevas sedes educativas, y ampliación y mejoramiento de las actuales; universidades públicas, colegios secundaria y primaria, centros de atención a primera infancia, sedes de formación del SENA, etc.
 - Establecimientos penitenciarios: ampliación de cupos en cárceles del orden nacional y cofinanciación de cárceles del orden municipal para sindicatos.
 - Infraestructura de la Policía Nacional: CAI, URI, estaciones.
 - Despachos judiciales
 - Edificaciones Públicas para el funcionamiento de la administración nacional, departamental y municipal.

8. CONTROVERSIAS Y LITIGIOS EN PROYECTOS CONCESIONADOS

En la actualidad, el país enfrenta una profunda crisis de gestión institucional en el sector transporte que amenaza no solo el desarrollo de la infraestructura estratégica, sino también la estabilidad fiscal y la seguridad jurídica del Estado. La proliferación de controversias y litigios en proyectos concesionados —tanto ante tribunales de arbitramento nacionales como internacionales— refleja un deterioro acelerado de la gobernanza pública y de la capacidad estatal para administrar contratos complejos con criterios técnicos, jurídicos y financieros sólidos.

En la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI- en este momento se mantienen 48 tribunales de arbitramento activos, con pretensiones que ascienden a cerca de 18,3 billones de pesos, de los cuales 15,47 billones corresponden a controversias internacionales y 2,85 billones a procesos nacionales. A ello se suman gastos proyectados de defensa que alcanzan casi \$19.450 millones, cifra a la que no se había llegado en la historia reciente del sector.

Lo preocupante es el ritmo de crecimiento de pleitos, al inicio del actual gobierno, se registraban 17 tribunales activos, con pretensiones por \$9,04 billones. Hoy, esa cifra se ha duplicado, y varios

procesos incluyen cuantías indeterminadas lo que eleva aún más la magnitud del riesgo potencial para las finanzas públicas.

Este incremento constituye evidencia inequívoca de fallas estructurales en la gestión contractual, la supervisión técnica, falta de voluntad de respeto por los contratos y las obligaciones allí pactadas y la articulación institucional. Las causas recurrentes de las disputas —incumplimientos, divergencias en el alcance de las obligaciones, desequilibrios económicos y problemas de liquidación contractual— revelan un Estado que no está cumpliendo sus propios lineamientos ni ejerciendo una administración coherente y oportuna de los proyectos de infraestructura.

A ello se añaden decisiones unilaterales del Gobierno, como la congelación tarifaria de peajes, que han alterado las condiciones originalmente pactadas con concesionarios y generado demandas de alto impacto para el restablecimiento del equilibrio económico de los contratos. Estas decisiones, adoptadas sin una evaluación técnica previa y sin considerar las particularidades de cada proyecto, han profundizado la desconfianza jurídica y exacerbado la litigiosidad sectorial.

La magnitud de las pretensiones activas en los tribunales equivale aproximadamente al presupuesto de inversión conjunto de nueve ministerios, lo que configura uno de los mayores riesgos fiscales del país en la última década. La eventual materialización de estas contingencias comprometería la ejecución de programas sociales, la expansión de infraestructura clave y la sostenibilidad fiscal de mediano plazo.

En consecuencia, es indispensable que el Estado adopte, con carácter urgente, una estrategia integral de defensa jurídica y técnica para los procesos de arbitramento actualmente en curso, así como un plan robusto de recuperación de la gobernanza contractual. Ello implica restablecer mecanismos de coordinación interinstitucional, asegurar el cumplimiento estricto de los acuerdos establecidos en los contratos y fortalecer la toma de decisiones bajo criterios de responsabilidad fiscal, transparencia y rigor técnico.

El país no puede permitirse seguir asumiendo los costos de la improvisación. La defensa de los intereses del Estado —en lo jurídico, lo fiscal y lo estratégico— debe convertirse en un eje prioritario de política pública, indispensable para recuperar la confianza inversionista, garantizar la ejecución de los proyectos y proteger el patrimonio de todos los colombianos.

De acuerdo con lo anterior, se ajustará la política pública en materia de riesgos, mejorando la seguridad jurídica para los inversionistas, disminuyendo los litigios y las controversias y los escenarios de liquidación.

A continuación, se describen los proyectos en los que se presentan controversias y el monto de las pretensiones por parte del convocante, de acuerdo con información de los Tribunales activos a febrero de 2026:

	PROYECTO	CONVOCANTE	CUANTÍA PRETENSIONES
1	RUTA DEL SOL II	CONCESIÓN RUTA DEL SOL S.A.S.	\$ 2.284.540.983.739

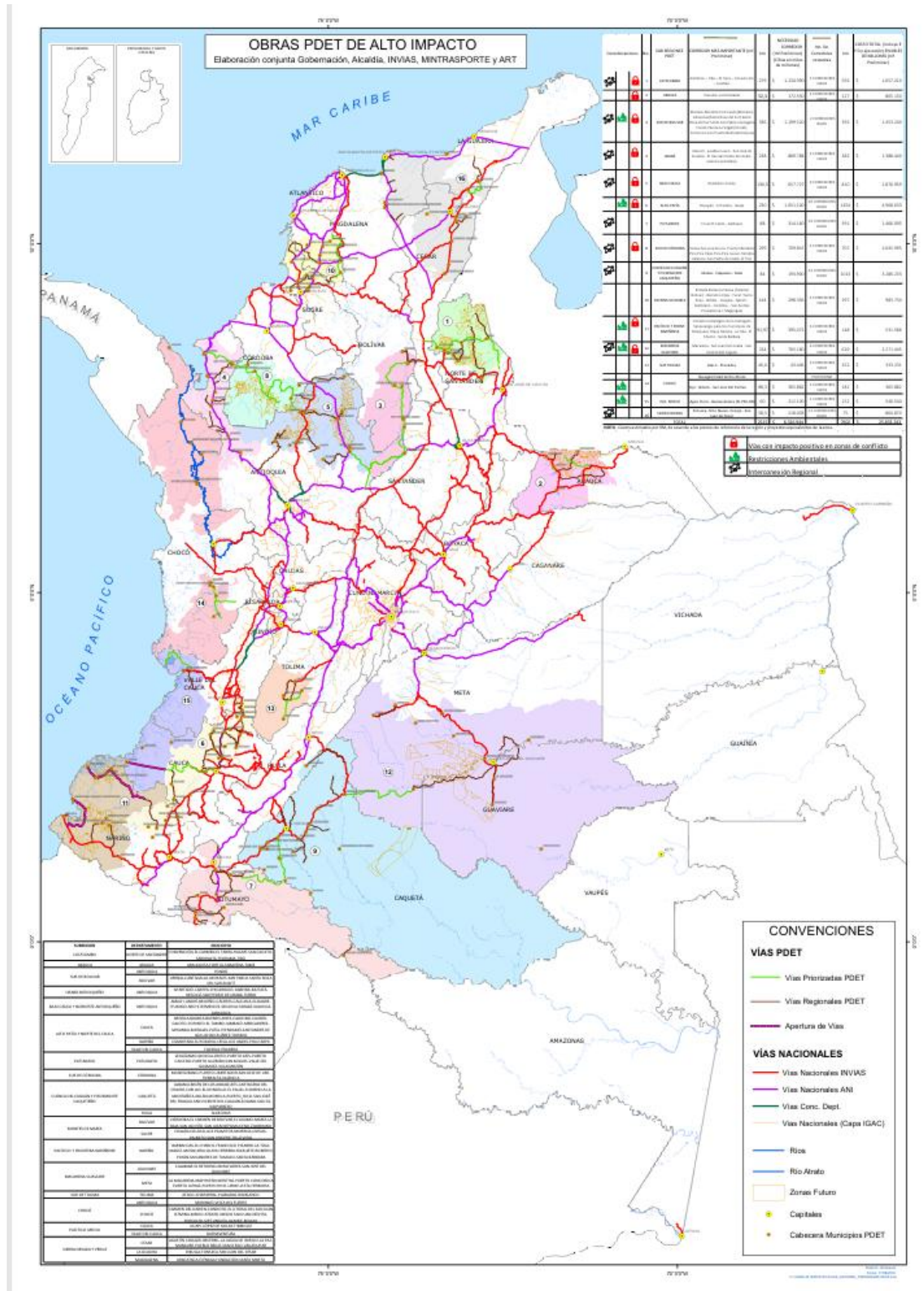
2	PERIMETRAL ORIENTE CUNDINAMARCA	DEL PERIMETRAL ORIENTE DE	PERIMETRAL ORIENTE DE BOGOTÁ S.A.S Y SHIKUN & BINUI VT AG	\$ 650.000.000.000
3	IP NEIVA GIRARDOT ESPINAL		AUTOVIA NEIVA GIRARDOT S.A.S.	\$ 942.966.957
4	ANTIOQUIA BOLÍVAR		CONCESIÓN RUTA AL MAR S.A.S. - CORUMAR S.A.S.	\$ 4.199.500.755.000
5	MULALÓ LOBOGUERRERO		CONCESIONARIA NUEVA VÍA AL MAR S.A.S. - COVIMAR S.A.S.	-\$ 933.861.000.000
6	AUTOPISTA AL MAR 1		DESARROLLO VIAL AL MAR S.A.S. - DEVIMAR S.A.S.	\$ 15.500.000.000
7	TRANSVERSAL DE LAS AMÉRICAS		VÍAS DE LAS AMÉRICAS S.A.S.	\$ 165.079.584.806
8	RUTA DEL SOL III		YUMA CONCESIONARIA S.A.	PENDIENTE LAUDO POR ACUERDO
9	AUTOPISTA AL MAR 1		DESARROLLO VIAL DEL MAR S.A.S – DEVIMAR S.A.S	\$ 140.662.817.274
10	IP MALLA VIAL DEL META		CONCESIÓN VIAL DE LOS LLANOS S.A.S.	\$ 2.324.617.498.408
11	CARTAGENA BARRANQUILLA 1G		AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA ANI	-\$ 74.136.381.653
12	CARTAGENA BARRANQUILLA 1G		CONSORCIO VIAL AL MAR	\$ 50.806.642.408
13	GIRARDOT – IBAGUÉ CAJAMARCA		CONCESIONARIA SAN RAFAEL S.A.	\$ 47.549.090.416

14	MAGDALENA 2	AUTOPISTA RIO MAGDALENA S.A.S	INDETERMINADA
15	AUTOPISTA MAR 1	DESARROLLO VIAL AL MAR S.A.S. DEVIMAR S.A.S	\$ 3.838.499.003
16	SIBERIA - LA PUNTA - EL VINO (BOGOTÁ VILLETÁ)	CONCESIÓN SABANA DE OCCIDENTE S.A.S.	INDETERMINADA
17	TERCER CARRIL BOGOTÁ - GIRARDOT	SOCIEDAD VÍA 40 EXPRESS S.A.S.	\$ 1.964.096.818.820
18	CÓRDOBA SUCRE	AUTOPISTAS DE LA SABANA S.A.	\$ 56.221.030.096
19	ALO SUR	ALO SUR S.A.S.	INDETERMINADA
20	BUGA LOBOGUERRERO BUENAVENTURA-BLB	UNIÓN VIAL CAMINO DEL PACÍFICO S.A.S.	INDETERMINADA
21	SANTANA MOCOA NEIVA	CONCESIONARIA RUTA AL SUR S.A.S.	INDETERMINADA
22	TRONCAL DEL MAGDALENA CORREDOR 1 (PUERTO SALGAR - BARRANCABERMEJA)	AUTOPISTA MAGDALENA MEDIO S.A.S.	INDETERMINADA
23	TRONCAL DEL MAGDALENA CORREDOR 2 (SABANA DE TORRES - CURUMANÍ)	AUTOPISTA DEL RIO GRANDE S.A.S.	\$ 130.000.000.000
24	CANAL DEL DIQUE	ECOSISTEMAS DEL DIQUE S.A.S.	\$ 3.154.707.588

25	ARMENIA PEREIRA MANIZALES	AUTOPISTAS DEL CAFÉ S.A.	\$ 34.798.697
26	PASTO - RUMICHACA	CONCESIONARIA VIAL UNIÓN DEL SUR S.A.S.	\$ 456.228.557.713
27	MUELLE 13	GRUPO PORTUARIO S.A.	INDETERMINADA
28	RUTA DEL SOL 1	CONSORVIO VIAL HELIOS	\$ 157.027.546.202
29	PASTO - RUMICHACA	CONCESIONARIA VIAL UNIÓN DEL SUR S.A.S.	\$ 15.053.593.754
30	BUGA LOBOGUERRERO BUENAVENTURA-BLB	UNIÓN VIAL CAMINO DEL PACÍFICO S.A.S.	INDETERMINADA
31	BUCARAMANGA BARRANCABERMEJA YONDÓ	CONCESIONARIA RUTA DEL CACAO S.A.S.	\$ 88.128.488.323
32	MAGDALENA 2	AUTOPISTA RÍO MAGDALENA S.A.S.	INDETERMINADA
33	RED FÉRREA DEL PACÍFICO	FERROCARRIL DEL PACIFICO S.A.S.	\$ 330.581.172.759
34	BUCARAMANGA PAMPLONA	AUTOVÍA BUCARAMANGA PAMPLONA S.A.S.	\$ 793.548.556.715
35	BUCARAMANGA- BARRANCABERMEJA- YONDO	CONCESIONARIA RUTA DEL CACAO S.A.S	INDETERMINADA
36	CHIRAJARA FUNDADORES	CONCESIONARIA VIAL ANDINA S.A.S COVIANDINA S.A.S.	-\$ 7.523.442.858

37	VILLAVICENCIO - YOPAL	CONCESIONARIA VIAL DEL ORIENTE S.A.S. - COVIORIENTE S.A.S.	-\$ 413.327.666.943
38	CARTAGENA BARRANQUILLA 4G- CIRCUNVALAR DE LA PROSPERIDAD	- CONCESION COSTERA CARTAGENA BARRANQUILLA S.A.S.	\$ 53.071.287.606
39	BUGA – LOBOGUERRERO – BUENAVENTURA - BLB	UNION VIAL CAMINO DEL PACIFICO	INDETERMINADA
40	CORREDOR HONDA PUERTO SALGAR - GIRARDOT	- CONCESION ALTO MAGDALENA S.A.S.	\$ 37.419.321.264
41	BOGOTÁ - VILLAVICENCIO	COVIANDES S.A.	\$ 9.123.881.914
42	BRICEÑO – TUNJA SOGAMOSO	- BTS CONCESIONARIO S.A.S.	\$ 17.541.638.991
43	CUCUTA - PAMPLONA	UNION VIAL RIO PAMPLONITA S.A.S	PENDIENTE
44	TRANSVERSAL DEL SISGA	TRANSVERSAL DEL SISGA S.A.S.	\$ 46.500.000.000
45	AEROPUERTO DE BARRANQUILLA ERNESTO CORTISSOZ	GRUPO AEROPORTUARIO DEL CARIBE S.A.S.	\$ 1.586.850.913.318
46	TERCER CARRIL BOGOTÁ - GIRARDOT	SOCIEDAD VIA 40 EXPRESS S.A.S.	INDETERMINADA
47	VINUS	CONCESIÓN VIAL DEL NUS – VINUS S.A.S.	\$ 115.808.840.590
48	CUCUTA – PAMPLONA	UNION VIAL RIO PAMPLONITA S.A.S.	PENDIENTE

9. GRANDES PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA POR REGIONES



Región	Proyectos
Región Caribe (Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, La Guajira, Magdalena, Sucre, San Andrés):	<ul style="list-style-type: none"> ● Cartagena: Nuevo aeropuerto: evaluación de la Iniciativa Privada presentada a la ANI (estudios en Factibilidad) ● Reactivación IP Ruta Caribe ● Zona portuaria del Caribe: profundización y mantenimiento de los canales de acceso de los puertos ● Barranquilla: Iniciativa Privada Aeropuerto Ernesto Cortissoz ● San Andrés: APP Aeropuerto ● Santa Marta: ampliación de la pista del Aeropuerto Simón Bolívar ● Santa Marta: acueducto y alcantarillado sanitario y pluvial (estructurado por el DNP) ● La Guajira: estructuración servicio de agua potable (pozos profundos y plantas desalinizadoras). ● Rehabilitación Valledupar – Riohacha. ● Mejorar la ejecución de la concesión Ruta del Sol 3 y Troncal del Magdalena 2. ● Estructurar ramal férreo a Barranquilla y Cartagena. Actualmente la línea Férrea solo llega a Ciénaga y Santa Marta.
Región Centro Oriente (Bogotá, Boyacá, Cundinamarca, Santander y Norte de Santander)	<ul style="list-style-type: none"> ● Bogotá: adjudicación e inicio de construcción de la Línea 2 del Metro, y evaluación apoyo al desarrollo de la Línea 3 que se encuentra actualmente en estructuración ● Bogotá: ampliación de los accesos a Bogotá por el occidente, Calle 80 y Calle 13 ● Bogotá: Construcción de una nueva entrada por la Av. Mutis (Calle 63) ● Bogotá: análisis de la propuesta de APP de iniciativa privada para la ampliación del aeropuerto El Dorado (hoy el más grande en movimiento de pasajeros y de carga de Latinoamérica) ● Santander: reactivación proyecto Bucaramanga - Pamplona (nuevo contrato de APP) ● Cundinamarca: conexión vial del altiplano cundiboyacense con corredor central del Magdalena a través del tramo Villeta

	<ul style="list-style-type: none"> - Guaduas ● Cundinamarca: APP Tren de Zipaquirá ● Bogotá-Cundinamarca-Boyacá: corredor férreo conectado al sistema ferroviario central (exportación de carbón y de otros productos desde el centro del país) ● Norte de Santander: corredor férreo del Catatumbo Cúcuta-Tibú-Magdalena Medio ● Cúcuta: Plantas de Tratamiento de Aguas Residuales (estructurado por IFC en etapa de Factibilidad) ● Cúcuta: Hospital Materno Infantil (con aportes de IFC para estructurar, 50,1%) ● Garantizar el mantenimiento de la vía Bogotá – Bucaramanga y continuar con la construcción de segundas calzadas en tramos críticos. ● Revisar los avances y realizar los ajustes necesarios al proyecto Vías de la Cigarra que adelante INVIAS con FINDETER y que comprende parte del corredor nacional Bucaramanga – Lebrija y anillo vial de Bucaramanga, con problemas de ejecución.
<p>Región Cafetero (Caldas, Quindío, Risaralda y Medellín)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Aeropuerto del Café ● Ampliación Aeropuerto de Rionegro que sirve a Medellín ● Revisar la posibilidad de concesionar el Aeropuerto de Armenia para atraer inversión privada. ● Revisión APP de iniciativa privada de nueva concesión regional. ● Revisión APP Conexión Centro (Actual Autopistas del Café que está por revertir). Incluye la segunda calzada Calarcá – La Paila. ● Revisión APP Santuario – Caño Alegre (Autopista Bogotá – Medellín) ● Estructuración nueva APP sobre concesión DEVIMED próxima a revertir. ● Garantizar recursos para la terminación del túnel del Toyo. ● Revisar los avances y realizar los ajustes necesarios al proyecto Vías del Samán que adelante INVIAS con FINDETER. Proyecto que se financia con los recursos del peaje Cerritos (Pereira – La Victoria) y que tiene serios problemas de

	<p>desfinanciación y ejecución.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Garantizar la terminación de los corredores Medellín – Quibdó y Pereira – Quibdó.
<p>Región Pacífico (Chocó, Cauca, Nariño, Valle del Cauca)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Buenaventura: profundización y mantenimiento del canal de acceso al puerto, en condiciones de competencia con otros puertos del Pacífico en Ecuador y Perú ● Tren de cercanías del Valle Fase 1: Cali-Jamundí (estructurado por FDN) ● Tren de cercanías del Valle Fase 2: Cali-Yumbo y Cali-Aeropuerto Palmira ● Corredor férreo Buenaventura – Bogotá. Parte licitado por el actual gobierno a través de obra pública, y otra parte en estructuración. ● Cali: Iniciativa Privada Aeropuertos de Suroccidente ● Cali: Electrificación de la flota de MetroCali ● Quibdó: acueducto y alcantarillado ● Cali: planta de tratamiento de aguas residuales ● Revisar la posibilidad de concesionar el Aeropuerto de Pasto y Popayán para atraer inversión privada. ● Controlar ejecución del proyecto de 4G doble calzada Buga – Buenaventura. ● Controlar ejecución del proyecto de 4G doble calzada Santader de Quilichao – Popayán. ● Iniciar las obras del proyecto de 5G Doble Calzada Popayán – Estanquillo. ● Recursos para doble Calzada Estanquillo – Popayán. Con este corredor se tendría una doble calzada entre Rumichaca y Valle del Cauca. ● Construcción de variante San Francisco – Mocoa para mejorar la conexión Pasto – Mocoa, y dar otra solución de conexión de Nariño con Bogotá. ● Revisar avances en la estructuración del proyecto Puerto Carreño – Buenaventura que tendría una nuevo paso tanto de la cordillera oriental (La Uribe, Meta con Colombia, Huila) y de la cordillera central. ● Segundo túnel de la línea.

Región Amazonía (Amazonas, Caquetá, Putumayo, Guainía, Vaupés)	<ul style="list-style-type: none">● Leticia: malecón turístico● Construcción de variante San Francisco – Mocoa para mejorar la conexión Pasto – Mocoa.● Garantizar el mantenimiento de la vía Neiva – Florencia.● Terminar corredor Florencia (Caquetá) – Villagarzón (Putumayo). Terminar corredor Florencia – San Vicente del Caguán.● Avanzar en pavimentación del corredor San Vicente del Caguán – Neiva.● Revisar la posibilidad de concesionar el Aeropuerto de Leticia para atraer inversión privada.
Región Orinoquía (Arauca, Casanare, Vichada, Meta, Guaviare)	<ul style="list-style-type: none">● Rehabilitación vías Puerto LópezGaitán - Puerto Carreño y Puerto Gaitán - Cumaribo● Ferrocarril de la Orinoquía: estudios de conexión Villavicencio-Puerto Carreño con la red férrea nacional● Estructuración y financiación de la segunda calzada del sector Bogotá – El Tablón de la vía Bogotá – Villavicencio.● Revisión concesión de 4G Malla Vial del Meta que presenta baja ejecución.● Garantizar mejoramiento de la vía Aguazul – Sogamoso (Transversal del Cusiana) que presenta graves problemas de estabilidad.● Estructuración y financiación del corredor Puerto Gaitán – Aguazul – Sogamoso, que incluya un nuevo puente sobre el río Meta, que daría otra salida al Meta y Vichada a través de Boyacá.● Continuar pavimentación de San José del Guaviare – El Retorno – Calamar.
Región Centro Sur (Huila, Tolima, Caquetá)	<ul style="list-style-type: none">● Navegabilidad del río Magdalena desde Honda a Barrancabermeja● Viabilidad extensión férrea La Dorada hacia el Huila● Segundo túnel de la línea.● Construcción de segunda calzada Ibagué – Cajamarca.