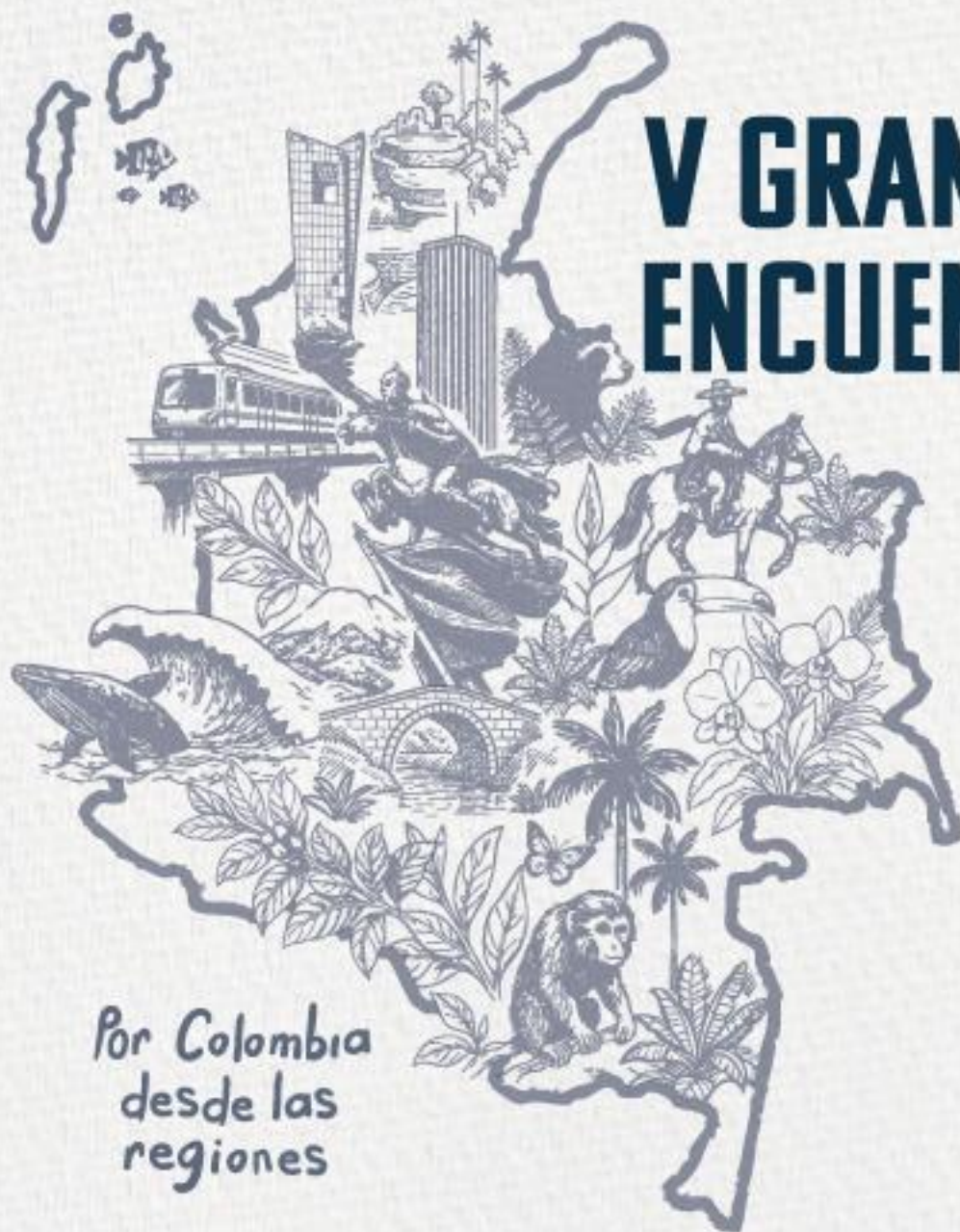




Por Colombia
desde las
regiones

V GRAN ENCUENTRO PRO

2025

Pereira
RISARALDA

El futuro desde las regiones:
apuestas productivas y
proyectos estratégicos para
el cierre de brechas

Contenido

Introducción

1. Naturaleza y enfoque estratégico de la Red PRO

- 1.1. ¿Qué es la RED PRO?
- 1.2. Principios rectores de la RED.
- 1.3. Ejes de trabajo y visión de largo plazo.

2. Apuestas Productivas

- 2.1. Altillanura – Nutriendo el mundo con nuestra energía
- 2.2. Nearshoring - Cercanos, potentes y sostenibles para la relocalización de la producción del mundo.
- 2.3. Turismo: nuestra belleza al servicio de nuestra gente
- 2.4. Construyendo para la vejez del mundo

3. Factores Críticos 2026 -2030

- 3.1. Salud
- 3.2. Energía
- 3.3. Seguridad
- 3.4. Asuntos fiscales
- 3.5. Oportunidades
- 3.6. Educación
- 3.7. Obras por Impuestos, herramienta para el cierre de brechas socioeconómicas territoriales.

4. Apuestas habilitantes del desarrollo regional

4.1. Proyectos para el impulso a la red vial nacional y regional

- 4.1.1. Importancia de la conectividad vial para el desarrollo de las regiones
- 4.1.2. Retos en materia de conectividad vial
- 4.1.3. Proyectos estratégicos:
 - Corredor Pacífico – Orinoquia
 - Corredor Bogotá – Eje Cafetero – Buenaventura – Ipiales
 - Corredor Urabá – La Virginia (Vías del Samán) – Buenaventura
 - Corredor Bogotá – Santa Marta – Cartagena – Barranquilla
 - Corredor Cúcuta – Bogotá
 - Conexiones al Chocó
- 4.1.4. Barreras comunes que limitan la implementación de los proyectos

4.2. Proyectos para el desarrollo férreo, fluvial y marítimo

- 4.2.1. Rol estratégico del transporte intermodal



4.2.2. Retos para el desarrollo del transporte intermodal en Colombia

4.2.3. Proyectos estratégicos:

- Corredor Férreo La Dorada – Chiriguaná – Santa Marta
- Corredor Férreo Bogotá – Belencito
- Conexión Corredor Férreo Central
- Corredor Férreo del Pacífico
- Navegabilidad del Río Magdalena
- Navegabilidad Río Meta
- Canal del Dique
- Dragado de profundización del Puerto de Buenaventura
- Puerto Antioquia

4.2.4. Barreras comunes que limitan la implementación de los proyectos

4.3. Infraestructura aeroportuaria

4.3.1. Rol del transporte aéreo en la conectividad territorial

4.3.2. Retos que enfrenta la conectividad aérea en Colombia

4.3.3. Proyectos estratégicos:

- El Dorado Max – Bogotá
- Aeropuerto Internacional José María Córdova – Antioquia
- Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón – Palmira
- Aeropuerto Ernesto Cortissoz – Barranquilla
- Aeropuerto Internacional Palonegro – Bucaramanga
- Aeropuerto Santiago Vila – Flandes
- Aeropuerto Internacional Matecaña – Pereira
- Aeropuerto El Edén – Armenia
- Nuevo Aeropuerto de Cartagena Bayunca

4.3.4. Barreras comunes que limitan la implementación de los proyectos

4.4. Infraestructura energética

4.4.1. Rol estratégico del acceso y confiabilidad energética

4.4.2. Retos para el desarrollo de infraestructura energética

4.4.3. Proyectos estratégicos:

- Línea de transmisión Chivor – Chivor II – Norte – Bacatá 230 kV
- Línea de transmisión Tequendama – Sogamoso 230 kV
- Línea de transmisión Refuerzo Suroccidental 530 kV
- Planta Regasificadora del Pacífico
- PPII Proyecto Kale/Platero

4.4.4. Barreras comunes que limitan la implementación de los proyectos

4.5. Sistemas de transporte público



4.5.1. Rol estructural del transporte público

4.5.2. Crecimiento de las ciudades y retos en el desarrollo del transporte público.

4.5.3. Proyectos estratégicos:

- Metro Bogotá Línea II
- Tren de Cercanías del Valle
- Tren del Río
- Tren del Café

4.5.4. Barreras comunes que limitan la implementación de los proyectos

4.6 Infraestructura de agua potable y saneamiento básico

4.6.1. Rol estructural de los servicios de agua potable y saneamiento básico

4.6.2. Retos en el desarrollo de infraestructura de agua potable y saneamiento básico

4.6.3. Proyectos estratégicos:

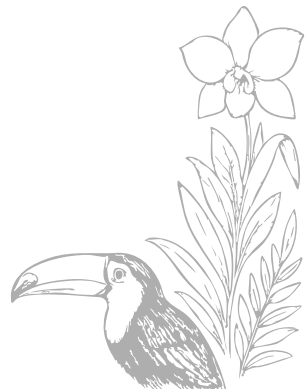
- PTAR Cañaveralejo – Cali
- PTAR Pereira y Dosquebradas
- PTAR Río de Oro – Bucaramanga
- PTAR Canoas – Bogotá
- PTAP El Curval – Santa Marta

4.6.4. Barreras comunes que limitan la implementación de los proyectos

4.7. Apuestas habilitantes del desarrollo regional priorizadas

5. Conclusiones

6. Referencias



Introducción

Colombia es un país diverso en su geografía, etnia, cultura y su desarrollo productivo. Sin embargo, esta diversidad históricamente ha estado marcada con desequilibrios territoriales, manifestados en brechas de acceso a infraestructura, servicios públicos, conectividad, inversión pública y oportunidades económicas entre regiones.

En este contexto, la Red PRO emerge como una plataforma de articulación regional sin precedentes, construida desde los territorios por once PRO regionales, con el respaldo de más de 500 organizaciones del sector empresarial, académico y social. Su objetivo central es incidir de manera técnica, articulada y propositiva en la ejecución de proyectos e iniciativas estratégicas que permitan cerrar las brechas de desarrollo, desde una perspectiva de equidad territorial y competitividad regional.

De la mano con el Consejo Privado de Competitividad (CPC) construimos este documento que constituye una base técnica y narrativa de dicha visión. Su propósito es cualificar la conversación pública sobre el desarrollo nacional desde las regiones, proponiendo una agenda articulada de apuestas productivas y proyectos habilitantes en infraestructura de transporte intermodal, energía, servicios públicos y conectividad urbana y rural. Esta agenda no busca reemplazar la política pública nacional, sino complementarla y enriquecerla, reconociendo que el conocimiento territorial, la articulación público-privada y la voluntad regional organizada son condiciones esenciales para acelerar el desarrollo.

Lo anterior contemplando que debemos plantear apuestas de desarrollo nacional que además de contribuir al cierre de brechas socioeconómicas y regionales, nos permita crecer económicamente. Sin embargo, para pensar en esas grandes apuestas debemos entender y trabajar en algunos factores críticos durante los próximos cuatro años como: la reestructuración del sistema de salud, cómo evitar un posible apagón eléctrico, la recuperación la seguridad; además de cómo se resuelve la grave situación fiscal y no menos importante, cómo acortamos la brecha de oportunidades para los más vulnerables. Todo lo anterior, con el pleno reconocimiento de la importancia de la educación para tener unas siguientes generaciones que sean el mejor capital humano para el desarrollo de nuestro país.

Desde esta mirada regional, lo que como alianza proponemos es poner en el centro las capacidades y vocaciones de cada territorio. Reconocemos que no todas las regiones parten de las mismas condiciones ni tienen los mismos desafíos, pero todas tienen algo que aportar al desarrollo del país. Por eso, en el documento se identifican esas apuestas que nacen desde los territorios: oportunidades en el agro, el turismo, la biodiversidad, la conexión con mercados y el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales. Para hacer posibles estas apuestas, se proponen proyectos estratégicos que buscan cerrar brechas, fortalecer las capacidades locales y generar un impacto real en la calidad de vida de las comunidades. Estas

iniciativas no responden únicamente a necesidades concretas, sino que también construyen una visión de país más equilibrado, productivo e integrado.

Además, este documento se estructura para responder a dos preguntas clave:

1. ¿Qué condiciones estructurales limitan hoy el desarrollo regional en Colombia?
2. ¿Cuáles son las apuestas estratégicas que pueden transformar los territorios?

El contenido se organiza en cinco capítulos:

- El primero, describe la naturaleza, principios y gobernanza de la Red PRO
- El segundo, identifica oportunidades regionales basadas en potenciales productivos y de conectividad.
- El tercero, establece los factores críticos 2026 -2030
- El cuarto, plantea proyectos habilitantes del desarrollo
- El último, establece recomendaciones y conclusiones para fortalecer el desarrollo territorial desde las regiones.

1. Naturaleza y enfoque estratégico de la Red PRO

¿Qué es la Red PRO?

La Red PRO es una alianza que agrupa a once PRO regionales y cuenta con el respaldo de 506 organizaciones del sector privado. Su principal objetivo es influir en la ejecución de proyectos estratégicos destinados a cerrar las brechas de desarrollo entre las regiones colombianas. Lejos de responder a intereses gremiales o partidistas, la Red se enfoca en el bien común y promueve un modelo económico y social sostenible, beneficiando a toda la población. Además, busca cualificar la conversación nacional sobre los grandes retos de desarrollo del país, centrando su atención en las necesidades de las regiones y fomentando un desarrollo inclusivo y equilibrado.

Ejes de trabajo y visión de largo plazo

La Red PRO orienta su acción a través de cuatro ejes fundamentales que reflejan su compromiso con el desarrollo territorial y nacional:

1. Posicionamiento como plataforma regional: La Red PRO se establece como una plataforma que articula capacidades, recursos y conocimientos de empresas, instituciones y actores regionales, consolidando una red sólida que impulsa el desarrollo sostenible y competitivo del país desde las regiones.

2. Vocería nacional y promoción de proyectos estratégicos: Actúa como vocera ante instancias nacionales para visibilizar las necesidades y prioridades regionales, e impulsa proyectos estratégicos que contribuyan a la competitividad nacional, un desarrollo regional equitativo y una gestión pública eficiente.
3. Defensa e incidencia del rol de la empresa privada: La Red PRO defiende su participación en el desarrollo del país, reconociendo la empresa privada como motor clave del crecimiento económico.
4. Promoción de una agenda nacional desde las regiones: Impulsa una agenda de desarrollo construida desde las regiones, con una visión de largo plazo que busca consolidar un país más integrado, equilibrado y sostenible.

¿Qué es el CPC?

El Consejo Privado de Competitividad es una organización sin ánimo de lucro, fruto del esfuerzo empresarial e impulsada con recursos privados, que vela por el desarrollo e impulso de la competitividad de largo plazo del país. Al igual que la Red PRO, su agenda no es gremial ni se concentra en un sector de la economía, sino en el impulso de las condiciones que mejoren la productividad de nuestra sociedad, entendiendo ésta como la principal palanca de generación de bienestar para las personas. El CPC busca influir en la política pública - desde todas las ramas del poder del Estado y a todos los niveles territoriales -, apoyar la mejora en el funcionamiento del Estado e impulsar la acción privada que propenda por el desarrollo productivo del país. Su razón de ser es la articulación que permite unir el poder de lo público y lo privado y también de las diferentes organizaciones de la sociedad que, como la Red PRO, trabaja con objetivos similares, para potenciar su fuerza e impacto.

2. Apuestas productivas

El desarrollo de Colombia se da en cada uno de sus territorios; de sus regiones que están marcadas por vocaciones productivas. Algunas regiones tienen ventajas logísticas por su proximidad a puertos, mientras otras, una fuerte vocación agroindustrial; y muchas conservan ecosistemas estratégicos con alto potencial en bioeconomía, turismo o energías limpias. Reconocer esas diferencias es la base para actuar con claridad, invertir con criterio y construir un país más equilibrado.

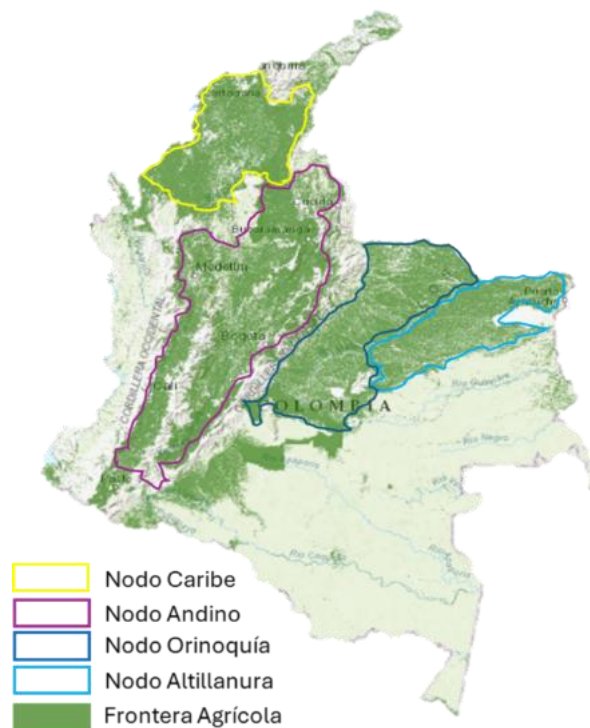
Por eso, desde la Red PRO junto al Consejo Privado de Competitividad (CPC) hemos avanzado en la identificación de esos focos territoriales de desarrollo, es decir, de aquellas zonas del país donde se concentran condiciones favorables para avanzar con proyectos estratégicos.

A continuación, se presentan cinco focos de desarrollo identificados:

2.1. Altillanura –nutriendo el mundo con nuestra energía

La altillanura colombiana comprende principalmente el departamento de Vichada y parte del Meta. En ella contamos con 7 millones de hectáreas que están en buena parte subutilizadas para producción agrícola. En este tipo de tierras sabemos que es posible tener rendimientos competitivos frente al mundo, con tecnologías sostenibles que nos permitan acceder al mercado mundial (UPRA, 2025). Las producciones de cultivos como el maíz presentan hoy rendimientos por hectárea similares a lo que se encuentra en ciertas zonas de Brasil.

Frontera agrícola en Colombia



Fuente: UPRA (2024).

Durante 2024 el área sembrada en la región de la altillanura fue de 250 mil hectáreas (ha), destinadas principalmente al cultivo soya (68 mil ha), palma de aceite (58 mil ha) y maíz (49 mil ha). La producción agrícola se concentra en los municipios de Puerto López y Puerto Gaitán (Meta), que agrupan el 98% de los cultivos transitorios y el 71% de los permanentes UPRA (2025). Estos cultivos ofrecen gran potencial de mayor expansión e integración vertical con la producción de proteína y biocombustibles. Existen también otras apuestas productivas que ocupan terrenos más pequeños en frutas tropicales, marañón y cacay, que es una especie nativa.

Adicionalmente, esta región cuenta con un alto potencial forestal. Vichada es el primer departamento del país con mayor área sembrada con plantaciones forestales comerciales, con 115 mil hectáreas que representan el 20,92% del total nacional; le sigue Antioquia con una proporción similar, y en tercer lugar el departamento del Meta con 69 mil hectáreas que equivalen al 12,6% del total nacional (MADR – Boletín Estadístico Forestal, 2023).

La integración vertical de las industrias de proteína animal con sus insumos primarios, al igual que la industria de biocombustibles, ofrece un enorme potencial de crecimiento para el país a la vez que se puede lograr otra pluralidad de objetivos.

Una mayor productividad y producción de proteína animal nos permitiría mejorar los estándares de nutrición del país y atender también la demanda mundial que, según todas las proyecciones hechas a partir de las tendencias de transición demográfica, necesitará más y mejores alimentos. Así mismo, la industria de biocombustibles nos permitiría tener productos de exportación que generarían divisas sin que tengamos que sacar mercancías del país, en la medida en que el proceso de cargue de combustibles se puede hacer en nuestros puertos marítimos y aéreos.

Este desarrollo permitiría no solo mejorar las condiciones sociales y económicas en la Altillanura, una de las regiones con mayores índices de pobreza e inseguridad alimentaria del país, sino que abriría la posibilidad de sustituir buena parte de las importaciones de granos e insumos proteicos como el 97% de la soya, el 82% de la torta de soya y el 23% del maíz y abrir nuevos mercados de exportación en arroz, carne y soya, con fuerte potencial en municipios como La Primavera y Puerto Carreño, que concentrarían más del 60% del total proyectado. Todo este desarrollo productivo y de la infraestructura habilitante podría generar más de 260 mil empleos directos e indirectos. De esta manera, el país no solo avanzaría en cerrar brechas históricas de desigualdad territorial como las que hoy afectan al Vichada, sino que también consolidaría una estrategia de seguridad alimentaria y generación de divisas para su desarrollo económico sostenible (Conexión Pacífico – Orinoquía: 1º Conexión Directa entre Buenaventura y Puerto Carreño, Geonómica Consultores, ProPacífico y FDN, 2019).

2.2. Nearshoring - Cercanos, potentes y sostenibles para la relocalización de la producción del mundo

El contexto geopolítico internacional, marcado por las tensiones comerciales entre Estados Unidos y China, los riesgos latentes en las cadenas de suministro y la creciente preocupación por la sostenibilidad ambiental en la producción y el transporte de mercancías serán factores determinantes en la reconfiguración de las cadenas globales de valor (CGV) en los próximos años. Estas tendencias han impulsado un proceso de relocalización de inversiones, en respuesta a la nueva realidad del comercio internacional.

Si somos capaces de destrabar nuestro potencial energético y aprovechar lo que nos queda de nuestro bono demográfico, nuestra localización y riqueza natural, tendremos una

oportunidad estratégica para ser destino de inversión de un mundo desesperado por generar cadenas de suministro confiables y eficientes.

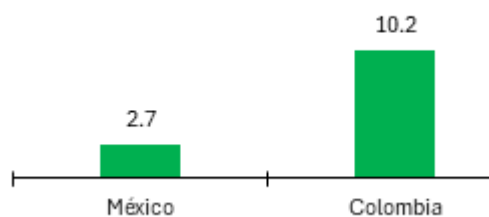
Estas apuestas también deben contar con un talento formado para cumplirlas y por lo tanto transversal hay una apuesta de cambiar la forma en la que le entregamos oportunidades a nuestros jóvenes.

Colombia tiene potencial de crecimiento en la oferta de servicios y productos para aprovechar un mundo cada vez más cambiante. Entendemos como *nearshoring* a la relocalización de procesos de producción, servicios o funciones de una empresa a un país que ofrezca ventajas como proximidad geográfica, zonas horarias similares, costos competitivos, ventajas ambientales y logísticas y condiciones económicas favorables.

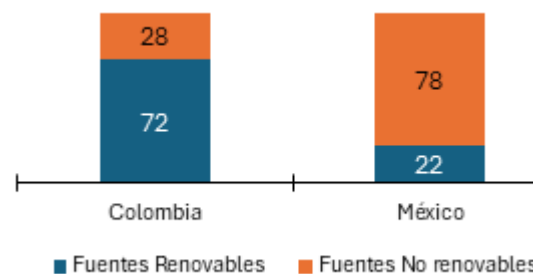
El país cuenta con una serie de ventajas comparativas que le permitirán ser protagonista en la atracción de nuevas inversiones y en la capitalización del efecto manada de empresas e inversionistas que buscan nuevos mercados para establecer sus operaciones o generar encadenamientos productivos. Entre estas ventajas destacan su ubicación geográfica estratégica —cerca de los principales mercados del mundo—, la disponibilidad de mano de obra abundante y calificada, además de condiciones ambientales favorables, especialmente en lo relativo a la composición limpia de su matriz de generación eléctrica (ver gráfica). Adicionalmente, Colombia ofrece instrumentos atractivos para la inversión como el régimen de zonas francas y cuenta con 17 acuerdos de libre comercio que les otorgan acceso preferencial a múltiples mercados, con ventajas específicas en materia de reglas de acumulación de origen.

Comparativo entre Colombia y México

Población desocupada, 2024 (%)



Composición de la matriz de generación eléctrica, 2024 (%)



Distancia entre los principales puertos marítimos en el Pacífico y el Caribe

Distancia entre puertos	Kilómetros
Veracruz-Nueva York	3.661
Cartagena-Nueva York	3.469
Manzanillo-Los Ángeles	2.223
Buenaventura-Los Ángeles	5.675

Fuente: DANE (2025), Energy Information Administration (EIA, 2024), Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi, 2025) y Sea Rates (2025).

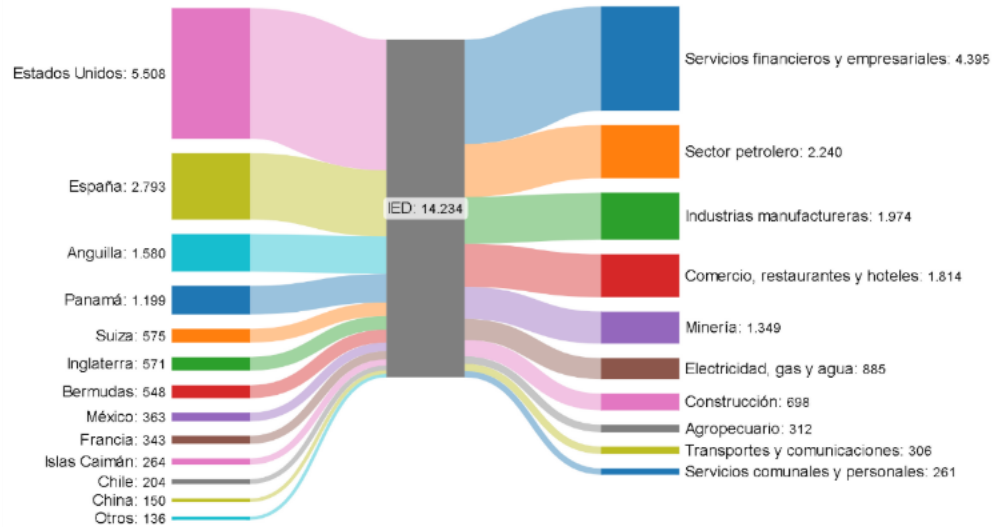
En 2024, Colombia recibió un total de USD 14.234 millones en IED, registrando una caída de 15,2% frente a 2023. Estados Unidos fue el principal país de origen de los recursos, aportando el 38,7% del total, seguido por España con 19,6%, Anguila con 11,1% y Panamá con 8,4%. Otros países con participaciones significativas fueron Suiza (4,0%), Inglaterra (4,0%), Bermudas (3,8%) y México (2,6%). Por su parte, China representó el 1,1% del total (Banco de la República [Banrep], 2025).

A nivel de actividades económicas, la mayor proporción de la IED se destinó a servicios financieros y empresariales, con el 30,9% del total, seguidos por la industria manufacturera con 13,9%, y comercio, restaurantes y hoteles con 12,7%. Las actividades de minería y explotación de petróleo concentraron el 25,2 % de los recursos, registrando una caída de 44,8% respecto al año anterior (Banrep, 2025).

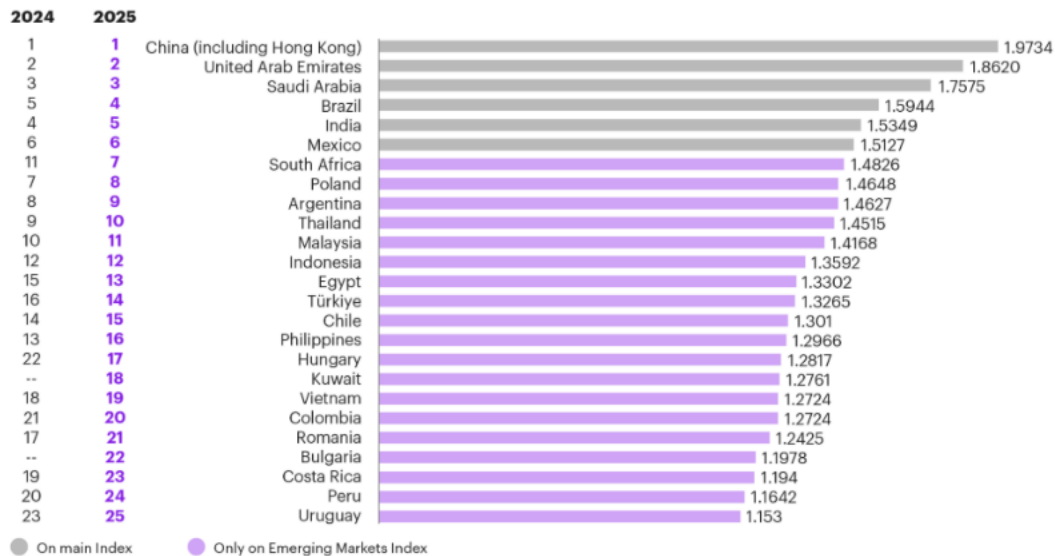
El deterioro en la llegada de IED durante el último año refleja la persistencia de retos por resolver en el país, los cuales constituyen factores de riesgo para los inversionistas internacionales y disminuyen el atractivo de la economía colombiana frente a sus pares en el mundo. Muestra de esta situación es que Colombia presenta un desempeño relativamente bajo —posición 20 entre 25 economías emergentes— en el índice de confianza para la llegada de inversión extranjera. El país se encuentra por debajo de otras economías latinoamericanas como México (puesto 6), Argentina (9), Chile (15) y Brasil (4). Este resultado sugiere una menor percepción de atractivo relativo en el contexto regional, posiblemente influenciada por factores como la incertidumbre política y regulatoria, así como por desafíos estructurales persistentes (A. T. Kearney, 2025).

Flujos de IED hacia Colombia y nivel de confianza para la atracción de inversiones

a. Inversión extranjera directa por país de origen y sector económico, Colombia 2024 (USD millones)



b. Índice de confianza para la IED en economías emergentes (puntaje entre 0 y 3), 2025



Fuente: A. T. Kearney (2025) y Banrep (2025).

2.3. Turismo: nuestra belleza al servicio de nuestra gente

Las cifras demuestran el potencial que nuestro país tiene en pasar de vender productos a la idea de vender experiencias. Nuestra geografía, que ha sido uno de nuestros principales retos en la provisión de bienes y servicios públicos, es a su vez fuente de la diversidad de nuestra oferta turística. Lograr que este conjunto de recursos naturales, culturales e históricos sean una fuente de riqueza nos exige estrategia y constancia, pero también nos promete un crecimiento incluyente y dinámico.

En 2024, la llegada de visitantes no residentes al país aumentó en 10,9%. Pasando de 6,17 millones en 2023 a 6,84 millones en 2024. Entre los principales orígenes de los visitantes internacionales se encuentran los Estados Unidos, México y Ecuador, los cuales concentraron el 42% del total (Mincit, 2025).

En relación con los destinos más visitados, Bogotá recibió durante 2024 el mayor número de extranjeros no residentes con el 34,1% del total, seguida por Antioquia con 26,3% y Bolívar con 20,8% (Mincit, 2025).

Regiones con potencial turístico en Colombia



Fuente: Elaboración propia.

El sector turismo ha sido una fuente importante de generación de divisas para nuestra economía. En 2024, los ingresos internacionales por turismo —asociados a viajes y transporte de pasajeros— ascendieron a USD 8.587 millones, registrando un aumento del 13,6% respecto al año 2023 (Banrep, 2025). Este valor representó el 48,3% de las exportaciones de servicios del país.

Así mismo, en materia de inversión extranjera directa, en 2024, los recursos destinados al sector de comercio, restaurantes y hoteles totalizó USD 1.814 millones, con un incremento de 28,7% frente a 2023 (Banrep, 2025).

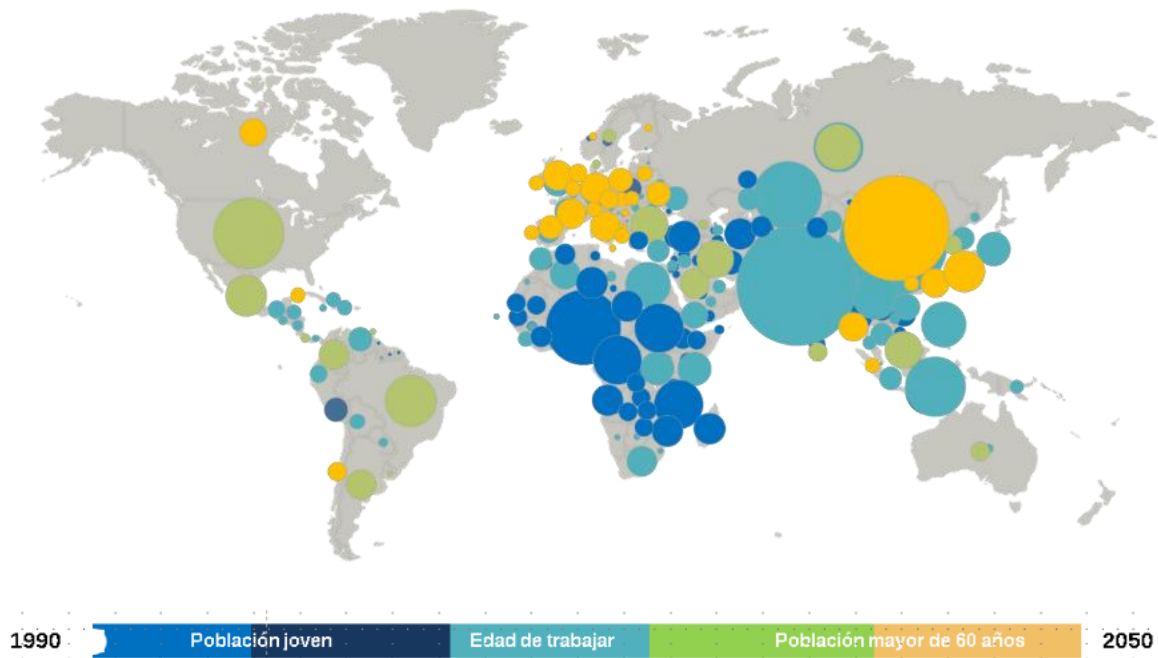
Durante 2024, esta actividad económica representó el 4,5% del PIB nacional. A pesar del potencial de crecimiento para nuestra economía, su desempeño en el último año no fue el mejor. El valor agregado del sector de alojamiento y servicios de comida fue de COP 37,8 billones, lo que representó una disminución de 3,8% respecto al año 2023 y de 7,9% frente a 2022 (DANE, 2025), un resultado que guarda relación con los resultados en materia de ocupación hotelera. En 2024, la tasa de ocupación de los alojamientos fue de 50,9%, disminuyendo 1,3 p.p. frente a 2023 (DANE, 2025).

En la actualidad el sector turismo emplea a 899.204 personas, lo que representa el 3,9% de los ocupados a nivel nacional (DANE, 2025).

2.4. Construyendo para la vejez del mundo

La transición demográfica está ocurriendo a velocidades superiores a las que se habían proyectado hasta hace no muchos años. Esto implica una población mayor, pero también con mayores ingresos y alta demanda de bienestar en su vejez. Colombia es un país cuya condición tropical ofrece climas diversos y relativamente estables para las demandas que usualmente trae la tercera edad y tiene la capacidad de proveer servicios de bienestar a costos que no pueden ser igualados en el mundo desarrollado. Mientras que la inteligencia artificial arrasará con todo aquello que sea automatizable, lo que esté en el centro de la humanidad tendrá oportunidad de prosperar. El cuidado es uno de esos resquicios en los que buscaremos alejarnos de la máquina y nos permite como país generar una ventaja competitiva donde hoy vemos una vulnerabilidad.

Proyección de población mundial, 1990-2050.



Fuente: Naciones Unidas (2023).

Los países desarrollados ya han hecho en su mayoría esta transición y hoy enfrentan retos para atender las necesidades de sus poblaciones mayores y para alimentar sus procesos de producción. En Colombia podríamos reunir las siguientes condiciones: aún contamos con una población joven que, si bien será cada vez más escasa, hoy reclama oportunidades productivas (en 2024 el 23.5% de la población entre 15 y 28 años no estudió ni trabajó, según el DANE).

El sector de la construcción siempre ha sido un motor de empleo y encadenamiento de múltiples sectores de la economía. Apoyar un proceso de atracción de personas que busquen envejecer en un entorno climático más estable, en el que sus pensiones tengan mayor capacidad adquisitiva y donde los costos de muchos bienes y servicios aún no presenten las presiones de sus entornos nacionales, nos ofrece una oportunidad de crecimiento en un sector que ha sido experto en este tipo de jalonamientos productivos. Este desarrollo demanda la generación de infraestructura no solo de vivienda sino también del cuidado, abriendo además la puerta para la empleabilidad de una población femenina que hoy día no está incorporada en la fuerza laboral, en muchos casos, por no disponer de todas las horas laborales debido a las tareas del cuidado (cerca del 90% de las personas inactivas que se dedican a oficios del hogar, aproximadamente 7,7 millones, son mujeres).

En la medida en que Colombia no sea ajena al fenómeno de transición demográfica, con una esperanza de vida que aumentó en cerca de 7 años desde el 2000 (70,9 años) hasta el 2023

(77,7 años), podría darse un proceso virtuoso en la creación de esta comunidad también para nuestra población que envejece (DANE, 2023). En 2024, había 8 millones de adultos mayores (60+ años), el 15,5% de la población, cifra que se proyecta que supere los 14 millones para 2050, lo que representaría aproximadamente el 25% de la población total.

3. Factores Críticos 2026 -2030

Las apuestas productivas son uno de los caminos de progreso que debe seguir el país, pero para hacerlo tendrá también que superar al menos seis crisis que han venido consolidándose de tal manera que sin su resolución, es difícil pensar en un entorno estable en el cual se puedan proponer otros proyectos. Estas seis crisis son las de la salud, la energética, la de seguridad, la fiscal, una que hemos llamado conjuntamente de “oportunidades”, que tiene que ver sobre todo con encontrar salidas para el futuro productivo de la población más joven, teniendo claro que parte de sus causas radican en el sexto factor: la educación en toda su trayectoria, desde la primera infancia hasta la educación superior.

3.1. Salud

El sistema de salud colombiano se destaca por su alto nivel de cobertura, bajo gasto de bolsillo de los hogares (aunque en los últimos años ha aumentado) y esquema solidario de aseguramiento. Sin embargo, enfrenta presiones estructurales asociadas a la idea de que el derecho al que deben tener acceso todas las personas en Colombia no puede ser limitado en términos de servicios y tecnologías. La estructura de una red de aseguramiento ha sido instrumental en la ampliación de la cobertura y la gestión del andamiaje operativo más allá del servicio de salud mismo. Sin embargo, la ausencia de un marco regulatorio de aseguramiento, como se encuentra en el sistema financiero, puede haber contribuido a muchas de las tensiones que se han acumulado durante años, tal como las complejidades de la integración vertical, los incentivos para la reducción de costos y la adecuada provisión de los servicios de prevención. Tampoco se logró que la estructura tuviera la capacidad de irrigar de la misma manera muchos de los territorios periféricos y desconectados, generando una discriminación de facto para porciones muy vulnerables de la población.

Finalmente, el desbalance sistemático entre las fuentes y los usos generó la acumulación de deudas que hoy enfrentan al sistema a problemas de solvencia y de caja que impiden poder transitar a otro equilibrio sin resolver el balance general del sistema.

La anterior es una descripción resumida de muchos de los problemas que llevaron al sistema a la crisis actual, pero deben conjugarse con las amenazas emergentes. El envejecimiento poblacional incrementará los costos de atención y exacerbará el problema de desfinanciación, con menos jóvenes entrando a la fuerza laboral formal y un mayor número de usuarios de servicios, con costos promedio mayores. También deberá lidiar con el aumento de los costos derivados de nuevas tecnologías médicas y medicamentos, y con la fragmentación en la

información y en la gestión de servicios, lo que reduce la eficiencia y conlleva dificultades para proveer servicios oportunos.

3.2. Minas y Energía

En el mundo de la energía hoy encontramos varios factores que confluyen y no solo ponen en riesgo nuestras palancas de crecimiento y bienestar, sino también la capacidad que tenemos de utilizar nuestros recursos naturales para la atención de las partes más vulnerables de nuestra población.

Por una parte, el sistema eléctrico nacional está frente a la amenaza inminente de un apagón dentro de los siguientes dos años. En lo que tiene que ver con la generación de energía, solamente el 21% de la capacidad planeada entre 2021 y 2024 entró en operación según XM. La misma fuente dice que el 55% de los proyectos de transmisión que se encuentran en construcción, tienen atrasos para entrar en funcionamiento; y también existen cuellos de botella para que la generación pueda proceder con los trámites de conexión. La matriz de generación sigue concentrándose en recursos hídricos (65%) y se han castigado proyectos térmicos que prometen generar cantidades de energía de forma más eficiente que los proyectos de fuentes no convencionales renovables.

Dicho lo anterior, al margen de la fuente energética, todos los proyectos, tienen retrasos que hoy equivalen a 247 trámites pendientes que acumulan hasta 2000 días en las demoras que presentan. Se identifican dificultades asociadas a los trámites ambientales, los cuales suelen ser extensos, poco claros y sujetos a variaciones en los criterios de evaluación entre autoridades. Estos factores han derivado en retrasos y bloqueos prolongados de proyectos estratégicos, como los eólicos en La Guajira y la central de Hidroituango, generando incertidumbre institucional y regulatoria. Los problemas en la prestación del servicio en la costa Caribe persisten. Y, finalmente, el debate de tarifas ha generado incertidumbre respecto de la capacidad de nuevos proyectos de lograr los retornos deseables para su inversión.

La ausencia de un marco estable y predecible para la transición energética, que articule a los sectores de energía, ambiente y comunidades, se percibe como un obstáculo que desalienta la inversión y retrasa la puesta en marcha de iniciativas clave.

Esta ausencia ha castigado especialmente al sector de minas e hidrocarburos, que son una parte fundamental de la riqueza de nuestro país y con cuyas regalías, dividendos e impuestos generados, se ha apoyado la salud fiscal por muchos años. Dentro de las apuestas productivas del país estos energéticos tendrían que continuar siendo parte esencial de nuestra canasta de productos y las señales de exploración, parte importante de la política pública.

Por el contrario, la cadena de distribución de hidrocarburos y gas presenta una vulnerabilidad estructural asociada a la insuficiencia de infraestructura, a la ausencia de almacenamiento

estratégico y a la decisión de este Gobierno de no continuar con proyectos de nueva exploración ni con los pilotos para nuevas tecnologías de extracción como el fracking.

Es fundamental entonces que haya una señal de compromiso evidente respecto a la explotación de los recursos que ya están dentro del mapa de reservas del país y de exploración de nuevas reservas, utilizando los avances tecnológicos disponibles. Igualmente, en el frente de la minería, es importante abrir la exploración a otros metales y minerales que pueden hacer parte del proceso de transición energética del mundo.

3.3. Seguridad

De acuerdo con los datos de la Iniciativa Armed Conflict Location and Event Data (ACLED, 2025), en Colombia, durante los últimos dos años y seis meses, más de 26,7 millones de personas estuvieron expuestas a violencia organizada, lo que representa un incremento del 24% respecto al periodo anterior.

La intensificación de los ataques contra la población civil responde a una reconfiguración del poder armado en los territorios, marcada por el fraccionamiento de estructuras ilegales y rupturas de pactos de no agresión, alimentados por la expansión de economías ilícitas como la Cocaína. Muestra de esto es que, según las Naciones Unidas (UNODC 2025), el 67% de los cultivos de hoja de coca se encuentran en Colombia, lo cual equivale a 253 mil hectáreas, 191 mil más que en 2010 y 110 mil más que en 2020.

De acuerdo con la Defensoría del Pueblo (2025), entre enero y febrero de 2025 se han activado al menos once focos de emergencia humanitaria, con afectaciones directas sobre comunidades campesinas, afrodescendientes e indígenas. Estos focos se ubican en corredores geográficos de alta conflictividad, que incluyen: Arauca, Catatumbo, Perijá y Magdalena Medio, Cauca, Nariño (Guayumbaco), nordeste y bajo Cauca antioqueño, Pacífico vallecaucano, Putumayo, San Juan chocoano, Sierra Nevada, sur de Córdoba, sur de Meta y Guaviare, y Tolima. En estos territorios, la violencia no se expresa únicamente a través de enfrentamientos armados entre facciones, sino mediante un repertorio más amplio de coerción que incluye confinamientos prolongados, desplazamientos forzados, amenazas generalizadas y el establecimiento de normas impuestas por actores ilegales.

Los grupos armados ya no solo disputan rutas o rentas ilícitas, sino que han construido formas de dominación territorial sostenidas por la violencia cotidiana. En zonas como el Pacífico vallecaucano y la Sierra Nevada, se ha documentado la restricción del acceso a servicios básicos, el cierre de vías fluviales o terrestres y la imposición de toques de queda informales, que reducen la autonomía de las comunidades y limitan gravemente su movilidad (Defensoría del Pueblo, 2025).

En 2024, se registraron 589 casos de hurto por cada 100.000 habitantes. Las tasas más altas de hurtos se concentraron en Bogotá (1.613 por cada 100.000 habitantes), Huila (646) y Meta (613). En materia de homicidios, la tasa nacional alcanzó los 25,3 casos por cada 100.000 habitantes, con Arauca (57,2), Cauca (51,7) y Valle del Cauca (48,8) como los departamentos más afectados (Mindefensa, 2025).

Este resurgimiento de los fenómenos violentos que nunca llegaron a desaparecer del entorno nacional y el incremento de la criminalidad en general abren discusiones del pasado, generan zozobra en muchos territorios que viven sin tregua este tipo de ataques y continúan minando la credibilidad de la institucionalidad en particular en ciertos territorios alejados del centro de gobierno.

3.4. Asuntos fiscales

En materia fiscal el país se enfrenta a una de las situaciones más difíciles que haya visto en lo corrido del siglo. Existen presiones de gasto estructurales que se originan en algunos debates que aquí se han mencionado, en particular el sistema de seguridad social. En promedio entre 2014 y 2019 las transferencias de seguridad social representaron el 4.4% del PIB y para 2025 se estima que representen un 6.1% de éste. Por su parte el Sistema General de Participaciones (SGP) pasó en ese mismo período de representar el 3.8% del PIB, al 4.3% del PIB, aún sin que se haya dado la modificación del acto legislativo que incrementa paulatinamente el porcentaje de ingresos del Gobierno Nacional Central que deben asignarse en el margen a dicho sistema. Un tercer punto para destacar frente a las inflexibilidades de gasto que hemos venido acumulando, se encuentra el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPC), que logró reducirse hasta el 0.4% del PIB en 2025 – viniendo de representar un 1.2% del PIB en 2022, primer año en que se reconoció en las cifras fiscales- continúa ejerciendo presión de gasto.

Esta presión de gasto cuya reducción dependería de discusiones sociales y políticas, que hasta el momento no han logrado solventarse de forma exitosa en el país, nos ha llevado a remediar los problemas fiscales que cada cierto tiempo salen a la superficie y usualmente en respuesta a algún golpe exógeno que los exacerba con una reforma tributaria. Sin embargo, por un lado, los niveles de recaudo de estas reformas han sido inferiores a los esperados y sobre todo a los necesarios para resolver de manera satisfactoria esta situación de vulnerabilidad fiscal; y por otro, la estructura tributaria resultante de estas continuas reformas, guiadas más por un ánimo fiscalista que con criterios de competitividad, carga en exceso a la actividad productiva, a la inversión de capital y en general al sector formal de la sociedad, generando a su vez ineficiencias de recaudo y malos incentivos para el crecimiento, la formalidad y la confianza en las instituciones.

En el periodo reciente dejó incluso de ser evidente el compromiso del Gobierno Nacional Central de querer realizar un ajuste paulatino que respondiera a problemáticas que, como ya

se mencionó, son complejas y requieren de tiempo y de gran liderazgo político para resolver. Esto se terminó reflejando en un aumento sustancial de la prima de riesgo que paga el soberano por su endeudamiento, lo cual llevó la carga de intereses de un 2.7% del PIB, en promedio entre 2014 a 2019, a un estimado de 4.7% del PIB para 2025.

Todo lo anterior nos ha llevado a tener niveles de deuda pública neta sobre PIB de algo cercano al 60% para 2025, nivel muy superior al 55% que fue estimado como un “ancla” razonable para no generar espirales de insostenibilidad de esta, en la última modificación de la regla fiscal.

3.5. Oportunidades

Dentro de las grandes crisis que deben atenderse en el siguiente período de gobierno, está la de dar una respuesta a las muchas personas que hoy no encuentran caminos de superación de la pobreza o de movilidad social en términos generales.

Si bien los niveles de cobertura del sistema de educación han venido mejorando, en la última etapa escolar o media, la cobertura neta sigue siendo inferior al 50%. Cuando obviamos la edad de los estudiantes encontramos que el 68% de los hombres y el 71% de las mujeres está estudiando, pero que el 15% y el 20.6%, respectivamente, no estudia ni trabaja. Finalmente, un 11.8% de los hombres y un 5.1% de las mujeres trabaja solamente, pero el 93% de esta población lo hace informalmente (GEIH, 2024, cálculos CPC).

Incluso cuando se logra mantener a los jóvenes cubiertos, el sistema de formación mantiene una desconexión frente a las demandas reales del empleo. Esta situación ocurre en un contexto de pérdida del bono demográfico, desempleo juvenil elevado y limitadas oportunidades laborales de calidad. La formación impartida no corresponde con las competencias que requieren los sectores productivos, lo que abre aún más la brecha entre educación y mercado laboral.

El modelo actual privilegia la obtención de títulos académicos sobre la inserción efectiva en proyectos productivos. Este enfoque limita la empleabilidad y acentúa el desajuste entre la preparación de los jóvenes y las necesidades de la economía. En esta situación, se tendrá que aumentar el protagonismo del sector productivo en la definición de la formación de talento humano, para lograr que los programas educativos se ajusten a las demandas de los sectores productivos. Así mismo, se requiere de marcos normativos que permitan la flexibilidad y agilidad para ajustar oferta y demanda tanto en el sistema de formación como en las normas laborales.

Hay muchos espacios de mejora en el esquema de formación técnica y tecnológica del país, en el que aún no contamos con suficientes instituciones acreditadas. También de competencia al SENA, en tanto al rol que hoy ocupa dentro de la normatividad laboral. La formación dual,

en la que se unen empresa e institución educativa y la orientación hacia oficios desde etapas tempranas del proceso educativo, son caminos que el país tiene que acelerar para abrirle las puertas a una cohorte de jóvenes que empieza a ser en el mundo, el recurso verdaderamente escaso.

3.6. Educación.

La educación es un derecho fundamental que debe garantizarse de manera integral, desde la primera infancia, incluyendo la educación básica y media, hasta la educación superior. Aunque la cobertura neta nacional ha alcanzado el 90,3% según el Ministerio de Educación Nacional (MEN, 2023), persisten profundas desigualdades regionales. Muchas zonas del país presentan tasas de cobertura educativa inferiores al promedio nacional y una tasa de tránsito inmediato a la educación superior de apenas del 45,9% en 2024. Estos indicadores revelan una urgencia: Colombia necesita avanzar hacia un sistema educativo que no solo garantice el acceso a la educación, sino la permanencia de los estudiantes en un sistema educativo que los forme integralmente en condiciones de calidad.

Frente a estos desafíos, se requiere un compromiso que trascienda gobiernos. Este compromiso debe traducirse en acciones estructurales y constantes, con visión de largo plazo, que garantice una trayectoria educativa completa y continua. Desde los primeros años de vida hasta la formación profesional, el sistema debe construirse con enfoque territorial, de sostenibilidad y articulación intersectorial entre el sector público, privado, académico y productivo. La educación debe ser pensada como un sistema conectado que responda a las realidades de cada región.

Para lograrlo, es indispensable abordar estrategias de permanencia en el sistema educativo. Esto implica implementar estrategias que aseguren condiciones dignas en los ambientes escolares (infraestructuras y dotaciones), incluyendo bienestar integral, salud mental y el fortalecimiento de habilidades socioemocionales. Estas acciones no solo mejoran el acceso y la permanencia en el sistema educativo, sino que promueven el desarrollo humano desde la primera infancia, sentando las bases para aprendizajes significativos.

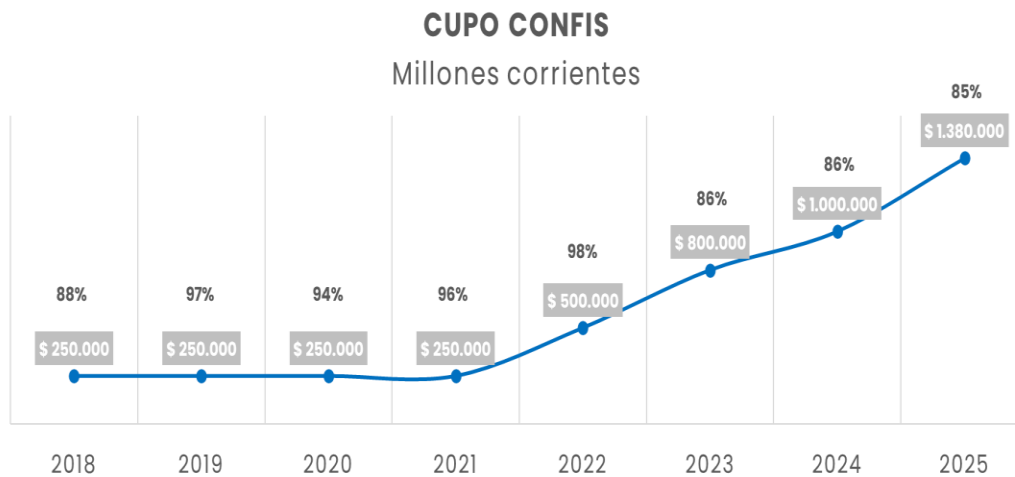
Además, la calidad educativa requiere una transformación profunda. Los bajos resultados en competencias básicas como lectura, escritura y matemáticas evidencian la necesidad de consolidar estrategias de enseñanza y aprendizaje con estándares exigentes y evaluaciones periódicas. Esto incluye formar y motivar a los docentes, garantizar materiales pertinentes, fortalecer las licenciaturas en educación y acompañar a los estudiantes desde la educación inicial.

Finalmente, la educación debe ser pertinente y conectarse con el desarrollo regional. Articular la oferta educativa con las demandas del sector productivo y fomentar el tránsito efectivo

hacia la educación superior, es fundamental para que los jóvenes cuenten con la preparación para alcanzar sus proyectos de vida y aporten al desarrollo de sus territorios.

3.7. Obras por Impuestos, herramienta para el cierre de brechas socioeconómicas territoriales

El mecanismo de Obras por Impuestos, creado en 2016 por el Gobierno Nacional, se ha convertido en una herramienta que une la capacidad empresarial con el anhelo de transformar realidades en los territorios más golpeados por la pobreza y la violencia. Gracias a este instrumento, las compañías pueden destinar hasta el 50% de su impuesto de renta a la ejecución directa de proyectos que llevan desarrollo y esperanza a los municipios priorizados como Zonas Más Afectadas por el Conflicto Armado (ZOMAC) y municipios con Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET). Más que una forma de pago del impuesto de renta y complementarios, es una oportunidad para que el sector privado sea protagonista en la construcción de un país más equitativo, invirtiendo en infraestructura de transporte, educación, salud, agua potable y energía, entre otros proyectos que generan bienestar colectivo y crecimiento sostenible. Con cada obra, se cierran brechas, se fortalecen comunidades y se promueve el desarrollo de las regiones.

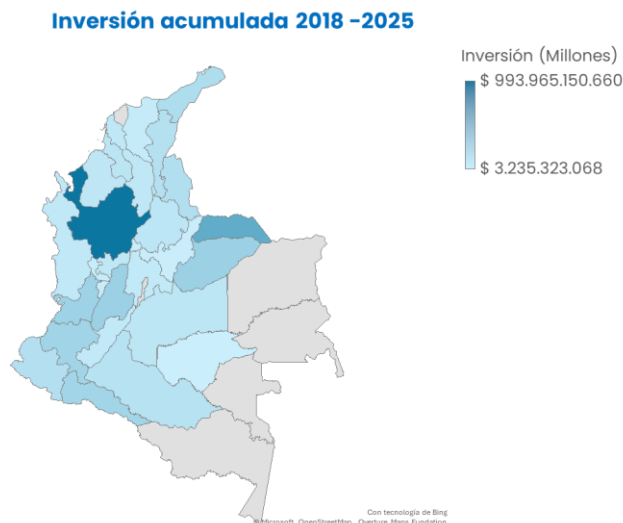


Fuente: Elaboración propia con datos de ART, 2025

Entre 2018 y el corte de agosto de 2025, el mecanismo ha evidenciado un crecimiento notable que refleja tanto su consolidación como el aumento de confianza en su capacidad para transformar las realidades de los territorios. El cupo CONFIS, que en 2018 se mantenía en \$250.000 millones, alcanzó en 2025 la cifra de \$1,38 billones, con niveles de ocupación del cupo cercanos o superiores al 85% en la mayoría de los años. Este comportamiento muestra cómo las empresas han visto en Obras por Impuestos no solo un mecanismo tributario, sino una verdadera oportunidad para incidir en el cierre de brechas y en la construcción de

desarrollo en los territorios más rezagados. Este dinamismo invita a seguir avanzando en una mayor diversificación territorial y sectorial, para que los beneficios se extiendan de manera más equitativa sobre el territorio nacional y contribuya a la disminución de las disparidades territoriales.

Departamento	Inversión	No. Proyectos
Antioquia	\$993.965.150.660	76
Arauca	\$548.325.570.464	33
Tolima	\$247.865.303.219	67
Casanare	\$243.853.916.039	28
Valle del Cauca	\$232.019.056.734	26
Cauca	\$217.009.359.103	28
Putumayo	\$213.146.280.394	29
La Guajira	\$146.610.397.649	20
Norte de Santander	\$126.857.294.710	24
Nariño	\$125.073.493.818	18
Cesar	\$118.891.926.377	21
Caquetá	\$106.081.252.405	12
Sucre	\$74.887.954.283	10
Santander	\$73.546.105.777	22
Meta	\$70.371.558.123	14
Córdoba	\$66.334.166.684	5
Otros	\$370.657.036.274	81



Nota: Cifras 2025 corresponden a datos del primer corte (agosto 2025).

Fuente: Elaboración propia con datos de ART, 2025

Aunque el crecimiento del cupo CONFIS y la confianza en el mecanismo evidencian sus beneficios, persisten retos que limitan su alcance pleno en los municipios habilitados. Entre 2018 y 2025, la ejecución de proyectos se ha concentrado en territorios como Antioquia (\$994 mil millones en 76 proyectos), Arauca (\$548 mil millones en 33 proyectos) y Tolima (\$248 mil millones en 67 proyectos), mientras que departamentos con altos niveles de rezago socioeconómico como Chocó, Guaviare o Magdalena no han logrado consolidar capacidades para jalonar proyectos a través de este mecanismo en sus territorios.

Para expandir en mayores lugares de Colombia el mecanismo y abarcar mayores sectores del desarrollo, se deben superar limitaciones en cuanto a la estructuración de proyectos de calidad en los diferentes territorios y mayor celeridad en los tramites con las entidades territoriales, de tal manera que promuevan la concurrencia de empresas en más lugares de Colombia.

A estas limitaciones se suman:

- Una dispersión normativa que dificulta la gestión homogénea del mecanismo.
- Una planeación fiscal desarticulada, con autorretenciones y anticipos de renta que reducen los saldos disponibles de las empresas para ejecutar proyectos bajo el mecanismo.

- Una distribución de riesgos que recae excesivamente en los contribuyentes, desincentivando su participación.
- Falta de una mayor difusión del mecanismo y fortalecimiento de las capacidades de la Agencia de Renovación del Territorio (ART) y las entidades nacionales competentes (ENC) para la asistencia técnica y jurídica en las fases de estructuración y ejecución de los proyectos.

Estas barreras hacen que muchos territorios habilitados permanezcan rezagados y no logren acceder a los beneficios que ofrecen las obras por impuestos. Por ello, resulta urgente avanzar hacia una mayor unificación normativa y un ajuste de la planeación fiscal, de manera que las Obras por Impuestos cumplan plenamente su propósito de cerrar brechas y generar oportunidades en las regiones que más necesitan de esta inversión.

4. Proyectos habilitantes del desarrollo de Colombia desde las regiones

Para apalancar la materialización de las apuestas productivas y sociales descritas, se necesita impulsar un portafolio de proyectos estratégicos que actúan como habilitadores del desarrollo de Colombia desde las regiones. Estos proyectos incluyen intervenciones en infraestructura vial, con corredores que son cruciales para mejorar la conectividad, la logística y accesibilidad entre regiones; iniciativas orientadas a desarrollar el transporte intermodal, que buscan optimizar la distribución de bienes a nivel interno y externo; y proyectos destinados a la expansión y modernización de la infraestructura aeroportuaria, esenciales para facilitar la conectividad y el comercio internacional de alto valor. Desde el ámbito energético, se abordan proyectos que buscan garantizar un suministro confiable y sostenible que soporte el crecimiento productivo y la calidad de vida en todas las regiones.

Considerando que las zonas urbanas cada vez albergan mayor población frente al contexto rural, se enfatizan proyectos de transporte público que promueven soluciones de movilidad eficientes, seguras y sostenibles. Así mismo, en el sector de agua y saneamiento básico, se plantean proyectos necesarios para garantizar el acceso a estos servicios esenciales.

Estas apuestas habilitantes han sido desarrolladas con el objetivo de viabilizar las oportunidades de desarrollo identificadas previamente, transformando su gran potencial en impactos tangibles que beneficien de forma directa a las comunidades y contribuyan así al desarrollo integral del país, desde las regiones. Estos proyectos estratégicos se alinean con diferentes planes maestros sectoriales e intermodales, al igual que con las necesidades de los territorios enfocándose en construir un entorno más favorable para la inversión, el bienestar social y la sostenibilidad a largo plazo.

4.1. Proyectos para el impulso a la red vial nacional y regional



La red vial nacional y regional es fundamental para garantizar la conectividad efectiva entre las diferentes regiones de Colombia, facilitando el flujo de personas, bienes y servicios que sustentan la economía y el bienestar social. Mejorar esta infraestructura es clave para superar las barreras territoriales que limitan el desarrollo, especialmente en zonas históricamente desconectadas y entornos rurales. Los proyectos estratégicos que se presentan en esta sección son resultado de un trabajo colaborativo entre las organizaciones que hacen parte de la Red PRO y actores de las distintas regiones. La ejecución de estos proyectos supone impactos en la reducción de costos logísticos, en la mejora del acceso a mercados tanto internos como externos, así como a servicios sociales de primera necesidad.

4.1.1. Importancia de la conectividad vial para el desarrollo de las regiones

Contar con una red vial de transporte que integre las distintas regiones de Colombia, mejorando la accesibilidad al reducir los tiempos de desplazamientos y los costos de transporte, es clave para reducir las desigualdades entre regiones, las disparidades socioeconómicas y potencializar la competitividad. Una infraestructura de transporte ineficiente tiene impactos negativos sobre las cadenas de suministro y entregas de las empresas, ocasionando pérdidas en ventas (Banco Mundial, 2021). En términos de comercio

exterior, una disminución del 10% en los costos de transporte tiene el potencial de aumentar en un 30% las exportaciones (BID, 2018).

Por otra parte, una mejor calidad de la red vial en las zonas rurales puede potencializar la integración territorial, reducir los tiempos y costos de viaje, facilita el acceso bienes y servicios de primera necesidad y promueve el desarrollo productivo, la generación de ingresos y la inclusión en cadenas de valor nacionales y globales (ProPacífico, 2022). El mejoramiento de la red rural tiene el potencial de incrementar la productividad agrícola en un 62% al facilitar el acceso a insumos y tecnología, a la vez que incrementa en un 5% la probabilidad de ventas y en un 15% el valor de la producción. (Ortega, 2018).

Estudios como el elaborado por Villar et al. (2014) muestran que en Colombia existe una relación negativa entre la densidad de las vías regionales y los indicadores de pobreza multidimensional a nivel municipal. De esta manera, la distancia a los centros urbanos es uno de los principales factores que explica la baja productividad y los niveles de pobreza de ciertas zonas rurales del país. Lo anterior refleja la importancia que tiene una mejor infraestructura de transporte que facilite la conexión entre las distintas regiones del país, los puertos y los centros de comercio para impulsar el crecimiento económico, reducir la pobreza y fomentar el desarrollo regional de las zonas aisladas (Volpe y Blyde, 2013).

4.1.2. Retos en materia de conectividad vial

De acuerdo con el Plan de Vías para la Integración Regional del Ministerio del Transporte, Colombia cuenta con más de 205.109 km de vías, de las cuales 17.993 km son vías primarias administradas por la ANI e INVÍAS, 44.833 km son vías secundarias, administradas por los departamentos y 142.283 km son vías terciarias administradas en su mayoría por los municipios y el restante por INVÍAS. De la red primaria un 41.6% se encuentra en buen estado, 35% en regular estado y un 25,5% se encuentra en mal estado, mientras que la red terciaria un 19% se encuentra en buen estado, un 41% en regular y un 40% en mal estado.

La red vial primaria se encuentra conformada por troncales, transversales y conexiones intermodales entre las aglomeraciones. Sin embargo, el país aún no cuenta con una red vial que conecte en al menos en doble calzada con condiciones óptimas sus principales centros de producción y consumo que son Bogotá D.C., Antioquia. Valle del Cauca, Cundinamarca y Atlántico con los principales nodos de comercio exterior donde se ubican Cartagena, Barranquilla, Buenaventura, Ipiales y Cúcuta. Tampoco se identifican conexiones viales de calidad con los principales nodos Intermedios como Bucaramanga y el eje cafetero.

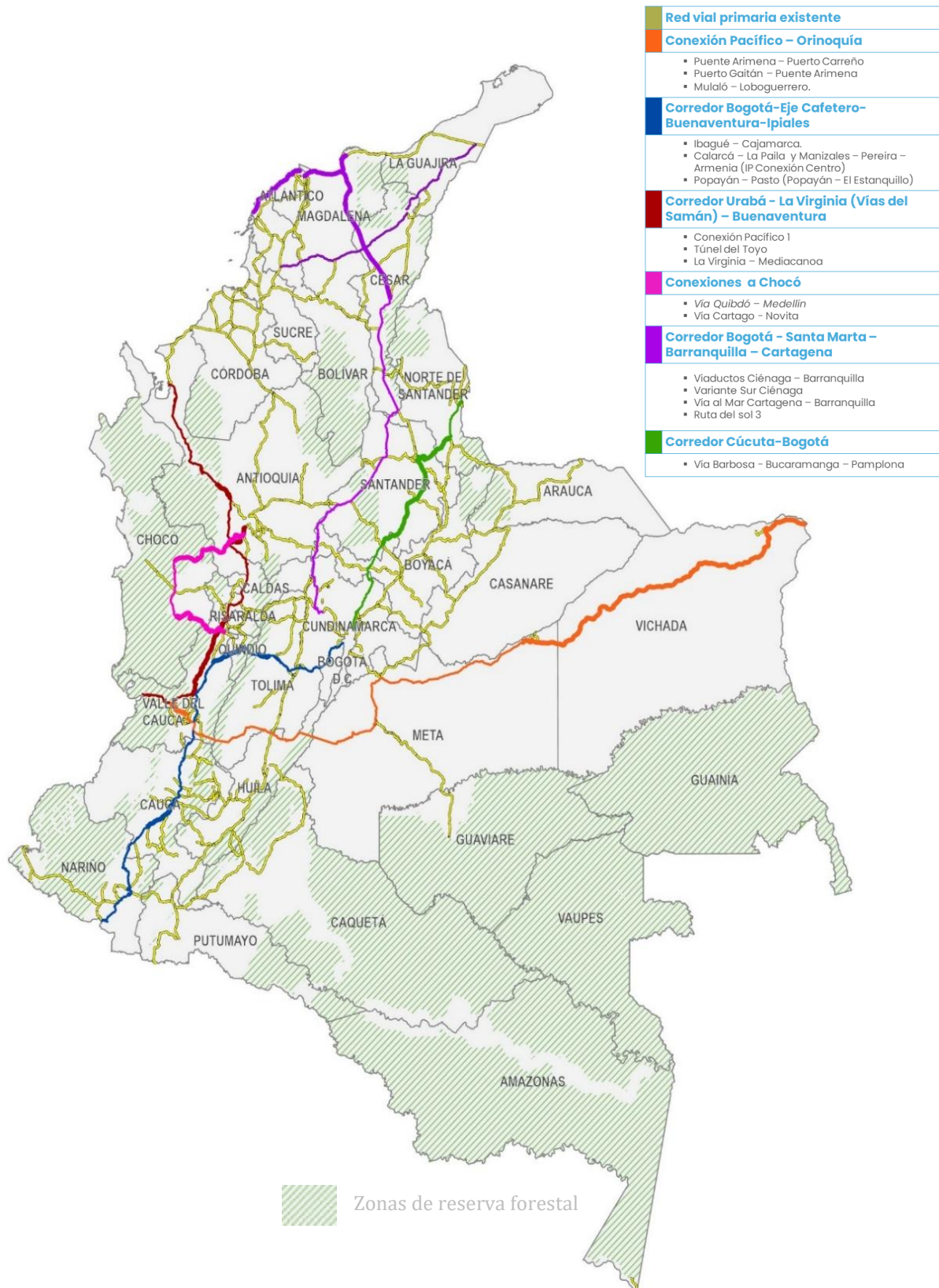
De igual manera, el país tiene una carencia casi completa de vías transversales que conecten el oriente con el occidente del país. Esto ha implicado que regiones como la Orinoquia se hayan desarrollado muy por debajo de su potencial, la presencia de las instituciones del Estado sea precaria y la consolidación de los mercados incipiente. Situación similar ocurre

con otras regiones como el Chocó, donde la conectividad del departamento con las ciudades principales del país y sus nodos de comercio exterior es débil y poco resiliente ante fenómenos naturales.

Finalmente, la ruralidad del país cuenta con condiciones de accesibilidad difíciles e incluso aislada de los principales centros de consumo, distribución y comercio exterior del país. Esto dificulta la consolidación de las apuestas productivas rurales y se convierte en un impedimento para el acceso a bienes y servicios de primera necesidad en varias zonas del país.

En este contexto, la Red PRO ha identificado proyectos de alto valor estratégico que buscan darle solución a los problemas de transporte que enfrenta Colombia para llevar a cabo apuestas productivas y sociales que pueden generar mayor crecimiento económico y desarrollo social. Si bien existen más proyectos de gran relevancia para el país y las regiones, se han priorizado aquellos proyectos que tienen una incidencia mayor en conectar los grandes centros de producción y consumo con los principales nodos de comercio y los que permiten integrar zonas históricamente desconectadas.

4.1.3. Proyectos para el impulso a la red vial nacional y regional



La Red PRO ha identificado y priorizado corredores viales con alto impacto territorial y productivo, que están alineados con los Planes Maestro de Transporte y las necesidades regionales:

- **Conexión Pacífico – Orinoquía:**

Este corredor busca articular la producción agropecuaria de la Orinoquía con el puerto de Buenaventura, disminuyendo en un 27% los costos de transporte. Esto facilitaría el acceso a mercados internacionales a través de la integración vertical de proteína animal con sus insumos primarios y biocombustibles. Este corredor está compuesto por 8 tramos que van desde Buenaventura hasta Puerto Carreño. Los principales retos de este corredor se encuentran en dar celeridad a las obras entre Puerto Gaitán y Puente Arimena en el Meta, junto con los tramos en el Departamento de Vichada, las cuales cuentan con vigencias futuras, pero requieren esquemas de financiación que permitan anticipar las obras. Un reto importante es definir y financiar los cruces de las cordilleras Central y Orienta, además de solucionar en la cordillera Occidental el inicio de obras de la vía 4G Mulaló – Loboguerrero, donde se debe lograr un acuerdo entre la ANI y el concesionario sobre el valor del contrato.

- **Corredor Bogotá – Eje Cafetero – Buenaventura – Ipiales:**

Corresponde a un corredor logístico de escala nacional que conecta los nodos de consumo y producción de Bogotá, Eje cafetero y Valle del Cauca, con los nodos de comercio exterior portuario en Buenaventura y terrestre en Ipiales, para acceder a Ecuador. El reto para las apuestas de *Nearshoring* está en mejorar la eficiencia de estos corredores, logrando la ejecución de Ibagué – Cajamarca, junto con Calarcá – La Paila y Manizales – Pereira – Armenia, donde se deben surtir los procesos de evaluación del Proyecto IP Centro. Finalmente, en Popayán – Pasto, una vez se adjudique Popayán - El Estanquillo, se debe asegurar un proceso fluido de la preconstrucción para iniciar las obras, que junto con los demás proyectos en este corredor (Estanquillo – Pasto), reducirán en casi 2 horas el trayecto entre Cali y el puente internacional de Rumichaca.

- **Corredor Urabá – La Virginia (Vías del Samán) – Buenaventura:**

Este corredor brinda alternativas de conexión y mayor proximidad hacia nodos portuarios en el Caribe y el Pacífico a los principales nodos de producción industrial y de manufacturas con vocación de comercio exterior de Colombia. También facilita la integración regional y la accesibilidad a poblaciones aisladas. En términos de obras clave, en la Conexión Pacífico 1, se deben implementar soluciones de movilidad en el sector de Paso Nivel y La Sinifaná, además de completar 3.2 km de doble calzada entre Cuatro Palos y Primavera. El Túnel del Toyo se ha visto afectado por la falta de

recursos para instalar los equipos electromecánicos, debido al aplazamiento de vigencias futuras. Por último, en La Virginia – Mediacanoa que comprende cerca de 130 km, es necesario ejecutar las obras de rehabilitación según los estudios y diseños, cuyo costo asciende a \$200.000 millones. Además, es fundamental implementar un esquema que garantice el mantenimiento y operación constante del corredor.

- **Corredor Bogotá – Santa Marta – Barranquilla – Cartagena:**

Este corredor mejora la proximidad de la región central de Colombia con los nodos de comercio exterior en el Atlántico y facilita la integración transversal en el Caribe. Este corredor también favorece la producción nacional, la conectividad de las comunidades y fortalece el turismo en estas zonas de Colombia. Estos ejes viales abarcan la Ruta del Sol 3, los viaductos Ciénaga – Barranquilla, la variante Sur Ciénaga, y la vía al Mar Cartagena – Barranquilla. En el caso del viaducto Ciénaga – Barranquilla, la principal dificultad radica en la finalización de las gestiones ambientales. En la variante Sur Ciénaga es necesario avanzar en la culminación de las actividades constructivas. Por otro lado, en la vía al Mar Cartagena – Barranquilla y la Ruta del Sol 3, se debe resolver la obtención del licenciamiento ambiental y las gestiones sociales y prediales.

- **Corredor Cúcuta – Bogotá:**

Este corredor es una arteria clave para fortalecer la conectividad entre el interior del país y la zona fronteriza con Venezuela. Además, mejora la conectividad entre las zonas nororientales de Colombia. La vía Barbosa – Bucaramanga – Pamplona, que es vital en este corredor, enfrenta varios retos para su materialización. En primer lugar, la ejecución de la vía se ve obstaculizada por la liquidación de la concesión Bucaramanga-Pamplona. Asimismo, se requiere revisar la realización de una concesión que permita el mejoramiento del corredor Bucaramanga – Barbosa a través de tramos en doble calzada, terceros carriles de adelantamiento y las variantes de San Gil, Barbosa y Oiba. Asegurar la financiación y avanzar en la ejecución de estas obras son pasos fundamentales para garantizar que esta vía se convierta en un motor de integración entre Colombia y Venezuela y el desarrollo para la región nororiental del país.

- **Conexiones al Chocó:**

Las vías Quibdó – Medellín y Cartago – Nóvita tienen como objetivo superar el aislamiento histórico de la región, mejorando el acceso a servicios básicos y mercados, y fortaleciendo la conectividad con el resto del país. Sin embargo, la materialización de estos proyectos enfrenta varios desafíos. En la vía Quibdó – Medellín, es fundamental asegurar los recursos necesarios para completar las obras de pavimentación. En la vía Cartago – Nóvita, uno de los principales retos es

garantizar la viabilidad de los estudios y diseños, así como la financiación las obras. La superación de estos obstáculos es clave para conectar la región con mayores oportunidades económicas y sociales.

- **Red vial rural:**

La red vial rural desempeña un papel fundamental en el desarrollo económico y social de las regiones, ya que conecta áreas productivas con centros de consumo y distribución, facilitando el acceso a mercados, servicios básicos y oportunidades de empleo. Su importancia estratégica radica en su capacidad para impulsar la productividad agrícola, mejorar la calidad de vida de las comunidades rurales y promover la integración territorial.

Para un desarrollo óptimo de las vías terciarias, es crucial contar con inventarios viales actualizados que permitan una visión clara del estado de la infraestructura existente, así como establecer criterios de priorización que consideren factores técnicos, económicos y sociales. Además, es necesario adoptar esquemas de financiación que agreguen diversas fuentes de pago, como recursos del Sistema General de Regalías, cofinanciación de entidades nacionales y locales, al igual que esquemas como obras por impuestos.

Como elemento innovador, es clave impulsar en las regiones mecanismos contractuales, institucionales y operativos que atraigan la vinculación de capital privado en el desarrollo de vías terciarias. Para tal propósito, es fundamental estructurar contratos que incorporen buenas prácticas en materia de asignación de riesgos y que incluyan exigencias tanto en la fase de construcción como de mantenimiento. Esto garantiza la durabilidad de las infraestructuras y atrae como estructuradores, inversionistas y ejecutores actores privados para realizar proyectos de gran envergadura, maximizando los beneficios económicos y sociales para las comunidades.

- **Otros corredores estratégicos:**

A estas intervenciones en material vial es fundamental complementarlas con otros corredores estratégicos identificados en el Plan Maestro de Transporte Intermodal como es el caso de la transversal Tumaco – Pasto – Mocoa. Lo mismo que la transversales Cúcuta – Montería. Así mismo, es clave la ejecución del eje vial entre San Miguel – Mocoa – Neiva, donde a través del proyecto 4G Santana – Mocoa – Neiva ya se cuenta con un avance superior al 80%. Finalmente, la troncal del Piedemonte es otro eje importante para la conectividad del sur y el oriente de Colombia.

4.1.4. Barreras comunes que limitan la implementación de los proyectos

El desarrollo de la infraestructura vial en Colombia enfrenta múltiples retos que se resumen en las condiciones fiscales del país, estabilidad política, orden público, conflictividad social y los procesos de consulta previa y licenciamiento ambiental, entre otros.

El aseguramiento de fuentes de recursos para fondar los proyectos y esquemas de financiación viables son fundamentales para la ejecución de los proyectos que componen la agenda que debe realizarse. Esto implica explorar tanto fuentes tradicionales como innovadoras como: Presupuesto General de la Nación, presupuesto de las Entidades Territoriales, tasas y cobros por el uso de la infraestructura, cobros por valorización y aportes del sector privado en los diferentes esquemas concesión. La seguridad jurídica para cualquier esquema de financiación que se defina es fundamental.

Es importante señalar que los proyectos que componen la agenda de desarrollo propuesta se encuentran en diferentes fases de maduración: algunos en fase de estructuración y aprobaciones gubernamentales. Otros proyectos, a pesar de estar en fase construcción, tienen retos sociales, ambientales y prediales para la finalización de sus obras. Incluso algunos de ellos, con dificultades para la consecución de su cierre financiero y contratos de crédito. En algunos casos, las recientes modificaciones a los incrementos de los peajes como anuncios de modificar los perfiles de vigencias futuras pactadas en los contratos han dificultado estos procesos de cierre financiero. Esto ha generado incertidumbre en los esquemas de asociación público - privada (APP).

De los 14 proyectos viales priorizados por la Red PRO al menos 7 proyectos tienen licenciamientos ambientales pendientes para viabilizar el inicio de actividades de construcción. En muchos casos hay falta de coordinación entre las distintas autoridades ambientales con respecto a los proyectos.

Estos requerimientos sumados a los procesos de consultas previas con comunidades son algunos de los mayores cuellos de botella en el desarrollo de los proyectos. Un aspecto que preocupa es que, si bien los proyectos se licitan habiendo sido protocolizadas las consultas previas certificadas por el Ministerio del Interior, es frecuente ver proyectos en los que surgen nuevas consultas en las fases de preconstrucción y construcción, lo que retrasa los proyectos y en algunos casos pueden poner en riesgo el cumplimiento del alcance contractual.

Finalmente, las condiciones de seguridad pública y la elevada conflictividad social suponen también un reto para la ejecución de los proyectos. Los bloqueos, el sabotaje o robo de maquinaria a los constructores y a otras infraestructuras críticas para el desarrollo de los proyectos, son barreras para la materialización de la agenda vial que el país necesita.

Proyecto	Alcance	Valor	Estado actual	Principales necesidades
Conexión Pacífico – Orinoquía	Este corredor conecta la Orinoquía con Buenaventura, potenciando el uso de hectáreas productivas para la agroindustria y facilitando el acceso a mercados internacionales, clave para aumentar la producción nacional y la competitividad del país. Incluye la vía Puerto Arimena – Puerto Carreño, Puerto Gaitán – Puente Arimena y Mulaló – Loboguerrero.	\$6,21 billones	En ejecución: - Mulaló – Loboguerrero. - Puerto Gaitán – Puente Arimena. Factibilidad: - Puerto Arimena – Puerto Carreño.	Mulaló – Loboguerrero: Acuerdo entre Concesionario y ANI sobre el valor actualizado del proyecto Puerto Arimena – Puerto Carreño: Agilizar las obras en curso y asegurar el fondeo de los tramos pendientes. Puerto Gaitán – Puente Arimena: Es necesario definir esquemas de financiación que permitan anticipar las obras.
Corredor Bogotá – Eje Cafetero – Buenaventura – Ipiales:	El corredor conecta zonas agroindustriales clave con Buenaventura y la frontera sur, facilitando la exportación de productos y mejorando la competitividad nacional. Compuesto por tramos como Ibagué – Cajamarca, Calarcá – La Paila y Manizales – Pereira – Armenia (IP Conexión Centro), y Popayán – Pasto	\$13,7 billones	Factibilidad: - Calarcá – La Paila. Prefactibilidad: - Doble calzada Ibagué – Cajamarca. Aprobaciones: - Popayán – El Estanquillo.	Popayán – El Estanquillo: Adjudicación del contrato de construcción. Ibagué – Cajamarca: Es necesario establecer soluciones de continuidad y capacidad como una doble calzada o alternativas como bitúmenes, viaductos o carriles adicionales, considerando costos y riesgos Calarcá – La Paila: Es necesario el desarrollo de una doble calzada para reducir congestión y costos logísticos; incluir carriles adicionales, pasos elevados y secciones para vehículos lentos. Manizales – Pereira – Armenia (IP Conexión Centro): Definir un modelo de financiación IP/concesión con reglas claras y completar en doble calzada los tramos que lo requieran
Corredor Urabá – La Virginia (Vías del Samán) – Buenaventura	Este corredor fortalece la conexión con los puertos de Urabá y Buenaventura, mejorando la competitividad exportadora e impulsando la integración regional. Compuesto por la Conexión Pacífico 1, el Túnel del Toyo y La Virginia – Mediacanoa.	\$8,17 billones	En ejecución: - Conexión Pacífico 1. - Túnel del Toyo. - La Virginia - Mediacanoa.	Pacífico 1: implementación de la solución de movilidad en el sector de Paso Nivel, Reconexión y solución definitiva en el sector de La Sinifaná, Intercambio Primavera y 3.2 km de doble calzada no concesionada distribuidos entre Cuatro Palos y Primavera. Túnel del Toyo: recursos aplazados de vigencias futuras para la instalación de los equipos electromecánicos Mediacanoa – Ansermanuevo: Ejecutar obras de rehabilitación equivalente al monto que arrojaron los estudios y diseños (\$200.000)
Conexiones al Chocó	Las conexiones buscan superar el aislamiento histórico de la región, mejorando el acceso a servicios y mercados, y fortaleciendo la conectividad nacional. Compuesta por las vías Quibdó – Medellín y Cartago – Nóvita.	\$0,85 billones	En ejecución: - Vía Quibdó – Medellín. Prefactibilidad: - Vía Cartago – Novita.	Cartago – Novita: Garantizar la viabilidad de los estudios y diseños, así como la ejecución de la obra. Vía Quibdó – Medellín: Asegurar los recursos necesarios para completar las obras de pavimentación.
Corredor Bogotá – Santa Marta – Barranquilla – Cartagena	El proyecto consolida un eje logístico clave para el Caribe colombiano, mejorando la conectividad y facilitando el transporte de mercancías y personas. Incluye los viaductos Ciénaga – Barranquilla, variante Sur Ciénaga y vía al Mar Cartagena – Barranquilla, Ruta del Sol 3.	\$5,99 billones	Ejecución: - Variante Sur Ciénaga. - Viaductos Ciénaga – Barranquilla. Factibilidad: - Ruta del Sol 3. - Vía al Mar Cartagena – Barranquilla.	Viaductos Ciénaga – Barranquilla: finalización de las gestiones ambientales. Variante Sur Ciénaga: Es necesario avanzar en la finalización de las actividades constructivas. Vía al Mar Cartagena – Barranquilla: Obtención del licenciamiento ambiental, social y predial. Ruta del Sol 3: Obtención del licenciamiento ambiental, social y predial.
Corredor Cúcuta – Bogotá	El corredor es clave para fortalecer la conectividad entre el interior del país y la zona fronteriza con Venezuela. Esta compuesto por la vía Bucaramanga – Pamplona..	\$1,63 billones	Ejecución: Liquidación.	Vía Barbosa – Bucaramanga – Pamplona: Generación de un consenso con la alcaldía de Floridablanca para la construcción de la Unidad Funcional 1.

4.2. Proyectos para el desarrollo férreo, fluvial y marítimo

4.2.1. Rol estratégico del transporte intermodal

El desarrollo de la infraestructura intermodal en Colombia es clave para crear un sistema de transporte más eficiente, competitivo y sostenible, integrando los modos ferroviario, fluvial y marítimo, junto con el modo carretero descrito. Esta integración optimiza el traslado de personas y mercancías, reduce costos logísticos y mejora la conectividad de las regiones más apartadas, fortaleciendo la cohesión territorial. El valor estratégico del transporte intermodal radica en aumentar la competitividad nacional, al mejorar la conectividad entre centros productivos y mercados globales, reducir la congestión en rutas y puertos clave, y fomentar el uso de modos de transporte más sostenibles. Respaldado por el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) 2021-2051, este enfoque fortalece la resiliencia del sistema logístico y posiciona a Colombia para aprovechar las oportunidades en las cadenas de suministro globales, impulsando su crecimiento económico.

4.2.2. Retos para el desarrollo del transporte intermodal en Colombia

El desarrollo de la infraestructura intermodal en Colombia enfrenta varios desafíos importantes. Uno de los principales es la falta de integración efectiva entre los diferentes modos de transporte, lo que genera ineficiencias en la cadena logística. La infraestructura actual, especialmente en los modos ferroviario y fluvial, es insuficiente o está deteriorada, lo que dificulta su expansión y conexión con otros sistemas de transporte. Además, la fragmentación institucional y la falta de coordinación entre las entidades nacionales y locales dificultan la planificación y ejecución de proyectos intermodales de manera eficiente. Sumado a esto, la inversión en áreas clave, como la modernización de puertos y aeropuertos y la mejora de la conectividad entre rutas, sigue siendo limitada, lo que frena el desarrollo de un sistema de transporte más competitivo y eficiente.

4.2.3. Proyectos estratégicos:

- **Conectividad Férrea**

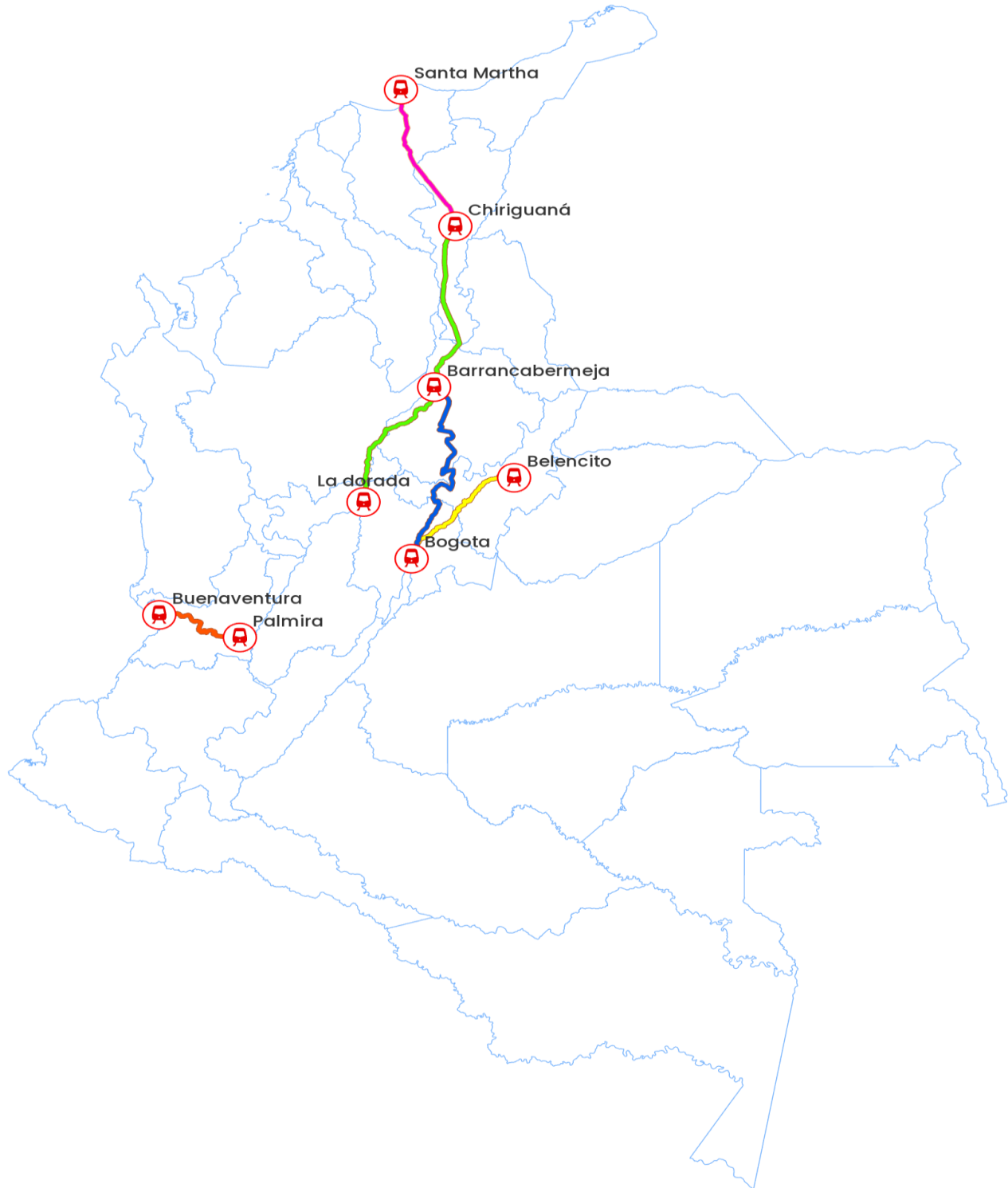
El progreso de la humanidad en los últimos dos siglos ha estado intrínsecamente ligado al desarrollo de los sistemas ferroviarios, que facilitaron el acceso a mercados, promovieron la migración, aceleraron los avances de la ingeniería y conectaron a las naciones con el resto del mundo. No en vano, las grandes potencias de hoy —como China, Estados Unidos y Europa— comparten una historia de progreso cimentada en el desarrollo ferroviario, el cual consolidó el crecimiento de las regiones a través de mayores eficiencias logísticas y la apertura de nuevos mercados.

En Colombia, la historia de los ferrocarriles comenzó casi al mismo tiempo que en el mundo desarrollado se construían las grandes líneas de tren. De hecho, el primer tren del país, el de Panamá, se inauguró poco después del primer ferrocarril en Inglaterra. En 1922, a través de una compañía belga en concesión, se emprendió la construcción de una red ferroviaria nacional, que incluía la troncal desde Bogotá hacia Tunja y Sogamoso, con conexión al río Magdalena por el Carare. Sin embargo, cuatro años más tarde, los estragos de la crisis económica mundial y la caída en el transporte de café truncaron una obra que prometía desbloquear el desarrollo logístico de la zona central del país.

Hoy, un siglo después de aquella gesta inconclusa, celebramos que la reactivación ferroviaria en Colombia es una realidad. El tren es sinónimo de progreso para las regiones, no solo porque fortalece el sistema intermodal, sino también porque es fundamental para reducir costos logísticos en sectores clave de la economía, como aquellos expuestos en la sección de apuestas productivas. En efecto, una conectividad eficiente en costos y tiempos de desplazamiento facilita la competitividad de cara a los intercambios comerciales, lo que fortalece la posición de Colombia para el *nearshoring* y el desarrollo agrícola. Los sistemas ferroviarios también promueven la integración regional y disminuyen los impactos ambientales y la siniestralidad.

A continuación, se presenta el estado de avance del proceso de reactivación ferroviaria en los cuatro corredores existentes en el país, tres de los cuales ya se encuentran en operación. Así mismo, se expone el progreso del proyecto de conexión de la red férrea de Boyacá-Cundinamarca-Bogotá con el corredor central, actualmente en etapa de prefactibilidad.

Proyectos estratégicos: Infraestructura férrea



- **Corredor férreo Dorada-Chiriguaná-Santa Marta:**

Con aproximadamente 800 kilómetros de conexión, el corredor férreo Dorada-Chiriguaná-Santa Marta conecta cinco departamentos del país (Antioquia, Caldas, Cesar, Santanderes y Magdalena) y constituye la columna vertebral de la reactivación ferroviaria en Colombia.

Actualmente este corredor está concesionado en dos tramos:

- i. El tramo **Dorada-Chiriguaná** comprende 558 kilómetros, adjudicado al consorcio *Férreo Central* en abril de 2025 con una inversión de \$ 2. 2 billones. El principal objetivo de esta APP es modernizar 250 kilómetros de vías, invertir en material rodante y construir un centro de control. Por este corredor se movilizan actualmente más de 656 mil toneladas de carga, principalmente carbón.
- ii. El tramo **Chiriguaná-Santa Marta** abarca los 245 kilómetros restantes del corredor y fue concesionado en el año 2000, por un periodo de 30 años, a la empresa *Ferrocarriles del Norte de Colombia (FENOCO)*. Este tramo moviliza anualmente más de 32 millones de toneladas de carbón y genera cerca de 1.054 empleos directos e indirectos.

Se requiere el fortalecimiento de la estación de transferencia en Barrancabermeja donde se construirá un taller de mantenimiento y permitirá la conexión con el corredor férreo central, el cual se detalla más adelante.

- **Corredor Férreo Bogotá-Belencito:**

Con 256 kilómetros de recorrido, este corredor fue construido hace más de un siglo con el propósito de facilitar el transporte de carga entre las zonas industriales y comerciales de Boyacá y Cundinamarca; adicionalmente, ha servido para el transporte de pasajeros con fines turísticos. Actualmente moviliza cerca de 57 mil toneladas al año, principalmente de cemento y productos del acero, generando cerca de 500 empleos directos e indirectos.

En la actualidad, se avanza en la duplicación de la velocidad en los primeros 40 kilómetros del corredor, mediante una concesión por \$157 mil millones al *Consortio Férreo Belén*. Para garantizar la modernización completa hasta el kilómetro 257, se requieren recursos adicionales por \$1,5 billones a través de vigencias futuras.

- **Corredor Férreo del Pacífico:**

Este corredor comprende 498 kilómetros de vía férrea entre los municipios de Buenaventura, Cali, Zarzal y La Tebaida, actualmente fuera de operación. El 5 de marzo de 2024 inició el proceso de reversión de la infraestructura a la Nación.

Una vez realizados los estudios de prefactibilidad entre 2023 y 2024, se definió continuar a fase de factibilidad con la alternativa Buenaventura – Palmira (120 km) que incluye la variante Yumbo – Palmira y un túnel de 23,5 km para el paso por la cordillera occidental. A nivel prefactibilidad este proyecto se estima en un valor en CAPEX de 22 billones de pesos. Entre sus principales beneficios está la reducción en un 20% del costo logístico por contenedor. Por otro lado, a través de obra pública se tiene proyectado entre 2025 y 2026 dejar contratada la rehabilitación y puesta en operación temprana de la red férrea entre Palmira y Caimalito en Risaralda.

- **Conexión corredor férreo central:**

En 2024 se contrató un estudio para evaluar tres alternativas de conexión de la red ferroviaria Boyacá–Cundinamarca–Bogotá con el corredor central Dorada–Chiriguaná. El *Consorcio PYE*, encargado de desarrollar el estudio a nivel de prefactibilidad, determinó que la mejor alternativa es la red del Carare, que conecta a través de los municipios de Zipaquirá, Barbosa y Barrancabermeja.

El proyecto contempla la construcción de 292 kilómetros de nueva vía férrea y el mejoramiento de 118 kilómetros de la red existente. Los análisis preliminares de demanda estiman una movilización anual cercana a 6,5 millones de toneladas de mercancías. Se requieren recursos por \$70 mil millones para avanzar en la factibilidad de este proyecto.

Proyectos estratégicos: proyectos fluviales y marítimos



Navegabilidad del Río Magdalena

- Canal del Dique.

Navegabilidad Río Meta.



Proyectos Puertos Marítimos

- Dragado de profundización del puerto de Buenaventura.
- Puerto Antioquia.

- **Navegabilidad del Río Magdalena**

El río Magdalena ha sido históricamente la columna vertebral y la vía natural de Colombia. Atraviesa el país de sur a norte, uniendo a 13 departamentos y 152 municipios. Aprovechar el transporte fluvial impulsaría la intermodalidad lo que transformaría la competitividad nacional.

De sus más de 929 km potencialmente navegables (Barranquilla – Puerto Salgar), hoy apenas 653 km entre Barrancabermeja y el Canal del Dique están en operación, y lo hacen con enormes limitaciones: sedimentaciones permanentes, dragados recurrentes y ausencia de infraestructura que garantice condiciones estables de navegabilidad.

El contraste con otros ríos del mundo es revelador: el Misisipi en Estados Unidos mueve más de 500 millones de toneladas anuales; el Yangtsé en China supera los 3.000 millones; y el Paraná–Paraguay en Suramérica moviliza cerca de 70 millones. En el Magdalena, el volumen apenas llega a 2–3 millones de toneladas. El potencial existe —249 millones de toneladas al año según estudio, pero permanece inactivo

En la última década se han invertido más de 1 billón de pesos en dragados, pero sin ejecutar obras permanentes. El resultado es un modelo de “parches” que consume recursos sin generar impacto estructural.

Dos intentos de APP para modernizar el río fracasaron, debilitando la confianza del sector privado. Hoy, mientras países vecinos consolidan hidrovías robustas, Colombia sigue dependiendo de dragas temporales, con pérdidas de tiempo, incertidumbre para la carga y sobrecostos para la economía nacional.

Virtudes estratégicas del transporte fluvial:

Invertir en el Magdalena no es un lujo, sino una decisión de país. Sus virtudes lo convierten en un proyecto económico, ambiental y social.

1. Competitividad logística:
 - a. Un convoy de 12 barcazas (formato 2x6) equivale a 240 tractomulas o 206 vagones férreos.
 - b. Esto significa menos congestión en carreteras, menores costos de mantenimiento vial y tarifas de flete más competitivas.
2. Sostenibilidad ambiental:
 - a. Transportar carga por el río genera apenas 1% de las externalidades negativas (emisiones, accidentes, daños viales) frente al 37% del transporte terrestre.

- b. El Magdalena es, por tanto, un instrumento natural de la transición energética y la descarbonización.
3. Inclusión territorial:
 - a. La navegabilidad permite que municipios ribereños (generalmente con alta pobreza) se integren a corredores de desarrollo.
 - b. Esto dinamiza inversiones en puertos, zonas logísticas, zonas francas y parques industriales, que generan empleo y equidad.
4. Multimodalismo real:
 - a. El Magdalena no debe verse como “alternativo” al terrestre, sino como eje articulador de los sistemas carretero, férreo y portuario.
 - b. Integrar Barrancabermeja, Gamarra, La Gloria y el Canal del Dique con el ferrocarril del Caribe y los puertos marítimos es la clave para un sistema balanceado.

Obras de encauzamiento del Río Magdalena desde Barrancabermeja hasta el Canal de Acceso a Barranquilla

En este tramo se concentran los mayores cuellos de botella del río. En la última década se han invertido más de 1 billón de pesos en dragados, pero sin obras permanentes, lo que genera un gasto recurrente sin impacto estructural.

La Universidad de Cartagena está próxima a entregar los estudios y diseños definitivos de encauzamiento. Esta es la primera vez en décadas que el país cuenta con una hoja de ruta técnica para dejar atrás el círculo vicioso del dragado.

Sin obras de encauzamiento, no hay hidrovía *sostenible*. El dragado recurrente perpetúa costos, incertidumbre y pérdida de tiempo operativo. Con encauzamiento, hay navegación previsible, menor dependencia del dragado, mejores tiempos y confiabilidad logística.

Problema

Sin encauzamiento, la navegabilidad depende del dragado permanente. Esto es insostenible:

- Costoso (decenas de miles de millones al año).
- Ineficiente (se pierden semanas de operación por sedimentación).
- Incierto (afecta la confianza de navieras y generadores de carga).

El encauzamiento no es solo una obra hidráulica: es la condición de posibilidad de una hidrovía sostenible. Sin él, Colombia seguirá atrapada en un modelo de “soluciones de emergencia”. Con él, el país podrá garantizar navegabilidad previsible, menor costo de transporte y confianza para diversificar carga más allá de los derivados del petróleo.

Qué se necesita

- Financiamiento inmediato para convertir los estudios en obras, evitando que se queden en el papel.
 - Compromiso político explícito en el Plan Nacional de Desarrollo y presupuestos plurianuales.
 - Gobernanza técnica con coordinación Nación–territorios–usuarios.
 - Incorporación en un plan de 20 años, articulando el Magdalena con puertos, ferrocarriles y zonas logísticas.
-
- **Navegabilidad Río Meta**

El proyecto de Navegabilidad del río Meta consiste en consolidar un canal normalizado entre los municipios de Puerto López (Meta) y Puerto Carreño (Vichada), mejorando la eficiencia en el transporte fluvial. Este proyecto es estratégico para el desarrollo de la Orinoquia, pero también es un proyecto de interés nacional como se identificó en la sección de oportunidades productivas, dado el potencial que tiene esta zona de transformar a Colombia en un líder mundial en producción agrícola sostenible, con 7 millones de hectáreas subutilizadas.

La navegabilidad del río Meta, junto con los proyectos descritos anteriormente en otros modos, facilitan el transporte de productos agroindustriales y forestales, como ganadería, granos y caña de azúcar, reduciendo los costos logísticos en hasta un 50%. Además, potenciará la integración económica de Casanare, Arauca, Meta y Vichada con el interior del país y las ciudades fronterizas venezolanas. La estructuración a nivel de factibilidad del proyecto está en ejecución y es liderado por la ANI.

- **Canal del Dique**

El Canal del Dique es el único proyecto con una APP adjudicada y estudios definitivos vigente. No obstante, su estructuración ha privilegiado el componente ambiental (restauración de ciénagas y ecosistemas) que, si bien es de la mayor importancia, no puede ir en detrimento de su rol como corredor logístico nacional.

El Canal del Dique representa un componente crítico de la hidrovía del río Magdalena. Sin embargo, las observaciones realizadas en la estructuración del proyecto demuestran que el diseño actual de las esclusas no responde a criterios técnicos de largo plazo, sino a restricciones fiscales coyunturales.

El principio internacional de diseño establece que las esclusas deben proyectarse para la embarcación mayor y con visión de futuro. No obstante, el proyecto actual plantea esclusas para convoyes de 2x3 barcazas (6 en total), cuando la operación estándar y competitiva del Magdalena utiliza convoyes de 2x6 (12 barcazas), equivalentes a 12.000 toneladas de carga, reemplazando cerca de 400 tractomulas de 30 toneladas cada una.

Diseñar esclusas para convoyes más pequeños implica:

- Una pérdida inmediata del 50% de eficiencia logística, con más viajes, mayor consumo de combustible y sobrecostos en el flete.
- Riesgo de congestión en los puertos marítimos de Cartagena, dado que más fraccionamientos y tiempos de espera se traducen en ineficiencia y pérdida de competitividad frente a otros corredores logísticos.
- Una inversión de alto costo (3,2 billones de pesos) con baja funcionalidad, desaprovechando la oportunidad de consolidar el Dique como corredor estratégico.

Incluso Ecopetrol solicitó formalmente que las dimensiones fueran de al menos un convoy de 10 barcazas + 1 remolcador (350 m de eslora y 32 m de manga), alineado con las necesidades de transporte de hidrocarburos y carga.

Problema

- El diseño actual reduce la capacidad operativa de los convoyes de 2x6 (12 barcazas) a 2x3 (6 barcazas).
- Esto implica una pérdida del 50% en eficiencia logística, mayores costos de flete y mayor número de viajes, con impacto en competitividad y sostenibilidad.
- Adicionalmente, los problemas de sedimentación no están resueltos, lo que amenaza con convertir el canal en una inversión de alto costo, pero baja funcionalidad.

Hay que tener presente que un solo convoy de 12 barcazas puede reemplazar 240 camiones en carretera. Si el diseño de la APP restringe esto, el país pierde la oportunidad de usar al Dique como “válvula de escape” de la congestión vial y pierde atractivo ante el sector privado.

Qué se necesita

- Redimensionar las esclusas a 420 m de largo por 33 m de ancho, aptas para convoyes de 2x6 barcazas, asegurando competitividad a largo plazo.
- Garantizar la navegabilidad continua (365 días al año), evitando restricciones de calado o capacidad de paso.
- Asegurar la integración multimodal del Canal del Dique con los puertos de la Bahía de Cartagena, el ferrocarril del Caribe y la red vial nacional.
- Revisar el modelo financiero y contractual, ampliando plazos de pago (20–30 años) para equilibrar mayores costos iniciales y mantener la viabilidad de la APP.
- Fortalecer la gobernanza del proyecto, incorporando una supervisión técnica independiente que asegure cumplimiento y confianza del sector privado.

- **Dragado de profundización del Puerto de Buenaventura**

El proyecto de dragado de profundización del Puerto de Buenaventura es una iniciativa estratégica que busca mejorar la competitividad de Colombia en el comercio internacional, al permitir la llegada de buques gran capacidad como actualmente lo demanda las nuevas tendencias del mercado naviero. La profundidad actual es de 12,5 m en bahía interna y de 13,5 m en bahía externa. La profundización del canal de acceso a un mínimo de 16 metros es crucial para consolidar a Buenaventura como un puerto de clase mundial, especialmente en un contexto donde las embarcaciones de mayor calado están ganando participación en las rutas comerciales internacionales. Actualmente, Buenaventura es el único puerto en la costa de América con profundidades menores a 16 metros, lo que limita su capacidad para recibir buques de alta capacidad en cualquier ciclo de marea.

Este proyecto no solo optimiza la conectividad marítima de Colombia con mercados clave como Asia y el Pacífico, sino que favorece la reducción de costos logísticos, con un ahorro aproximado del 4% en el costo de transporte por contenedor, de acuerdo con INVIAS. Además, fortalecerá el papel estratégico de Colombia como un puerto *hub* en el Pacífico, contribuyendo a un aumento en las exportaciones e importaciones y generando un impacto social positivo mediante la creación de empleos derivados de las nuevas actividades económicas asociadas. Sin embargo, el proyecto enfrenta retos importantes en términos de la finalización de los estudios técnicos, licenciamiento y consultas previas y el aseguramiento de la financiación para la ejecución de las obras.

- **Puerto Antioquia**

En un punto geoestratégico de conexión de Colombia con los mayores mercados internacionales, se encuentra Puerto Antioquia. Es un proyecto ubicado en el municipio de Turbo, sobre el mar Caribe, que se configura como una apuesta clave para fortalecer la competitividad de Colombia y consolidar un nuevo eje logístico. Será un puerto en el Caribe, de última generación, cercano de los principales centros productivos del país y con el cual se espera recibir buques de gran calado y reducir costos de transporte, facilitando el comercio y la logística nacional.

Este terminal comprende un muelle de 1.330 metros de longitud, cinco posiciones de atraque, una plataforma costa afuera conectada a tierra por medio de un viaducto de más de 3 kilómetros. Tiene una inversión estimada de US\$720 millones y permitirá manejar contenedores secos y refrigerados, convirtiéndose en la terminal de carga refrigerada más grande de Colombia y un punto clave para exportar otros productos clave del sector agrícola de la región como banano, plátano, palma, cacao y aguacate.

Es de resaltar que, además, se integrará a la red vial 4G, facilitando el acceso terrestre para el movimiento de carga. Sin embargo, el proyecto se enfrenta a retos importantes para iniciar sus operaciones y conectar la infraestructura habilitante, especialmente la vía de acceso al puerto que requiere una coordinación interinstitucional para su desarrollo.

4.2.4. Barreras comunes que limitan la implementación de los proyectos

Las barreras comunes que limitan la implementación de los proyectos de infraestructura intermodal en Colombia incluyen la falta de planificación y coordinación entre las entidades gubernamentales a nivel nacional y local, lo que genera retrasos y dificultades en la ejecución de los proyectos. Esto se ve reflejado en falta de claridad en los componentes ambientales y sociales que deben llevar a cabo los proyectos en las fases de estructuración, preconstrucción y ejecución. También persisten desafíos en la planificación y diseño de proyectos, como la falta de visión a largo plazo en el diseño de infraestructura, evidenciado en el caso del Canal del Dique, donde los diseños actuales no cumplen con los estándares necesarios para garantizar su eficiencia y competitividad.

La insuficiente inversión en infraestructura clave, como en los modos ferroviario y fluvial, limita la conectividad y la eficiencia del sistema de transporte. En ambos modos Colombia necesita urgente la modernización de la infraestructura existente, del material rodante en el modo ferroviario y de la flota en el transporte fluvial. Así mismo, esta falta de priorización en los presupuestos ha afectado los proyectos de dragado de profundización, como es el caso del canal de acceso marítimo al puerto de Buenaventura. A esto se suman problemas fiscales y la dependencia de fuentes de financiamiento limitadas, lo que dificulta asegurar los recursos necesarios para la ejecución completa de los proyectos.

Proyecto	Alcance	Valor	Estado actual	Principales necesidades
Corredor Férreo La Dorada – Chiriguaná – Santa Marta.	Comprende 803 kilómetros que conectan La Dorada hasta Santa Marta. Moviliza más de 32 millones de toneladas de carga anualmente, principalmente de carbón (91%). Se han movilizado también Spots de bebidas, productos agrícolas como el café, entre otros.	\$3,4 billones	En operación por concesión privada: Dorada-Chiriguaná. Consorcio Férreo Central En operación por concesión privada: Chiriguaná-Santa Marta. Fenoco.	Modernizar 250 kilómetros de vías, invertir en material rodante y construir un centro de control.
Corredor Férreo Bogotá – Belencito	Comprende 257 kilómetros que conectan desde Belencito, hasta Bogotá, pasando por municipios de Boyacá y Cundinamarca. Este corredor moviliza anualmente 57 mil toneladas principalmente de cemento y acero.	\$157 mil millones en ejecución. \$1.5 billones por vigencias futuras.	En ejecución: Se avanza en la duplicación de velocidad de los primeros 40 km del corredor (Consorcio Férreo Belén \$ 157 MM).	Se requieren recursos por vigencias futuras para ir hasta 262 km (\$ 1.5 Billones). Es necesario dejar contratado los estudios y diseños para la modernización Bogotá-Belencito, para, posteriormente sacar CONPES y CONFIS que sustenten el pedido de vigencias futuras.
Conexión corredor férreo central	Conectar el corredor ferroviario Boyacá-Cundinamarca-Boyacá con el corredor Dorada-Chiriguaná.	\$27 billones estimados	Prefactibilidad: Se escogió la mejor alternativa de conexión a través del tramo Bogotá-Barbosa-Barrancabermeja.	Se requieren recursos por \$ 70 mil millones para estudio de factibilidad del tramo elegido.
Corredor Férreo del Pacífico	Este corredor comprende 498 kilómetros de vía férrea entre los municipios de Buenaventura, Cali, El Zarzal y La Tebaida. Actualmente no está en operación.	\$22 billones estimados	Factibilidad: APP tramo Buenaventura-Palmira.	Garantizar los recursos necesarios para financiar la ejecución del proyecto.
Navegabilidad del Río Magdalena	La navegabilidad permite aumentar la carga a través del modo fluvial de 4 millones de toneladas año a 80 millones de toneladas año, disminuyendo en cerca de un 60% el costo de transporte y efectos de gases invernadero.	\$1,06 billones	Factibilidad	Asignación de recursos para la ejecución de las obras de encauzamiento.
Navegabilidad Río Meta	Definición de un canal fluvial normalizado en el río Meta entre Puerto López (Meta) y Puerto Carreño (Vichada) para mejorar el transporte de mercancías.	\$2,17 billones	En estructuración de prefactibilidad	Asegurar financiación del proyecto
Canal del Dique	Este proyecto busca restaurar más de 435.000 hectáreas de ecosistemas degradados y proteger a 1,5 millones de habitantes de inundaciones, mejorando la regulación hídrica. Incluye la construcción de compuertas, esclusas y obras de protección para controlar caudales y sedimentos, garantizando la navegabilidad y la recuperación ambiental.	\$3,2 billones	Ya tiene estudios y diseños, se está esperando la licencia ambiental.	Ajustes a las especificaciones técnicas con el propósito de que permitan continuar con los niveles actuales de carga por el Río Magdalena.
Dragado profundización Puerto de Buenaventura	Busca profundizar a 16 m el canal de acceso al Puerto de Buenaventura para recibir buques Post Panamax Plus (6,000–8,000 TEU) en cualquier marea.	\$1,17 billones estimados	En estructuración de factibilidad	Garantizar los recursos necesarios para financiar la ejecución del proyecto.
Puerto Antioquia	Terminal marítima que acerca al 75% del Producto Interno Bruto nacional al comercio marítimo, fomentando la competitividad del país y propiciando la reactivación económica	Capex: US\$ 720 millones	Ejecución	Construcción de la vía de acceso al puerto entre Nueva Colonia-Río Grande

4.3. Infraestructura aeroportuaria



La aviación en Colombia tuvo un desarrollo temprano debido, en parte, por la topografía montañosa que caracteriza al país. La dificultad de desarrollar infraestructuras terrestres como carreteras y ferrocarriles significó la rápida adopción de la aviación como medio de transporte para conectar diferentes regiones.

En este sentido, el sector aeronáutico colombiano es un eje estructurante del desarrollo económico, social y territorial del país. Mejorar y optimizar su infraestructura es fundamental para conectar las regiones y al país con el mundo a través de la movilización de pasajeros y carga; con ello se impulsaría el potencial que tiene Colombia en materia de comercio, turismo, inversión, innovación y desarrollo económico y social.

Los proyectos que se presentan a continuación, priorizados de manera conjunta por la Red PRO y actores de los territorios, representan una oportunidad para acceder a nuevos mercados, habilitar cadenas logísticas, soportar el turismo, responder a emergencias y promover la innovación, la competitividad y el desarrollo regional.

4.3.1. Rol del transporte aéreo en la conectividad territorial

En Colombia, el transporte y la conectividad aérea han evidenciado una expansión notable durante la última década. Según el (IATA, 2024), el índice de conectividad internacional del país creció 44% en la región de América Latina y 123% en el resto de las regiones desde 2014, lo cual se ha traducido en mayor integración productiva, turística y global, convirtiendo a Colombia en un “puente” entre mercados y reforzando el rol del transporte aéreo como habilitante de la conectividad interna: el 13% de los pasajeros internacionales que llegaron al país continuaron hacia un destino doméstico.

Los servicios aéreos comerciales y generales, permiten conectar al país con el mundo y a las diferentes regiones consigo mismas, facilitando el tránsito de personas, bienes, servicios e ideas, promoviendo el turismo y la convergencia económica. Como se mencionaba en la sección de apuestas productivas y oportunidades territoriales, Colombia está posicionándose como un destino turístico de clase mundial, con un aumento del 10.9% en llegadas de turistas y USD 8,587 millones en ingresos por turismo en 2024. Sin embargo, más del 81,2% del turismo en Colombia se concentra en Bogotá, Antioquia y Bolívar. Esto demanda fortalecer la conectividad aérea, de manera que se pueda aprovechar el potencial de otros destinos de Colombia donde se tiene una inmensa riqueza natural y cultural para mostrar de forma sostenible al mundo.

En la medida que el costo de viajar en avión se ha reducido en relación con los ingresos de la población, el transporte aéreo se ha masificado en Colombia, aumentando en escala de sus impactos. Según la IATA, el promedio de la tarifa aérea real en Colombia disminuyó un 6,6% entre 2011 y 2023, y la población local ahora necesita trabajar 5,1 días para pagar un boleto de avión. En total, en 2023 se realizaron 699 vuelos por cada 1.000 habitantes.

La conectividad aérea es clave para el desarrollo económico y crecimiento de un país, pues permite a industrias de todas las regiones participar en un entorno económico más dinámico (IATA, 2024). Además, los aeropuertos eficientes generan múltiples beneficios: facilitan el comercio exterior, estimulan el turismo, promueven la integración regional, atraen inversión extranjera directa y habilitan industrias conexas como logística, la agroindustria de exportación y el desarrollo de centros de mantenimiento aeronáutico (MRO). Según (ATAG, 2024), por cada empleo directo en el sector aéreo se generan 6,5 empleos indirectos e inducidos; además, un crecimiento de 1% en el Índice de Conectividad Aérea (ICA) estaría correlacionado con un aumento de 6.33% en el volumen de comercio (Calatayud & Montes, 2021).

En Colombia, el impacto económico de la aviación para 2023 (a través de empleos directos, cadena de suministro del sector, turismo, entre otros derivados de la industria) estuvo

representado por una contribución de 15.5 billones de dólares del sector al PIB (4.3% del PIB) y 921 mil empleos (IATA, 2024). Además, entre los beneficios sociales que se derivan del transporte aéreo, se encuentran el acceso a educación, intercambio cultural, acceso a servicios y oportunidades; incluso, para las zonas rurales, se convierte en un mecanismo para acceso a atención médica, educación y empleo.

4.3.2. Concesiones Aeroportuarias en Colombia

A partir de los años 90, Colombia dio inicio a la figura de las concesiones aeroportuarias con el propósito de atraer mejores prácticas e inversión del sector privado para la construcción y operación de los aeropuertos del país. Actualmente, en Colombia, operan seis concesiones que tienen a su cargo 15 aeropuertos. Estos aeropuertos tienen mejor infraestructura física y tecnológica tanto en el lado aire como en el lado tierra, lo que les permite ofrecer un mejor servicio y mayores frecuencias a los usuarios (Fedesarrollo, 2016). Finalmente, en cuanto a los servicios que ofrecen los aeropuertos en terminal, nuevamente son los aeropuertos concesionados los que ofrecen un mayor número de servicios. Esto se debe en parte al interés de los concesionarios de generar ingresos a partir de servicios no regulados o ingresos comerciales.

Las concesiones aeroportuarias, que van en su quinta generación, han venido evolucionando hacia una distribución de riesgos y beneficios más equilibrada entre el concedente y el concesionario. En la actualidad los contratos de concesión contienen actividades de construcción, operación, mantenimiento y transferencia; además, contienen obligaciones de inversiones y obras estipuladas en los Planes Maestros Aeroportuarios, las cuales son identificadas como necesidades para cumplir con estándares de calidad de servicio según la demanda esperada. Por otro lado, en las concesiones, el retorno de la concesión depende del valor promedio del ingreso esperado (VPIE) y las contraprestaciones pagadas por los concesionarios a la Aerocivil han pasado a estar vinculadas al desempeño financiero del concesionario.

A su vez el empaquetamiento de varios aeropuertos en una misma concesión o la destinación de subcuentas específicas para aeropuertos regionales ha permitido que aeropuertos poco atractivos para el sector privado, por su baja demanda de pasajeros, fueran intervenidos y recibieran inversión privada. Con esto, los contratos de concesión aeroportuaria en Colombia requieren cada vez más la inclusión de Sistemas de inversión flexibles con el objetivo de facilitar la respuesta de inversión ante crecimientos de la demanda.

4.3.3. Retos que enfrenta la conectividad aérea en Colombia

Para 2023, Colombia contaba con 48 aeropuertos (ATAG, 2025). De ellos, los aeropuertos de las principales ciudades se enfrentan a un escenario en el cual su capacidad se ha visto superada por una demanda de pasajeros y carga que ha puesto al límite la infraestructura existente.

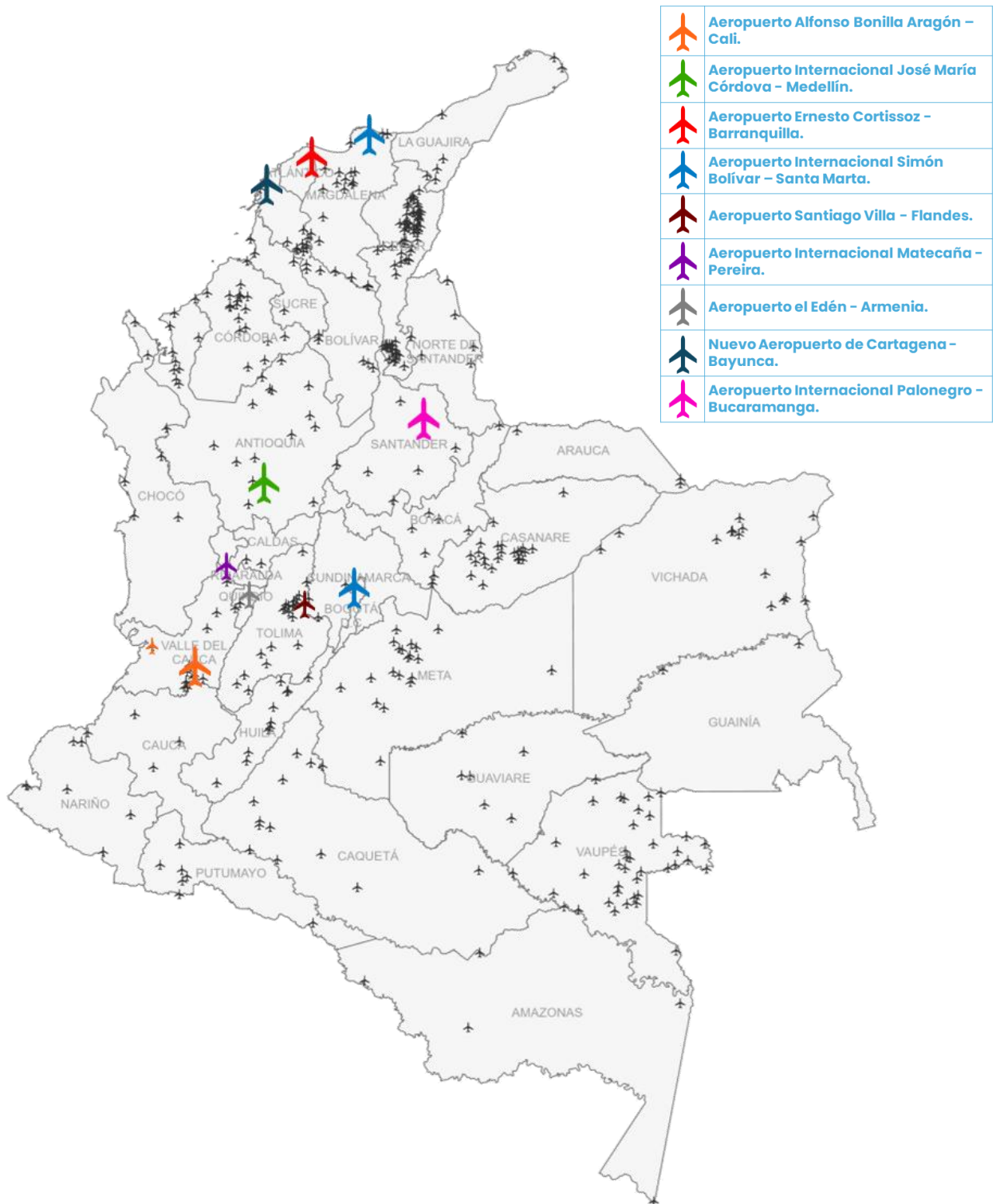
A esto se suma, que el sector aeronáutico y el desarrollo de infraestructura aeroportuaria cuenta con un amplio número de actores y una dinámica especial que requiere altos niveles de coordinación interinstitucional, revelando así la necesidad de una planeación integrada y visión de largo plazo.

En el índice de transporte aéreo en América Latina y el Caribe, (ALTA & Amadeus, 2025) reconocen que la infraestructura aérea es un factor determinante para la competitividad del sector; en este índice, si bien Colombia ocupa la posición 10 de 20 y es el tercer país con mayor puntaje en términos de calidad de sus aeropuertos, en comparación con los otros países de la región, también es uno de los países con mayores oportunidades de mejora en términos de calidad de su infraestructura, obteniendo el tercer puntaje más bajo junto a Belice y México.

En este contexto, se deben superar discusiones basadas en elementos subjetivos sobre la inversión y operación pública o privada de los aeropuertos en Colombia. Estas discusiones deben fundamentarse en criterios concretos como las demandas de pasajeros, carga y operaciones aéreas proyectadas, al igual que sobre objetivos de conectividad aérea para impulsar las apuestas en turismo y comercio de productos con alto valor agregado. Con base en lo anterior, dadas las restricciones fiscales, es importante determinar objetivamente las necesidades de infraestructura tanto en lado aire como lado tierra, así como en materia de conectividad para determinar si se debe optar por un modelo público o por la modalidad de concesión. Es preciso anotar que, de acuerdo con un análisis realizado por el BID en 2020, tres de cada cuatro aeropuertos que movilizan más de un millón de pasajeros en doce países de referencia de América latina y el caribe funcionan bajo esquemas APP.

Desarrollar y optimizar la infraestructura aeroportuaria es una oportunidad para consolidar a Colombia como un nodo de desarrollo. Nos enfrentamos a una realidad que requiere mayores capacidades, conocimiento, innovación y recursos para lo cual es necesario integrarnos a nivel regional, nacional e internacional. Es fundamental contar con conexiones eficientes y competitivas que aporten al propósito de desarrollar al país desde sus regiones.

4.3.4. Proyectos estratégicos infraestructura aeroportuaria



La Red PRO ha identificado y priorizado proyectos aeroportuarios con alto impacto territorial y productivo, entendiendo que la expansión de la infraestructura aeroportuaria es clave para impulsar el turismo, mayor actividad económica y garantizar servicios aéreos esenciales en las zonas apartadas de Colombia:

- Aeropuerto Internacional José María Córdova – Antioquia
- Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón – Palmira
- Aeropuerto Ernesto Cortissoz – Barranquilla
- Aeropuerto Internacional Simón Bolívar – Santa Marta
- Aeropuerto Internacional Palonegro – Bucaramanga
- Aeropuerto Santiago Vila – Flandes
- Aeropuerto Internacional Matecaña – Pereira
- Aeropuerto El Edén – Armenia
- Nuevo Aeropuerto de Cartagena Bayunca

4.4.5. Barreras comunes que limitan la implementación de los proyectos:

El desarrollo de infraestructura aeroportuaria Colombia se enfrenta a retos de diferente índole dada la multiplicidad de frentes en los que se ubica. Entre ellos se encuentran las condiciones fiscales del país, confianza de los inversionistas, relacionamiento con la comunidad por impactos ambientales y sociales, dificultades en la estructuración técnica y financiera, y los procesos de evaluación y aprobación de los proyectos en las entidades gubernamentales.

En términos fiscales, el desarrollo de los proyectos priorizados suma más de \$20 billones de pesos. En este sentido, es fundamental asegurar los recursos para la financiación de los proyectos incorporando alternativas contractuales posibles para su desarrollo, entre las cuales se pueden considerar APP de iniciativa pública o privado, con o sin recursos públicos, extensiones o adiciones a los contratos actuales de concesión (en los casos que aplique), obra pública, entre otros.

En cuanto a la estructuración de los proyectos de concesión, se ha identificado en los procesos de aprobación de proyectos de APP tanto de iniciativa privada como pública, múltiples retrasos y reprocesos en la fase de aprobación gubernamental de los proyectos en fase de factibilidad. Para hacerle frente a esto, es fundamental contar con un marco claro de tiempos y alcances en la aprobación técnica desde ANI y Aerocivil. De igual manera, deben acotarse los procesos de aprobación en el Ministerio de Hacienda y DNP, en cuanto a asignación de riesgos, obligaciones contingentes y el comparador público-privado (CPP).

En términos institucionales, en este tipo de proyectos de infraestructura confluyen una multiplicidad de actores con competencias parciales (aeronáutica, concesionarios, migración, aduanas, autoridades locales y ambientales) lo cual puede complejizar la toma de decisiones sobre la implementación de las medidas necesarias para optimizar y desarrollar los proyectos. De igual forma, esto puede llevar a una asimetría entre expansión física y ampliación de otros procesos y servicios al interior de los aeropuertos (como migración, seguridad, aduanas) que limitan los beneficios de estos proyectos. En este sentido, se requiere una articulación interinstitucional eficiente, con competencias claras y responsabilidades definidas que promuevan el trabajo hacia un propósito común.

Por otro lado, este tipo de infraestructura y operación requiere licenciamientos ambientales, delimitación de zonas especiales para evitar efectos por ruido y aproximación de aeronaves y relacionamiento con las comunidades aledañas, bien sea por la necesidad de gestionar nuevos suelos para su desarrollo o los activos existentes en ellos. Esto requiere un esfuerzo interinstitucional entre diferentes sectores que permita la apropiación del proyecto y el estudio de alternativas de gestión del suelo, social y ambiental que armonice los planes de ordenamiento del territorio con los proyectos aeroportuarios planteados.

Al final los aeropuertos, más allá de verse como infraestructuras aisladas bajo solo responsabilidad de un operador, deben verse como herramientas dinamizadoras de la economía de las regiones donde todos los actores deben concurrir. Para tal propósito, la corresponsabilidad de los actores públicos y privados de la región es crucial, aprovechando los terrenos circundantes a los aeropuertos y generando nuevas actividades económicas relacionadas con la industria aérea.

Proyecto	Alcance	Valor	Estado actual	Principales necesidades
Aeropuerto Internacional José María Córdova – Antioquia	El proyecto consiste en la ampliación del Aeropuerto Internacional José María Córdova incluyendo la optimización de infraestructura existente y el planteamiento de una nueva terminal de pasajeros, la construcción de la segunda pista y otras obras complementarias para aumentar su capacidad operativa de pasajeros y carga.	\$22,4 billones (Estimado)	Actualización del Plan Maestro Aeroportuario del Aeropuerto José María Córdova y revisión del Otrosí a la concesión para desarrollo de obras de optimización	Finalizar actualización del Plan Maestro Aeroportuario, promover su implementación, gestión de recursos y revisar alternativas de solución a situación predial del polígono de interés para la ampliación
Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón – Palmira	El proyecto contempla la modernización y expansión del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, incluyendo un nuevo dique nacional, ampliación de la plataforma comercial, una terminal de bajo costo, 18 nuevos puentes de abordaje y una nueva torre de control.	\$1, 4 billones (Estimado)	Factibilidad de la APP de Iniciativa privada en evaluación	Finalizar proceso de aprobaciones y adjudicar la nueva concesión
Aeropuerto Ernesto Cortisoz – Barranquilla	Modernización y ampliación del Aeropuerto Ernesto Cortisoz, incluyendo la construcción de una nueva terminal de pasajeros, ampliación de la pista de aterrizaje, y mejoramiento de las áreas de carga y servicios aeroportuarios.	\$600 USD millones	Factibilidad	El aeropuerto de Barranquilla requiere garantizar la continuidad de las obras en ejecución, ampliar y modernizar su infraestructura de pasajeros y carga con estándares internacionales y fortalecer su componente comercial,
Aeropuerto Internacional Palonegro – Bucaramanga	Ampliación y mejoramiento de la infraestructura actual del aeropuerto la cual dificulta brindarle un buen servicio a los pasajeros que llegan y salen de la ciudad.	\$ 20 mil millones (Estimado)	Fase 2: Ampliación del área en tierra: Revisión de diseños que permitan la conectividad entre las dos plantas a través de la instalación de escaleras eléctricas y ampliación de parqueaderos.	Contar con la respuesta positiva de la ANI y de la Aeronáutica Civil para iniciar la gestión de la ampliación.
Aeropuerto Santiago Vila – Flandes	Mejoramiento de la vía principal de acceso al Aeropuerto Santiago Vila, ubicado en el Municipio de Flandes, Tolima, con una intervención de aproximadamente 2.050 metros lineales (2 km).	\$0,06 billones (Estimado)	Ejecución	Gestión de recursos para el desarrollo de todo el alcance del proyecto.
Aeropuerto Internacional Matecaña – Pereira	Mejoramiento del lado aire, calles de rodaje y salidas hacia las cabeceras 08-26 para la optimización de tiempos en la operación en tierra tanto para llegadas como para salidas; actualización del sistema de comunicaciones de TWR y sala radar, así como la modernización del sistema de recolección de aguas pluviales e hidrosanitarias de la terminal y pista.	\$0,14 billones (Estimado)	Factibilidad	Gestión de recursos ante el gobierno nacional (Aerocivil – Ministerio del Transporte) para la ejecución del proyecto.
Aeropuerto El Edén – Armenia	El proyecto incluye intervenciones en el terminal nacional, mejoramiento del terminal internacional, urbanismo, ampliación de la pista, ampliación de plataformas y otras infraestructuras. Además, se actualizará el plan maestro del aeropuerto para mejorar su capacidad y operación.	\$527.000 millones (Estimado)	Elaboración del Plan Maestro	Gestión de recursos ante el gobierno nacional para ejecución del Plan Maestro. (Construcción de la nueva terminal nacional, mejoras en terminal internacional, ampliación de pista y plataformas.
Nuevo Aeropuerto de Cartagena Bayunca	Construcción de nuevo aeropuerto en Bayunca, Cartagena que tendrá una terminal cuatro veces más grande que la actual, con capacidad de movilizar 17 millones de pasajeros, y recibirá vuelos transoceánicos. Busca contribuir al desarrollo de la región a través del fortalecimiento de su conectividad y su papel como destino turístico y de negocios.	4 billones de pesos (Estimado)	En revisión para aval por parte del Gobierno Central	Aval del Gobierno Central para dar inicio
Aeropuerto Internacional Simón Bolívar – Santa Marta	Ampliación de la infraestructura del Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Santa Marta en 3.740 m², con expansión de salas de espera y zonas comerciales, modernización de sistemas de filtros y ventilación, y aumento de posiciones en la plataforma para mejorar la capacidad y experiencia de los pasajeros.	\$75 mil millones	Factibilidad	Es necesario que en el proyecto de modernización del aeropuerto se incluya la ampliación de la pista.

4.4. Infraestructura energética

La infraestructura energética constituye un componente transversal para el desarrollo productivo y social del país. Su fortalecimiento responde a la necesidad de ampliar la cobertura, garantizar condiciones adecuadas de confiabilidad y acompañar la diversificación de la capacidad de generación. En este marco, la ampliación de redes de transmisión, la incorporación de proyectos de generación renovable y el desarrollo de sistemas de almacenamiento son aspectos centrales para mejorar la resiliencia del sistema y atender la creciente demanda en distintas regiones del país

4.4.1. Rol estratégico del acceso y confiabilidad energética

El acceso confiable a la energía constituye un eje estructural para la competitividad, el bienestar social y la transición hacia una economía baja en carbono. La matriz eléctrica colombiana sigue siendo altamente dependiente de la hidroelectricidad, que en 2023 representó cerca del 69,4 % de la generación. Sin embargo, esta dependencia ha evidenciado su vulnerabilidad frente a fenómenos climáticos extremos como El Niño: en 2024 los niveles de los embalses cayeron a 63,7 % en enero y 36,8 % en marzo, frente a promedios de 76,7 % y 60,0 % en 2023.

Garantizar el suministro energético requiere diversificación con fuentes renovables no convencionales, gas natural y proyectos de respaldo térmico, además del fortalecimiento de la infraestructura de transmisión y almacenamiento. La seguridad energética es clave tanto para el sector productivo como para los hogares, especialmente en zonas apartadas donde el acceso al servicio aún es limitado.

4.4.2. Retos para el desarrollo de infraestructura energética

- **Dependencia hídrica:** los aportes hídricos disminuyeron de 80.831 GWh en 2022 a 61.647 GWh en 2024, lo que representa una reducción cercana al 24 %.
- **Diversificación incipiente:** aunque departamentos como Atlántico pasaron de 0,1 MW solares en 2020 a 45,3 MW en 2024, el peso relativo de estas fuentes sigue siendo marginal frente a la hidroelectricidad.
- **Demanda creciente en la región oriental:** la UPME ha advertido la necesidad de refuerzos en transmisión para atender el aumento poblacional y productivo.
- **Limitaciones institucionales y sociales:** El licenciamiento ambiental y las consultas previas generan retrasos significativos en la entrada en operación de proyectos.
- **Restricciones técnicas:** la red de transmisión no se ha adaptado al crecimiento de renovables intermitentes, generando cuellos de botella en su integración.

- **Línea de transmisión Chivor – Chivor II – Norte – Bacatá 230 kV**, destinada a aumentar la capacidad en el centro-oriente.
- **Línea de transmisión Tequendama – Sogamoso 230 kV**, necesaria para atender el crecimiento industrial y poblacional.
- **Línea de transmisión Refuerzo Suroccidental 530 kV**, clave para soportar la expansión de renovables y demanda en esa región.
- **Planta Regasificadora del Pacífico**, garantiza seguridad energética, diversifica fuentes y fortalece el abastecimiento de gas natural en la región Pacífica.
- **Proyectos PPII Kale / Platero**, orientado a garantizar la soberanía energética a través de los yacimientos no convencionales.

4.4.4. Barreras comunes que limitan la implementación de los proyectos

El desarrollo de infraestructura energética en Colombia enfrenta barreras financieras, institucionales, sociales y técnicas que limitan la materialización de los proyectos. En el plano financiero, los proyectos requieren inversiones de gran escala que superan las capacidades fiscales actuales y dependen en gran medida de la atracción de capital privado.

En lo institucional, los tiempos de licenciamiento ambiental y los trámites asociados suelen extenderse más de 18 meses, generando retrasos en la entrada en operación de obras estratégicas. En lo social, los conflictos territoriales y los procesos de consulta previa con comunidades indígenas y afrodescendientes se han convertido en cuellos de botella recurrentes, lo que incrementa los riesgos de ejecución.

Finalmente, en lo técnico, la creciente participación de fuentes renovables intermitentes pone en evidencia la falta de modernización de la red de transmisión y de sistemas de almacenamiento, lo que compromete la confiabilidad y resiliencia del sistema eléctrico.

Proyecto	Alcance	Valor	Estado actual	Principales necesidades
Línea de transmisión Chivor – Chivor II – Norte – Bacatá 230 kV	El proyecto incluye la creación de las subestaciones Chivor II 230 kV y Norte 230 kV, así como la instalación de líneas de transmisión doble circuito de 230 kV entre Chivor II y Chivor (8 km), Chivor II y Norte (99 km), y Norte y Bacatá (55 km).	\$44,84 USD millones (estimado)	En construcción	Autorización de los sitios para la instalación de 14 torres o estructuras de soporte de las líneas de transmisión de energía del tramo Norte - Nueva Esperanza, Variante llegada Nueva Esperanza
Línea de transmisión Tequendama – Sogamoso 230 kV	Además de complementar el proyecto Norte, este establece un nuevo punto de inyección de energía proveniente de Santander, lo que reduce los riesgos y la dependencia frente a eventos de hidrología crítica, como el fenómeno de El Niño. De esta manera, se garantizan condiciones de confiabilidad y seguridad en la prestación del servicio.	\$171,4 USD millones (estimado)	En construcción	Autorización de los sitios para la instalación de 14 torres o estructuras de soporte de las líneas de transmisión de energía del tramo Norte - Nueva Esperanza, Variante llegada Nueva Esperanza
Línea de transmisión Refuerzo Suroccidental 530 kV	Diseño, construcción, operación y mantenimiento de 423 km de líneas de transmisión eléctrica en Antioquia, Caldas, Risaralda y Valle, incluyendo ampliación y construcción de subestaciones.	Por definir	Factibilidad	El tramo entre La Virginia (Risaralda) y Alférez (Valle del Cauca) se encuentra en trámite para obtener licenciamiento ambiental
Planta Regasificadora del Pacífico	El proyecto incluye la construcción de una planta de regasificación con capacidad para 400 millones de pies cúbicos por día (MPCD), un gasoducto de 110 km entre Buenaventura y Yumbo con capacidad para transportar 400 MPCD, infraestructura de almacenamiento de GNL, y la garantía de condiciones para la producción nacional existente, así como para nuevas soluciones como biogás y biometano.	\$700 USD millones (estimado)	Factibilidad	Garantizar términos de condiciones idóneas para que el proyecto atraiga inversionista en el proceso de selección.
Proyecto Kale – PPII	El proyecto piloto Kalé y Platero en Puerto Wilches (Santander) tiene por objetivo evaluar mediante investigación integral si la técnica de fracturamiento hidráulico (fracking) es viable ambiental, social y técnicamente para la extracción de hidrocarburos en yacimientos no convencionales.	Kale: 76,7 USD millones PPII: 53 USD millones	Kalé: Licencia ambiental PPII: Proceso licencia ambiental	Trabajar en conjunto con Gobierno, Industria y Territorio para que Santander vuelva a liderar la producción de petróleo y gas para asegurar la soberanía energética y fiscal.

4.5. Sistemas de transporte público

La infraestructura de transporte público urbano es uno de los ejes centrales de la movilidad en Colombia, al permitir el acceso cotidiano de millones de personas a empleo, educación y distintos servicios. La Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) muestra que en el segundo trimestre de 2025 se movilizaron cerca de 742 millones de pasajeros, de los cuales dos tercios correspondieron a Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y un tercio al transporte tradicional. Estos resultados reflejan la importancia de los sistemas masivos, pero también la vigencia del transporte tradicional, lo cual en ciertos casos termina superponiéndose con rutas de los SITM, repercutiendo sobre su éxito comercial y operacional.

4.5.1. Rol estructural del transporte público

Los sistemas de transporte público cumplen un rol estructural en la organización de las ciudades y su competitividad. En Bogotá y Medellín se concentra la mayor proporción de usuarios de los SITM, lo que confirma su papel como ejes de la movilidad metropolitana. En paralelo, los sistemas en ciudades como Cali, Pereira, Manizales o Cartagena aportan a la consolidación de redes integradas, mientras que el transporte tradicional mantiene una función relevante en territorios como Barranquilla o Bucaramanga. En conjunto, estos sistemas no solo garantizan accesibilidad, sino que son la base para avanzar hacia una movilidad más sostenible e integrada en las principales aglomeraciones urbanas.

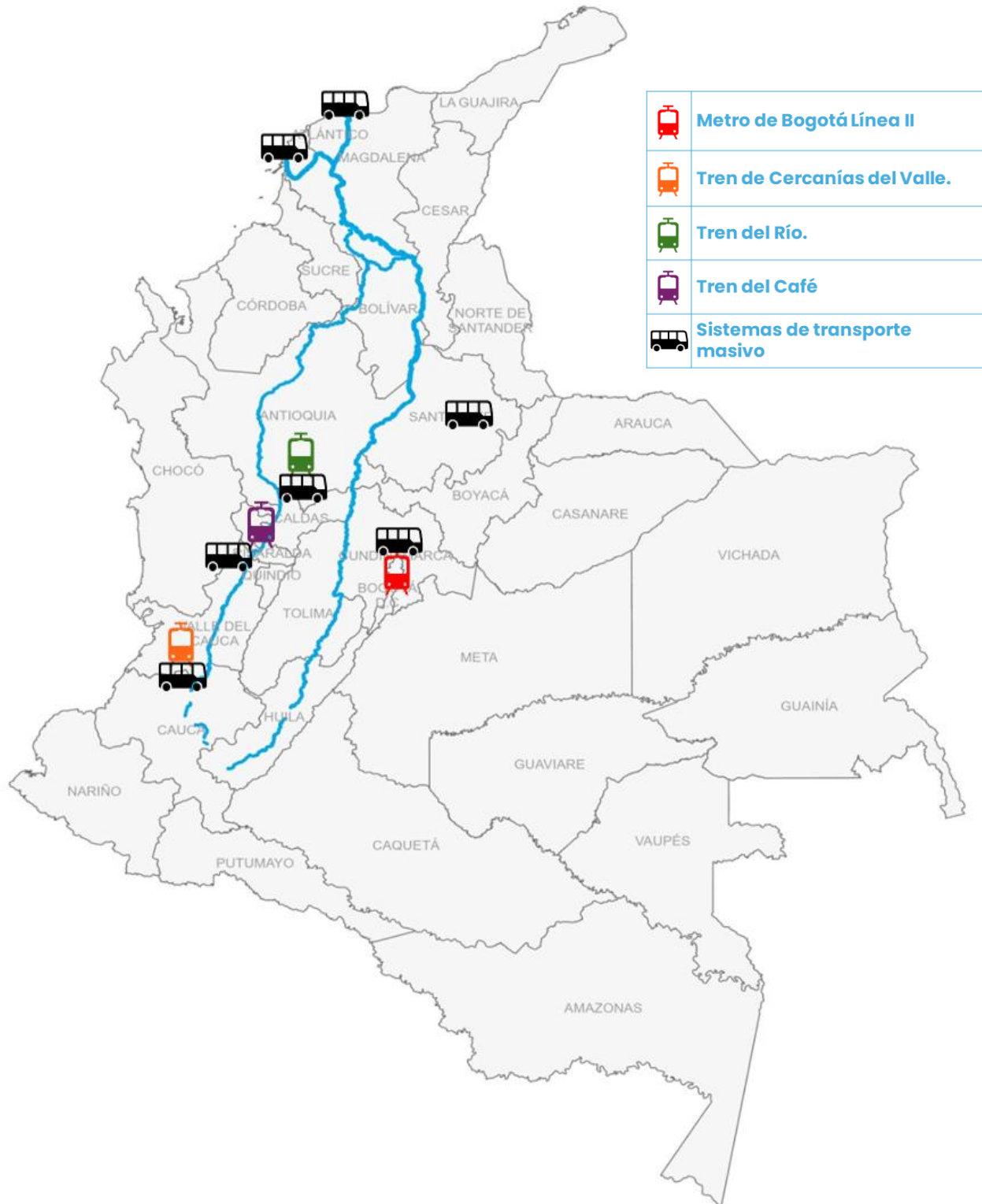
4.5.2. Crecimiento de las ciudades y retos en el desarrollo del transporte público.

El crecimiento urbano ha incrementado la presión sobre la movilidad, pero los sistemas de transporte público enfrentan dificultades para sostener su demanda. La ETUP evidencia reducciones en el número de pasajeros en la mayoría de las ciudades, con caídas significativas en sistemas como Metrolínea en Bucaramanga y Transmetro en Barranquilla, mientras en Cali se observan señales de recuperación. Estas trayectorias desiguales reflejan retos comunes: la sostenibilidad financiera de los sistemas masivos ante menores ingresos tarifarios, la necesidad de ampliar cobertura hacia zonas periféricas, la coordinación entre autoridades y operadores, y la competencia con modos informales que capturan parte de la demanda.

A esto se suma que aun muchas ciudades tienen un diferencial significativo entre la tarifa al usuario y el costo de prestar el servicio. Este diferencial es financiado con fuentes tradicionales, nuevas fuentes y otras reorientadas. Sin embargo, ante choques de demanda se ha tenido que acudir a ingresos corrientes de libre destinación. Frente a esto es fundamental

impulsar soluciones estructurales como la provisión de flota pública para que la tarifa al usuario solo tenga que solventar costos de operación y no la remuneración de CAPEX.

4.5.3. Proyectos estratégicos transporte público:



Con el fin de responder a la dinámica metropolitana y a la necesidad de impulsar sistemas de transporte público eficientes, atractivos y sostenibles, como los trenes de cercanías, sistemas férreos regionales y los sistemas metro, que propicien el cambio modal y disminuyan la congestión en las aglomeraciones, es vital impulsar los proyectos estratégicos que actualmente están en fase de ejecución, aprobación o estructuración, dentro de los cuales se destacan:

- **Metro de Bogotá – Línea II:** ampliación del sistema metro en la capital, que reforzará la capacidad de transporte masivo y extenderá la cobertura hacia sectores de alta densidad poblacional.
- **Tren de Cercanías del Valle:** diseñado para articular Cali con los municipios del área metropolitana del Valle del Cauca, ofreciendo un modo de transporte eficiente y sostenible que complemente al SITM MIO. En su primera fase el proyecto conectará al municipio de Jamundí con Cali y en una segunda etapa se podría conectar a Cali con Yumbo o Palmira.
- **Tren del Río:** proyecto para el Valle de Aburrá que conectará el corredor norte–sur de Medellín y su área metropolitana, integrado con el Metro, tranvías y cables existentes, fortaleciendo el sistema público metropolitano.
- **Tren del Café:** iniciativa que enlazará Antioquia, Caldas y Risaralda a través de un corredor férreo de 237,7 kilómetros, facilitando el transporte de carga y pasajeros entre 14 municipios y articulándose con proyectos como el Tren del Río, el Tren Verde y el trazado hacia Urabá, para consolidar la conectividad logística y de movilidad del occidente colombiano.

4.5.4. Barreras comunes que limitan la implementación de los proyectos

El desarrollo de sistemas de transporte público enfrenta barreras que condicionan su consolidación. En lo financiero, la reducción de usuarios limita la sostenibilidad de los SITM y exige mayores aportes públicos. En lo institucional, la coordinación entre niveles de gobierno, reglas claras en los procesos de cofinanciación y la definición de responsabilidades entre entidades y operadores continúan siendo un reto. En lo social, la competencia con el transporte informal y los cambios en patrones de movilidad urbana restan usuarios al transporte colectivo. Finalmente, en lo técnico, la modernización de flotas y la integración efectiva de distintos modos y modalidades de transporte avanzan de manera desigual entre ciudades. Estas condiciones generan incertidumbre y retrasos en la ejecución de proyectos estratégicos, afectando la consolidación de un sistema de transporte público más eficiente y sostenible dentro de las aglomeraciones urbanas de Colombia.

Proyecto	Alcance	Valor	Estado actual	Principales necesidades
Metro de Bogotá – Línea II	La Línea 2 del Metro de Bogotá, con 15,5 km y 11 estaciones (10 subterráneas), conectará Suba y Engativá con Chapinero y Barrios Unidos, integrando el occidente con el eje de la Calle 72 y la Avenida Caracas.	\$15,3 billones	Factibilidad	Adjudicación del contrato de construcción.
Tren de Cercanías del Valle	El proyecto contempla una red completa de 74 km, con el Tramo 1 entre Cali y Jamundí, de 23,6 km y 21 estaciones. La tipología de material rodante será Tren – Tram, con 36 trenes sencillos (18 dobles). La velocidad de diseño máxima será de 110 km/h, y la alimentación será eléctrica.	\$10,5 billones	Factibilidad	Asegurar los recursos necesarios para la ejecución del primer tramo del proyecto, que conectará a Cali con Jamundí, y gestionar los fondos requeridos para desarrollar la factibilidad del segundo tramo.
Tren del Río	El proyecto consiste en desarrollar un segmento funcional de 63 km, entre Barbosa y Caldas con 18 estaciones en tramo, 2.9 km de soterrado y 9 estaciones integradas al Metro de Medellín	\$5.4 billones (constate 2025)	Estructuración	Gestión predial y licencia ambiental. Por otro lado, financiación para los sistemas de transporte férreos multipropósito que implica consecución de inversión privada
Tren del Café	El Tren del Café abarca una longitud total de 237,7 kilómetros, distribuidos en 99 km en Antioquia, 107 km en Caldas y 32 km en Risaralda. El sistema conectará 14 municipios —siete en Caldas, siete en Antioquia y dos en Risaralda (Marsella y La Virginia)— y tendrá vocación tanto para carga como para pasajeros. Además, se integrará con otros proyectos férreos en desarrollo, como el Tren del Río, el Tren Verde y el trazado hacia Urabá.	0,022 billones para estudios y diseños	Estructuración	Desarrollo de los estudios de factibilidad y posterior gestión de financiación ante el Gobierno Nacional y fuentes alternativas.

4.6 Infraestructura de agua potable y saneamiento básico



En Colombia, el acceso al agua potable y al saneamiento básico constituye no solo un derecho fundamental, sino un pilar estructural para la salud pública, la productividad y la sostenibilidad territorial. Sin embargo, a pesar de los avances normativos e institucionales, persisten brechas que condicionan el bienestar de millones de personas, limitando además el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

De acuerdo con el Ministerio de Vivienda, cerca de 7 millones de colombianos —equivalente al 13 % de la población— aún no cuentan con acceso adecuado a agua potable. La cobertura urbana alcanza cifras cercanas al 99% mientras que en las zonas rurales apenas llega al 71%, evidenciando una brecha estructural que afecta especialmente a comunidades dispersas y con baja capacidad de gestión. En materia de saneamiento, la cobertura urbana es del 96%, pero en el sector rural se reduce al 54%, para un promedio nacional del 86% (DANE, MinVivienda).

La calidad del servicio es un desafío adicional. Solo el 56 % de los municipios garantiza agua apta para consumo humano en áreas urbanas, y menos del 10 % lo hace en zonas rurales. En términos de continuidad, el promedio nacional del servicio público de acueducto se situó en 22,6 horas/día en 2024; sin embargo, más de 400 municipios no presentan información

precisa sobre este indicador, lo que pone de manifiesto una deficiencia en el monitoreo. (Informe Nacional de Monitoreo a los Recursos del SGP-APSB, vigencia 2024).

En términos de tratamiento de aguas residuales, Colombia aún está lejos de alcanzar la meta del 68% de cobertura fijada para 2030. Actualmente, solo el 49% de los municipios cuenta con un sistema o planta de tratamiento de aguas residuales (Informe Nacional de Monitoreo a los Recursos del SGP-APSB, vigencia 2024). Aunque ha habido avances notables en este ámbito, aún queda mucho por hacer para proteger nuestros ríos y la biodiversidad. Además, es crucial avanzar hacia sistemas de tratamiento no solo primarios, sino también secundarios, que aseguren una descontaminación efectiva del agua. Esto es especialmente relevante en grandes centros urbanos como, por ejemplo, Cali, donde la PTAR actual solo trata el 30% de las aguas con un tratamiento primario, lo que genera un gran impacto sobre el río Cauca, el segundo afluente más importante del país.

En términos de inversión, el Sistema General de Participaciones para Agua Potable y Saneamiento Básico (SGP-APSB) destinó en 2024 un total de \$446.910 millones de pesos (88,6 %) a proyectos y esquemas regionales, \$18.062 millones (3,5%) a abastecimiento regional, y apenas \$11.470 millones (2,8 %) a tratamiento de aguas residuales, lo que evidencia la baja asignación de recursos a procesos de descontaminación.

A estos rezagos estructurales se suman riesgos crecientes derivados del cambio climático y de la presión sobre las fuentes hídricas. La crisis hídrica de Bogotá en 2024–2025 —cuando el sistema Chingaza llegó a menos del 20 % de su capacidad y obligó a racionamientos— es una señal de alerta para todo el país. La recuperación parcial del suministro se logró gracias a medidas de ahorro, diversificación de fuentes y ampliación de plantas como Tibitoc, pero evidenció la vulnerabilidad de los sistemas frente a eventos climáticos extremos.

En este contexto, la infraestructura de agua potable y saneamiento básico debe ser entendida como un activo estratégico para la competitividad, la cohesión social y la resiliencia climática del país. Su fortalecimiento requiere inversiones de gran escala, articulación interinstitucional efectiva y una priorización clara de proyectos estratégicos que, además de cerrar brechas de cobertura y calidad, promuevan la descontaminación de los cuerpos de agua y la adaptación al cambio climático.

Para la Red PRO, este enfoque implica impulsar iniciativas que integren criterios de impacto regional, viabilidad financiera, sostenibilidad operativa y pertinencia socioambiental, generando evidencia para incidir en las agendas públicas y privadas, y garantizando que las inversiones en infraestructura hídrica contribuyan de forma directa al bienestar de los territorios.

4.6.1. Rol estructural de los servicios de agua potable y saneamiento básico

Los servicios de agua potable y saneamiento son esenciales para garantizar el bienestar de la población y el desarrollo sostenible del país, desempeñando un rol estratégico en varias dimensiones clave. Desde una perspectiva de salud pública, estos servicios son fundamentales para reducir la incidencia de enfermedades de origen hídrico y reducir cargas sobre el sistema de salud. Además, juegan un papel central en el bienestar social, al asegurar condiciones mínimas de vida digna y equidad entre las zonas urbanas y rurales.

El agua potable y el saneamiento también son pilares de la sostenibilidad ambiental, ya que su gestión adecuada protege las fuentes hídricas y conserva los ecosistemas. En términos económicos, estos servicios son vitales para la competitividad de sectores como la agricultura, la industria y el turismo, al garantizar recursos hídricos para su funcionamiento. A nivel de gobernabilidad, su provisión efectiva fortalece la confianza en las instituciones y contribuye a la cohesión social, especialmente en territorios donde la cobertura es limitada.

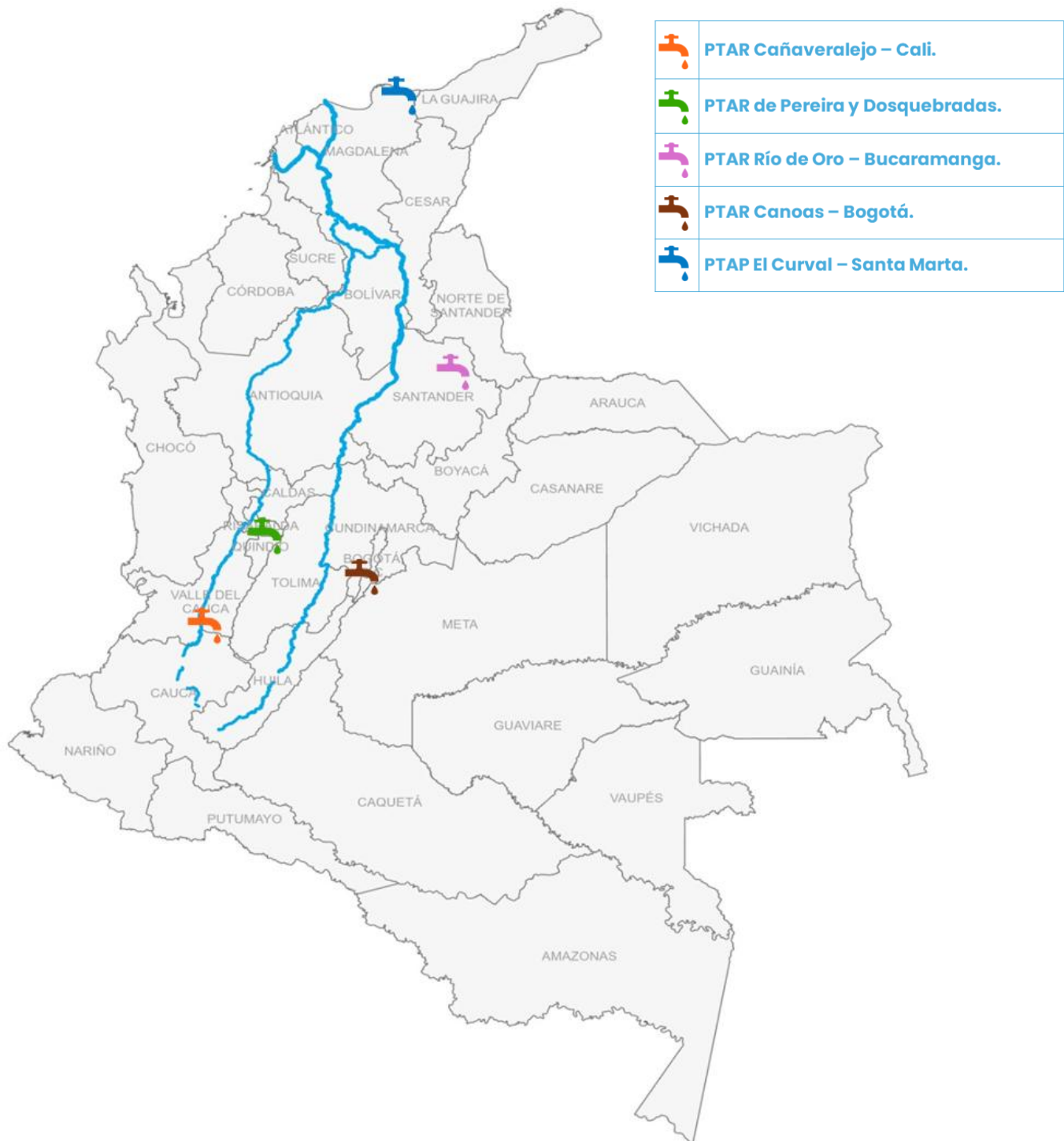
En otras palabras, sin agua potable y saneamiento básico no es posible hablar de desarrollo sostenible ni de estabilidad social y económica. Son la infraestructura invisible que sostiene el funcionamiento de la sociedad y habilita el progreso en todos los ámbitos.

4.6.2. Retos en el desarrollo de infraestructura de agua potable y saneamiento básico en Colombia

Los retos en el desarrollo de infraestructura hídrica en el país son:

- **Cierre de brecha urbano-rural:** A pesar de que la cobertura urbana supera el 99%, el 13% de la población, especialmente en zonas rurales, aún carece de acceso adecuado (cobertura, continuidad y calidad) de agua potable y saneamiento.
- **Cobertura en el tratamiento de agua:** solo el 49% de los municipios cuenta con un sistema de tratamiento de aguas residuales.
- **Inversión insuficiente:** la asignación de recursos es baja, especialmente para el tratamiento de aguas residuales.
- **Limitaciones institucionales:** retrasos en licencias y permisos de proyectos, al igual que los procesos de estructuración y aprobación de los proyectos.
- **Fortalecimiento institucional y comunitario:** mejorar la capacidad institucional para la operación y mantenimiento de los sistemas de agua, así como fortalecer la gestión comunitaria mediante estrategias que aseguren la sostenibilidad a largo plazo.
- **Vulnerabilidad climática:** la crisis hídrica, como la de Bogotá en 2024, evidenció la fragilidad del sistema frente a fenómenos climáticos extremos. Es urgente diversificar fuentes hídricas y fortalecer las políticas de resiliencia climática.

4.6.3. Proyectos estratégicos infraestructura de agua potable y saneamiento básico:



Con el fin de mejorar el acceso del agua y promover el saneamiento básico en diversas regiones, se destacan los siguientes proyectos estratégicos de infraestructura hídrica:

- **PTAR Cañaveralejo – Cali:** optimización de su tratamiento primario y construcción del secundario para mejorar la eficiencia en un 80% y reducir la contaminación del río Cauca y los impactos sobre los demás departamentos.
- **PTAR Pereira y Dosquebradas:** construcción de la planta para el Saneamiento del río Otún-Consota.
- **PTAR Río de Oro – Bucaramanga:** construcción de la planta para la recuperación de la cuenca del río de Oro, beneficiando al 92% de Bucaramanga y al 100% de Girón.
- **PTAR Canoas – Bogotá:** construcción de la planta para el tratamiento del 70% de las aguas residuales de Bogotá y el 100% de las de Soacha, saneando el río Bogotá.
- **PTAP El Curval – Santa Marta:** construcción de la planta para garantía de acceso a agua potable para más de 500,000 personas.

4.6.4. Barreras comunes que limitan la implementación de los proyectos

La implementación de proyectos de agua potable y saneamiento básico en Colombia enfrenta barreras financieras, institucionales, técnicas, sociales, normativas y ambientales que retrasan el cierre de brechas. En el plano institucional, la débil capacidad técnica de muchos municipios dificulta la planeación, coordinación y sostenibilidad de los proyectos. A nivel financiero, el Monitoreo del SGP-APSB 2024 (MVCT) evidenció que el 53 % de los municipios y distritos del país no cumplieron con el indicador de actividades elegibles, es decir, no destinaron la totalidad de los recursos del SGP para Agua Potable y Saneamiento Básico (SGP-APSB) exclusivamente a los usos permitidos por la normativa vigente.

Desde el punto de vista técnico, la ausencia de estudios de preinversión de calidad y la obsolescencia de la infraestructura generan rediseños, sobrecostos y demoras en la ejecución. En el ámbito social, la baja participación de los usuarios y la escasa cultura de pago comprometen la apropiación y sostenibilidad de los sistemas.

En cuanto a las barreras normativas, informes recientes de la Contraloría General (2024) documentaron casos en los que proyectos finalizados permanecieron hasta 19 meses sin entrar en operación por retrasos en trámites de licenciamiento, permisos y energización.

Finalmente, las barreras ambientales están asociadas a la limitada cobertura de tratamiento de aguas residuales (49 % de los municipios), la contaminación de fuentes hídricas y la vulnerabilidad de los sistemas frente a fenómenos climáticos extremos.

Proyecto	Alcance	Valor	Estado actual	Principales necesidades
PTAR Cañavalejo – Cali	Busca mejorar la eficiencia hasta un 80% de la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales (PTAR), optimizando su tratamiento primario y materializando la construcción del tratamiento secundario para reducir la contaminación del Río Cauca.	\$1,9 billones (estimado)	Finalizando Factibilidad	Definir el cierre financiero para la cofinanciación de la construcción del tratamiento secundario de la PTAR-C
PTAR Pereira y Dosquebradas	Construir la PTAR que tendrá la capacidad de tratar las aguas servidas de los municipios de Pereira y Dosquebradas, contribuyendo así al saneamiento del río Otún – Consota.	\$0,46 billones (estimado)	Factibilidad	Desembolso de los recursos de orden nacional comprometidos por vigencias futuras.
PTAR Río de Oro – Bucaramanga	Construcción de la PTAR para recuperar la cuenca del río de Oro y las quebradas de Bucaramanga, eliminando el vertimiento de aguas residuales domésticas beneficiando al 92% de Bucaramanga y al 100% de Girón,	\$1,2 billones (estimado)	Factibilidad	Gestión de recursos para la construcción del proyecto.
PTAR Canoas – Bogotá	Construir la PTAR que busca tratar el 70% de las aguas residuales de Bogotá y el 100% de las de Soacha, con el fin de sanear el río Bogotá	6 billones	Factibilidad	Adjudicación del contrato e inicio de construcción
PTAP El Curval – Santa Marta	Construcción de planta de tratamiento del Curval y la línea de conducción desde la PTAP El Curval hasta la interconexión a la red de acueducto en la salida de la PTAP de Mamatoco.	\$0,45 billones (estimado)	Factibilidad	Gestión de recursos para la construcción del proyecto.

4.7. Apuestas habilitantes del desarrollo regional priorizadas

Después de detallar las apuestas habilitantes del desarrollo, la Red PRO, en un ejercicio colaborativo y con mirada desde los territorios, priorizó once proyectos estratégicos que representan un gran potencial para transformar a Colombia desde sus regiones. Se trata de iniciativas que buscan integrar el país a través de la infraestructura y la conectividad: el Corredor Urabá – La Virginia (Vías del Samán) – Buenaventura, el Corredor Bogotá – Eje Cafetero – Buenaventura – Ipiales, la Conexión Pacífico – Orinoquía, el Corredor Bogotá – Santa Marta – Barranquilla – Cartagena y el Corredor Férreo La Dorada – Chiriguaná – Santa Marta, acompañados de la Reactivación ferroviaria en Belencito – Bogotá y su conexión con el Red Central – Carare. A ellos se suman apuestas logísticas como el dragado de profundización del puerto de Buenaventura y la navegabilidad del río Magdalena, junto con proyectos clave en infraestructura energética como la Línea de transmisión Chivor – Bacatá 230 kV y Tequendama – Sogamoso 500 kV, y en conectividad aérea con la modernización de los aeropuertos Santiago Vila en Tolima y El Edén en Quindío. Estas once prioridades constituyen una hoja de ruta compartida que, de hacerse realidad, permitirá cerrar brechas, dinamizar la productividad regional y consolidar a Colombia como un país más integrado y competitivo.

	Corredor Urabá – La Virginia (Vías del Samán) – Buenaventura
	Dragado de profundización de Buenaventura
	Reactivación Ferroviaria: Corredor Belencito–Bogotá, Conexión Red Central – Carare, Tren de Mediana Velocidad de Pasajeros Sogamoso–Bogotá, Tren Turístico y Clúster Metalmeccánico Ferroviario.
	Aeropuerto Santiago Villa (Tolima)
	Línea de transmisión Chivor – Chivor II – Norte – Bacatá 230 KV y Línea de transmisión Tequendama – Sogamoso 500 kV
	Aeropuerto El Edén (Quindío)
	Corredor Bogotá – Eje Cafetero– Buenaventura – Ipiales
	Conexión Pacífico – Orinoquía
	Corredor Férreo La Dorada Chiriguaná – Santa Marta
	Navegabilidad Río Magdalena
	Corredor Bogotá – Santa Marta – Barranquilla – Cartagena



5. Conclusiones

El desarrollo de Colombia enfrenta grandes oportunidades, pero también desafíos cruciales para lograr un crecimiento equitativo y sostenible. Las cuatro apuestas productivas, que las componen el sector agrícola en la altillanura, el nearshoring y el turismo, y la construcción, tienen el potencial de transformar las regiones en motores de crecimiento. Sin embargo, su éxito depende de superar los obstáculos estructurales que aún limitan su avance. De otro lado, el país debe resolver seis factores críticos que han presentado un deterioro en los últimos años y aumentar las inversiones a través del mecanismo de obras por impuestos para acelerar el cierre de brechas entre los distintos territorios.

Uno de los principales retos para consolidar las apuestas productivas es la infraestructura de transporte. La falta de vías adecuadas, la baja integración del transporte intermodal y la capacidad limitada de los puertos afectan directamente la competitividad de sectores clave. Proyectos esenciales, como el dragado de profundización del Puerto de Buenaventura, la expansión de infraestructura ferroviaria con sistemas modernos y la navegabilidad del río Magdalena, son cruciales para mejorar la conectividad nacional e internacional. La infraestructura aeroportuaria también juega un papel clave para fortalecer la conectividad, en la medida que promueven nuevas relaciones comerciales, mercados de alto valor agregado e impulsan el turismo. Sin embargo, estos proyectos estratégicos se han visto obstaculizados por demoras en las aprobaciones gubernamentales, y la falta de previsibilidad en tiempos y requerimientos de los trámites sociales y ambientales. A esto se suman las restricciones de tipo fiscal y las recientes señales de incertidumbre a la participación de capital privado en los proyectos.

Paralelamente, el crecimiento urbano exige una mejora urgente en la infraestructura de agua potable y saneamiento básico. Las ciudades no solo deben ampliar la cobertura, sino también mejorar la calidad de estos servicios para proteger la salud pública, aumentar la productividad y asegurar la sostenibilidad ambiental. Por ello, es clave acelerar proyectos como la PTAR Canoas en Bogotá, la PTAR Cañaveralejo en Cali, la PTAR Pereira y Dosquebradas, la PTAR Río de Oro en Bucaramanga y la PTAP El Curval en Santa Marta, que son fundamentales para garantizar el acceso a servicios esenciales y fortalecer la competitividad regional.

Esta mayor concentración de la población en las aglomeraciones urbanas y las dinámicas funcionales entre las ciudades capitales y los municipios vecinos demanda sistemas de transporte modernos, eficientes y sostenibles. Es esencial construir nuevos sistemas de transporte de mayor capacidad, que no solo mejoraren la conectividad, sino que también reduzcan tiempos y costos de viaje y que también disminuyan las emisiones. Al mismo tiempo estos sistemas de transporte, como los son los metros y los trenes de cercanías, representan una oportunidad magnífica para la renovación urbana, la generación de vivienda

y nuevos empleos. En esta misma línea los Sistemas de Transporte Masivo existentes deben ser atendidos con soluciones estructurales para reducir la brecha entre la tarifa al usuario y los costos de prestar el servicio (tarifa técnica), junto con el desarrollo de sus planes de infraestructura y estrategias de complementariedad con el transporte público colectivo.

Finalmente, El período 2026–2030 será decisivo, ya que el éxito de estas apuestas y del desarrollo en general del país dependerá de la capacidad de enfrentar de manera oportuna seis factores críticos que hoy marcan la agenda. La crisis de salud presiona la sostenibilidad del sistema, la crisis energética amenaza la seguridad del suministro, la crisis de seguridad redefine la gobernanza territorial, la crisis fiscal limita el margen de maniobra del Estado, y la crisis de oportunidades y la baja calidad educativa afecta a la juventud y su inserción productiva. Además, una mayor aplicación del mecanismo de las Obras por Impuestos en los municipios habilitados es clave para reducir las disparidades territoriales. Resolver estos aspectos será la crucial para que el país puede garantizar mejores niveles de bienestar desde las regiones.

6. Referencias

Pablo A. Astudillo Estévez, BID (2021), Análisis de conectividad vial en los países de la Región Andina.

Banco Interamericano de Desarrollo (2020), Documento de Marco Sectorial de Transporte.

Banco Interamericano de Desarrollo (2021), Infraestructura física y logística para la integración regional y el fortalecimiento de las cadenas de valor en los países andinos

Ministerio de Transporte (2022) Plan Maestro Transporte Intermodal 2021 -2050

Villar, L., & Ramírez, J. M. (2014). Infraestructura regional y pobreza rural. FEDESARROLLO.

Volpe, C. y J. S. Blyde . 2013. “Shaky Roads and Trembling Exports: Assessing the Trade Impacts of Transport Costs Using a Natural Experiment”. Journal of International Economics , Volume 90, No. 1, 2013, 148 –161.

Hallegatte, Stéphane, Jun Rentschler, and Julie Rozenberg. 2019. Lifelines: The Resilient Infrastructure Opportunity. Sustainable Infrastructure Series. Washington, DC: World Bank. doi:10.1596/978-1-4648-1430-3.

Ortega, M.-A. (2018). Conectando mercados: vías rurales y producción agrícola en el contexto de una economía dual (Connecting markets: rural roads and agricultural production in a dual economy). Documento CEDE No. 2018- 44, 37. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3265330>.

ALTA & Amadeus. (2025). *Latin America Competitvity Index for the Airline Industry*. Obtenido de Research report: Air Transport Competitvity Index in Latin America and the Caribbean: <https://amadeus.com/en/resources/research/latin-america-competitvity-index>

ATAG. (2024). *Aviation Benefits Beyond Borders*. Obtenido de Aviation: Benefits Beyond Borders 2024: https://aviationbenefits.org/media/e5ynn4x0/abbb2024_full_report.pdf

Banco Interamericano de Desarrollo (2018) Conectividad Aérea en Regiones Remotas. Obtenido de: <https://publications.iadb.org/es/conectividad-aerea-en-regiones-remotas-un-analisis-critico-de-las-politicas-publicas-de-transporte>

Calatayud, A., & Montes, L. (2021). *Logística en América Latina y el Caribe: Oportunidades, desafíos y líneas de acción*. Obtenido de <https://doi.org/10.18235/0003278>

- Fedesarrollo (2016) Competitividad en el transporte aéreo en Colombia. Informe final de Fedesarrollo a Fontur. Obtenido de: <https://fedesarrollo.org.co/infraestructura-transporte-comunicaciones-y-servicios-publicos/82f9ce06-18d5-4719-8eb1-567daee1f99f>
- IATA (2023) El Valor del Transporte Aéreo Para Colombia. Obtenido de: <https://www.iata.org/contentassets/bc041f5b6b96476a80db109f220f8904/voa-translations/el-valor-del-transporte-aereo-para-colombia--sp.pdf>
- IATA. (2024). *The Value of Air Transport - Country Reports*. Obtenido de The Value of Air Transport to Colombia: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/the-value-of-air-transport-to-colombia/>
- UNDOC. (2025). *World Drug Report 2025*. Obtenido de: https://unodc.org/documents/data-and-analysis/WDR_2025/WDR25_B1_Key_findings.pdf
- UPME (2025) Boletín estadístico de minas y energía 2020 – 2024 s1. Obtenido en: https://docs.upme.gov.co/SIMEC/Boletin-estadistico/Boletin_Estadistico_2020-2024_S1VF_Abril_VFD-07abr25.pdf
- DANE (2025) Boletín ETUP II trimestre. Obtenido en <https://www.dane.gov.co/files/operaciones/ETUP/bol-ETUP-IItrim2025.pdf>
- Geonómica Consultores, FDN, & ProPacífico. (2019). Conexión Pacífico - Orinoquia 1º conexión directa entre Buenaventura y Puerto Carreño: estudio socioeconómico conexión Pacífico – Orinoquia (Valle del Cauca, Tolima, Huila, Meta, Vichada) a partir de los nuevos trazados y estimaciones de CAPEX y OPEX asociadas.

V GRAN ENCUENTRO PRO

2025

Pereira
RISARALDA

