

CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL
ACTA No. 809

FECHA: **Bogotá D.C., 16 de diciembre de 2025**

LUGAR: *Sesión no presencial*

ASISTENTES: *GERMÁN ÁVILA PLAZAS, Ministro, quien lo presidió, Ministerio de Hacienda y Crédito Público.*
CARLOS EMILIO BETANCOURT GALEANO, Viceministro General, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y Director (e), Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.
LEONARDO ARTURO PAZOS GALINDO, Viceministro Técnico, Ministerio de Hacienda y Crédito Público
NATALIA IRENE MOLINA POSSO, Directora, Departamento Nacional de Planeación
JOSE DANIEL ROJAS MEDELLIN, Delegado Presidencia de la República, Ministro de Educación Nacional.
MARTHA HERNÁNDEZ ARANGO, Directora General del Presupuesto Público Nacional, Secretaria Ejecutiva del CONFIS.

ORDEN DEL DÍA:

1. *Aval Fiscal a proyectos de inversión para la cofinanciación de Sistemas Estratégicos de Transporte Público - SETP: Armenia, Neiva, Popayán, Santa Marta y Sincelejo*
2. *Recomendación de Sustitución de Aplazamiento de los Sectores Hacienda*
3. *Aval Fiscal para los proyectos de infraestructura de transporte acuático en el marco del programa “Conectividad fluvial y de cabotaje”*
4. *Ampliación Meta Global de Pagos Agencia Nacional de Hidrocarburos -ANH*
5. *Vigencias Futuras Excepcionales INVÍAS programa Vías para la Paz: San Francisco – Mocoa y Puente La Doctrina*
6. *Aplazamiento al Presupuesto General de la Nación (PGN) 2026*

1. Aval Fiscal a proyectos de inversión para la cofinanciación de Sistemas Estratégicos de Transporte Público - SETP: Armenia, Neiva, Popayán, Santa Marta y Sincelejo

De conformidad con lo previsto en los artículos 2.8.1.7.1.1 y 2.8.1.7.1.3 del Decreto 1068 de 2015, se presentó a consideración del Consejo Superior de Política Fiscal – CONFIS el Documento DGPPN No. 111 de 2025, el cual contiene la solicitud presentada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para el Aval Fiscal a proyectos de inversión para la cofinanciación de Sistemas Estratégicos de Transporte Público - SETP: Armenia, Neiva, Popayán, Santa Marta y Sincelejo, de acuerdo con los siguientes montos y vigencias:

Vigencia	SETP Arequipa	SETP Neiva	SETP Popayán	SETP Santa Marta	SETP Siredeño
2026	0	0	0	0	0
2027	5.584.600.628	30.326.276.786	31.202.974.100	0	5.614.554.652
2028	3.194.373.641	24.818.088.938	15.865.690.848	10.341.961.045	11.618.255.979
2029	7.894.964.853	49.259.921.176	5.617.160.227	0	0
2030	23.270.478.184	14.545.497.785	0	0	0
2031	35.775.047.924	0	0	0	0
TOTALES	75.719.465.230	118.949.784.685	52.685.825.175	10.341.961.045	17.232.810.631

Pesos Corrientes calculados con los supuestos macroeconómicos del MFMP vigente.

Teniendo en cuenta lo previsto en los artículos 2.8.1.7.1.1 y 2.8.1.7.1.3 del Decreto 1068 de 2015, aval fiscal para la aprobación de Aval Fiscal de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público, así:

Los retrasos en la implementación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) que se han presentado en diversas ciudades comparten un conjunto de problemas recurrentes que han impedido la ejecución oportuna de los recursos de cofinanciación y la entrada en operación. Para 2025–2031 se requiere reprogramar el flujo de aportes para alinear ejecución física, implementación operativa y disponibilidad fiscal.

Problemas estructurales que generaron retrasos

Institucionales	Técnicos	Operativos y financieros
<ul style="list-style-type: none"> Limitada capacidad técnica, jurídica y administrativa de los entes gestores, afectando: <ul style="list-style-type: none"> Revisión y aprobación de diseños. Contratación y supervisión. Gestión financiera y presupuestal. Altísima rotación de personal clave (direcciones técnicas, jurídicas, financieras), lo que: <ul style="list-style-type: none"> Interrumpe procesos de toma de decisiones. Afecta la trazabilidad del proyecto. Debilita la planeación de mediano y largo plazo. 	<ul style="list-style-type: none"> Gestión predial incompleta, incluyendo: <ul style="list-style-type: none"> Predios pendientes de legalización. Predios en procesos judiciales que impiden avanzar en obra. Diseños desactualizados (suelos, precios, demanda, ingeniería de detalle), ocasionando: <ul style="list-style-type: none"> Contratiempos en licitaciones. Necesidad de adiciones y ajustes al presupuesto. Desbalance en la inversión inicial: <ul style="list-style-type: none"> Fuerte énfasis en infraestructura física. Insuficiente inversión en los componentes operativos críticos: flota, recaudo, centro de control, gestión de flota. 	<ul style="list-style-type: none"> Modelos operativos no consolidados, en algunos casos por conflictos con el sector transportador. Ausencia de tecnologías obligatorias para operar: <ul style="list-style-type: none"> Sistema de Recaudo Centralizado. Sistema de Gestión y Control de Flota. Esto impide cumplir requisitos legales para el inicio del servicio. Limitaciones de flujo de caja de las entidades territoriales, generando: <ul style="list-style-type: none"> Incumplimientos en los aportes locales al convenio. Retrasos en los pagos de vigencias territoriales. Incrementos de costos por: <ul style="list-style-type: none"> Inflación acumulada 2020–2024. Afectaciones derivadas de la pandemia COVID-19 (parálisis de obras, aumento en precios de materiales).

Beneficios del Aval Fiscal:

La renovación de flota con tecnologías limpias permite una mejora sustancial en la calidad del servicio de transporte público, al incorporar vehículos más seguros, accesibles y confiables para los usuarios. Adicionalmente, contribuye de manera directa a la reducción de emisiones contaminantes, alineándose con las metas de transición energética y de salud pública, al tiempo que incrementa la eficiencia operativa del sistema mediante la disminución de costos de mantenimiento y consumo energético.

La implementación del sistema de gestión y control de flota optimiza la operación a través del seguimiento en tiempo real, un mayor control de frecuencias y el cumplimiento efectivo de rutas. Esto se traduce en un aumento del nivel de servicio al usuario, con menores tiempos de espera y mayor regularidad. Asimismo, fortalece la transparencia y la trazabilidad operativa, facilitando la toma de decisiones basadas en datos y viabilizando la certificación del 60 % de operación exigida por la Ley 2294, requisito indispensable para la puesta en operación del sistema.

La puesta en marcha del sistema de recaudo centralizado garantiza la transparencia en la administración de los ingresos y el control tarifario, al tiempo que facilita una distribución equitativa de los recursos entre operadores, reduciendo conflictos y riesgos financieros. De igual forma, permite la interoperabilidad del sistema y mejora la experiencia del usuario mediante mecanismos de pago modernos, digitales y seguros, contribuyendo a la reducción de la evasión y al fortalecimiento del flujo de caja y la sostenibilidad financiera del sistema.

La definición del modelo de operación y sostenibilidad financiera proporciona claridad en los roles, responsabilidades y esquemas de remuneración, disminuyendo los riesgos contractuales y operativos. Este enfoque garantiza la sostenibilidad económica del sistema mediante la articulación de subsidios, fuentes complementarias e ingresos no operacionales, facilita una entrada gradual con reglas claras para operadores actuales y nuevos, y permite una planeación financiera realista que reduzca la dependencia exclusiva del aporte territorial.

La construcción y mantenimiento de obras prioritarias asegura que terminales, patios, paraderos y tramos viales se encuentren funcionales, seguros y alineados con las necesidades operativas del sistema. Esto mejora la experiencia del usuario a través de una infraestructura adecuada y accesible, evita la pérdida de valor de las inversiones ya ejecutadas, prolonga la vida útil de la infraestructura existente y permite una integración efectiva entre infraestructura y operación, condición esencial para el inicio del servicio.

El fortalecimiento institucional del ente gestor incrementa su capacidad de liderazgo y gestión para coordinar de manera integral los diferentes componentes del sistema. A su vez, mejora la administración del recaudo, los contratos y el control operativo, reduce fallas y retrasos, fortalece la capacidad para atraer y gestionar recursos, y disminuye la dependencia de consultorías externas mediante el aumento de la capacidad técnica interna.

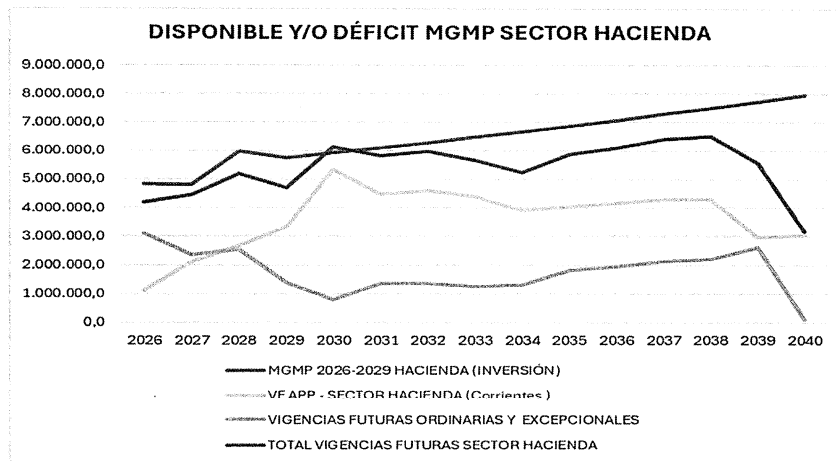
Finalmente, la estrategia de articulación con el transporte colectivo existente garantiza una transición ordenada y socialmente viable hacia el sistema formal, reduciendo conflictos con los transportadores y generando estabilidad operativa y gobernanza. Este proceso contribuye a mejorar la seguridad vial y el control operativo, eliminando prácticas informales o inseguras, e incrementa la aceptación ciudadana a través de acciones de socialización, pedagogía y participación activa de los actores tradicionales del sector.

La entrada en operación de los sistemas de transporte público en cada ciudad es la siguiente:

Proyecto	Fecha de entrada en operación del sistema
Armenia	Marzo 2026
Neiva	Diciembre 2026
Popayán	Junio 2026
Santa Marta	Diciembre 2025
Sincelejo	Diciembre 2026

	Armenia	Neiva	Popayán	Santa Marta	Sincolejo
Intervenciones	<ul style="list-style-type: none"> Adquisición de flota Implementación del sistema de gestión y control de flota y sistema de recaudo centralizado Implementación institucional y definición del modelo de operación Implementación y construcción de obras de infraestructura operacional 	<ul style="list-style-type: none"> Adquisición de flota con tecnologías limpias y bajas emisiones. Implementación del sistema de gestión y control de flota. Implementación del sistema de recaudo centralizado. Definición del modelo de operación del sistema de transporte. Definición del esquema de sostenibilidad financiera del sistema. Conclusión de las obras prioritarias (patios, terminales y demás infraestructura operacional). Establecimiento de un plan de mantenimiento para la infraestructura existente. Fortalecimiento institucional del ente gestor y sus capacidades técnicas. Diseño e implementación de una estrategia de articulación para garantizar una transición ordenada del transporte colectivo actual hacia el nuevo sistema. 	<ul style="list-style-type: none"> Priorización de la implementación del Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF). Puesta en marcha del Sistema de Recaudo Centralizado (SRC). Adquisición de flota con tecnologías limpias para garantizar la operación inicial. Terminación de la infraestructura prioritaria, incluyendo la Estación Occidente y el Patio Taller. Fortalecimiento Institucional del ente gestor para asegurar capacidad técnica y operativa. Consolidación del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) como mecanismo para la sostenibilidad financiera. Concertación con el sector transportador para una transición ordenada y vinculante. 	<ul style="list-style-type: none"> Reconstrucción Calle 30 – Tramo 6A Construcción Terminal de Transferencia La Lucha 	<ul style="list-style-type: none"> Predios Patios y Talleres Consultoría diseño patios y talleres Construcción patios y talleres con interventoría Material rodante (buses eléctricos, baterías, infraestructura de recarga), incluye Interventoría

aval fiscal es consistente con las cifras del Marco Fiscal de Mediano Plazo de 2025 y Marco de Gasto de Mediano Plazo 2026 – 2029 del Sector Hacienda conforme los ajustes del Marco de Gastos de Mediano Plazo del Sector Transporte 2026 - 2029, según Aprobación de recomposición sectorial del Marco de Gasto de Mediano Plazo 2026-2029 suscrito por la Directora General del Departamento Nacional de Planeación y el Ministro de Hacienda y Crédito Público, mediante radicado No. 20255100680011 del 7 de octubre de 2025, con el cual se cede \$1.460 mil millones al sector Hacienda en la vigencia 2029.



NOTA: Este escenario contempla las reprogramaciones negociadas con Bogotá mediante Memorando de Entendimiento del 22 de julio de 2025 para los proyectos de PLMB, SLMB, Troncal Calle 13, reprogramaciones negociadas para los convenios SETP en diferentes ciudades a nivel nacional y la cesión \$1,460 bill de MGMP del sector Transporte al sector Hacienda en la vigencia 2029.

En consideración de lo expuesto y el detalle contenido en el Documento DGPPN N° 111 de 2025, el cual hace parte integral de la presente acta, el CONFIS otorgó Aval Fiscal para que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público continúe con los trámites de modificación de documentos CONPES ante el Departamento Nacional de Planeación, de los proyectos de inversión para la cofinanciación de Sistemas Estratégicos de Transporte Público descritos en el presente documento, de la siguiente manera:

Vigencia	SETP Armenia	SETP Neiva	SETP Popayán	SETP Santa Marta	SETP Sincelejo
2026	0	0	0	0	0
2027	5.584.600.628	30.326.276.786	31.202.974.100	0	5.614.554.652
2028	3.194.373.641	24.818.088.938	15.865.690.848	10.341.961.045	11.618.255.979
2029	7.894.964.853	49.259.921.176	5.617.160.227	0	0
2030	23.270.478.184	14.545.497.785	0	0	0
2031	35.775.047.924	0	0	0	0
TOTALES	75.719.465.230	118.949.784.685	52.685.825.175	10.341.961.045	17.232.810.631

Pesos Corrientes calculados con los supuestos macroeconómicos del MFMP vigente.

2. Recomendación de Sustitución de Aplazamiento de los Sectores Hacienda

De conformidad con lo previsto en el artículo 4 del Decreto 0069 de 2025, se presentó a consideración del Consejo Superior de Política Fiscal – CONFIS el Documento DGPPN No. 112 de 2025, el cual contiene la solicitud presentada por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para la autorización de Sustitución de partidas aplazadas mediante Decreto 069 de 2025 del sector Hacienda, por valor de \$25.982.372.287.

La Dirección General del Presupuesto Público Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público indica que existen sobrantes de apropiación identificados en el rubro A-01-01-04 OTROS GASTOS DE PERSONAL - DISTRIBUCIÓN PREVIO CONCEPTO DGPPN de la sección presupuestal 13-01-01 MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO - GESTIÓN GENERAL, tras la distribución presupuestal de recursos de gastos de personal realizada a todas las entidades del Presupuesto General de la Nación, mediante Resolución No. 2608 del 16 de octubre de 2025, con el fin de cubrir el déficit presupuestal en gastos de personal por concepto de incremento salarial decretado para la presente vigencia.

Por otro lado, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, mediante memorando No. 3-2025-022438 del 12 de diciembre de 2025, solicita el desaplazamiento de la apropiación del proyecto SETP de la ciudad de Ibagué por valor de \$25.982 millones, teniendo en cuenta que estos recursos corresponden a una obligación pactada en el convenio de cofinanciación para la vigencia 2025.

Por lo anterior, es factible realizar la siguiente sustitución de aplazamiento, así:

Sector Hacienda

UEJ	NOMBRE UEJ	RUBRO	REC	SIT	Decreto 069 de 2025	Total Aplazamiento	Propuesta de Modificación		
							Desaplazar	Aplazar	Definitivo
13-01-01	MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO	A-01-01-04	10	CSF		-		25.982.372.287,0	25.982.372.287,0
13-01-01	MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO	C-2408-0600-16-20103B	10	CSF	68.654.718.016,0	68.654.718.016,0	25.982.372.287,0		42.672.345.729,0
TOTAL						68.654.718.016,0	68.654.718.016,0	25.982.372.287,0	25.982.372.287,0

La propuesta de sustitución presentada por el Sector Hacienda no genera impacto fiscal, toda vez que se mantendrá el monto aplazado y el recurso con el cual se financia.

En consideración de lo expuesto y el detalle contenido en el Documento DGPPN N° 112 de 2025, el cual hace parte integral de la presente acta, el CONFIS autorizar la sustitución de las apropiaciones aplazadas por \$25.982.372.287, para que el sector Hacienda atienda los compromisos descritos en el documento.

3. Aval Fiscal para los proyectos de infraestructura de transporte acuático en el marco del programa “Conectividad fluvial y de cabotaje”

De conformidad con lo previsto en los artículos 11 de la Ley 819 de 2003 y 2.8.1.7.1.3 del Decreto 1068 de 2015, se presentó a consideración del Consejo Superior de Política Fiscal – CONFIS el Documento DGPPN No. 113 de 2025, el cual contiene la solicitud presentada por el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, para la aprobación del Aval Fiscal para los “Proyectos de Infraestructura de Transporte Acuático en el Marco del Programa “Conectividad Fluvial y de Cabotaje”, de acuerdo con los siguientes montos y vigencias:

Cifras en millones de pesos					
Vigencia	2026	2026	2027	2028	2029
Fuente	Propios	Nación	Nación	Nación	Nación
Valor	5.225	29.552	89.102	135.954	71.920

Colombia cuenta con una de las mayores densidades de red fluvial de América Latina, con aproximadamente 1,6 km por cada 100 km² de territorio; sin embargo, el transporte fluvial ha presentado un rezago histórico en términos normativos, institucionales y programáticos frente a otros modos, particularmente el carretero. Pese a este potencial estratégico, su desarrollo ha sido limitado, lo que ha restringido su contribución efectiva a la conectividad, la competitividad y la integración territorial del país.

Con el fin de revertir esta situación, el Gobierno Nacional ha formulado diversos lineamientos de política pública orientados a la recuperación y aprovechamiento sostenible de los ríos. Entre ellos se destacan el CONPES 2764 de 1995 y el CONPES 2814, así como el CONPES 3758 de 2013, enfocado en restablecer la navegabilidad del río Magdalena. De manera complementaria, el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI 2021–2051) y el Plan Maestro Fluvial (PMF 2022) establecen una hoja de ruta para integrar el modo fluvial a la red logística nacional; no obstante, tanto estos instrumentos como los planes regionales —PATIS y PRTI— han enfrentado limitaciones de implementación y financiamiento que han impedido materializar plenamente sus objetivos.

En el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026 “Colombia, Potencia Mundial de la Vida”, y con el propósito de fortalecer la convergencia regional y reducir brechas territoriales, el INVÍAS ha priorizado un conjunto de iniciativas de infraestructura fluvial. Estas incluyen la construcción de muelles en Quibdó, Riosucio (Chocó), Magüí Payán, Puerto Santander y Puerto Gaitán, mediante soluciones principalmente flotantes y modulares, adaptadas a las variaciones hidrológicas, con bajo impacto ambiental y orientadas a mejorar la operación de carga y pasajeros, dinamizar las economías locales y elevar la calidad de vida de las comunidades ribereñas.

Adicionalmente, el transporte de cabotaje se reconoce como un componente clave del sistema de transporte nacional, dada la localización estratégica de los puertos en las costas Caribe y Pacífica. En este contexto, se proyecta la construcción y mejoramiento de embarcaderos en el Distrito de Buenaventura, particularmente en los esteros San Antonio y El Aguacate, para atender embarcaciones de transporte intermodal, pesca artesanal e industrial. Estas intervenciones buscan fortalecer la seguridad operativa, la accesibilidad y la eficiencia logística, así como consolidar a Buenaventura como un nodo de articulación entre los modos marítimo, fluvial y terrestre.

Finalmente, se contempla la deconstrucción del antiguo Puente Pumarejo, cuya permanencia constituye una restricción estructural para la navegación de embarcaciones de mayor calado en el río Magdalena, afectando la eficiencia logística y la competitividad del corredor Caribe. Su retiro permitirá optimizar las condiciones de navegabilidad, reducir riesgos operacionales y asegurar la integración funcional de los terminales portuarios de Barranquilla y Palermo. En conjunto, los muelles fluviales, los embarcaderos de cabotaje y esta intervención

estratégica aportarán beneficios significativos en eficiencia logística, sostenibilidad ambiental, inclusión territorial y fortalecimiento institucional, en coherencia con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026.

La ejecución de las obras descritas aportará beneficios sustanciales en términos de inclusión territorial, eficiencia logística, sostenibilidad ambiental y fortalecimiento institucional. Tanto los cinco muelles fluviales, como los ocho embarcaderos para cabotaje y la deconstrucción parcial del Puente Pumarejo contribuirán a consolidar un sistema nacional de transporte fluvial y de cabotaje más competitivo, resiliente y equitativo, en línea con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026 “Colombia, Potencia Mundial de la Vida”, conforme lo anterior, cada proyecto requiere los siguientes recursos:

No.	Proyecto	BPIN	RUBRO	Total
1	Muelle de Carga Quibdó	2017011000339	2406-0600-0007	82.076.834.440,00
2	Muelle de Carga Riosucio			38.058.176.234,00
3	Muelle de Magüi Payan			7.702.247.630,00
4	Muelle de Puerto Santander			10.651.106.633,00
5	Muelle de Puerto Gaitán			24.316.014.350,00
6	Muelles de Cabotaje del pacífico (8). Buenaventura			22.729.031.504,00
7	Deconstrucción Puente Pumarejo	2018011000933	2401-0600-0091	146.220.316.988,00
Total				331.753.727.779,00

Fuente: INVIAS

Los montos solicitados son consistentes con las cifras del Marco Fiscal de Mediano Plazo 2026 y el Marco de Gasto de Mediano Plazo 2026 - 2029 del Sector Transporte, así:

SECTOR TRANSPORTE	Estimado									
	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
MGMP 2026-2035 TRANSPORTE**	10.011.481	11.377.918	12.817.444	12.322.856	14.898.213	13.285.180	11.683.733	14.094.247	14.512.073	14.882.587
VF COMPROBETAS	8.511.283	9.375.066	9.124.751	9.127.752	9.718.484	8.691.090	8.755.118	8.618.604	5.817.330	3.993.504
VF APP GOBIERNO ACTUAL	216.105	645.010	821.599	645.793	1.253.034	1.119.994	1.395.360	1.596.130	1.292.634	856.393
VF APP GOBIERNO ANTERIORES**	6.580.705	6.877.767	6.728.858	6.922.217	7.030.139	7.481.056	7.363.758	7.022.474	4.526.096	3.137.113
OTRAS VF SECTOR (ORDINARIAS + EXCEPCIONALES)***	1.714.473	1.855.919	1.574.244	1.859.692	1.435.711	-	-	-	-	-
AVALES FISCALES	29.552	89.102	135.954	71.920	-	-	-	-	-	-
VF EXCEPCIONALES SOLICITADAS	356.981	940.576	1.693.260	1.991.179	1.836.521	1.963.320	1.710.755	1.653.135	1.820.159	1.944.647
VÍAS PARA LA PAZ	356.981	641.878	1.394.671	1.691.974	1.836.521	1.963.320	1.710.755	1.653.135	1.820.159	1.944.647
CORREDORES FÉRREOS	-	307.697	398.568	399.205	-	-	-	-	-	-
ADICIONES AL PGM 2026	225.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cupo utilizado	9.122.816	10.416.373	10.953.034	11.108.802	11.335.465	10.864.410	10.468.872	10.271.739	7.437.489	5.938.151
Cupo disponible	889.665	1.159.545	1.863.510	1.331.754	1.342.827	2.720.749	3.212.863	3.822.508	6.879.586	9.014.436
% Cupo utilizado	91%	90%	85%	89%	90%	80%	77%	73%	53%	40%
% Cupos disponibles	9%	10%	15%	11%	10%	20%	23%	27%	47%	60%

Fuente: SIIF Nación - DGPPN
El Corredor Ferreo Bogotá - Pensión será financiado exclusivamente con recursos propios de la ANH
*Facto indicativo de inversión con recursos Nación comunicado al sector transporte MGMP 2026 - 2029, los techos de 2030 - 2035 se calcularon asumiendo inflación del 3%
**VF APP Valores adjudicados a precios corrientes de 2026 bajo supuestos MGMP 2025
***VF compromisos Aeronáutica Civil, INVIAS, Ministerio de Transporte y demás entidades del sector

En consideración de lo expuesto y el detalle contenido en el Documento DGPPN N° 113 de 2025, el cual hace parte integral de la presente acta, el CONFIS otorgó Aval Fiscal para que el Ministerio de Transporte y el INVIAS continúen con los trámites ante el DNP y el CONPES de declaratoria de importancias estratégica para el país, para la ejecución de los proyectos de infraestructura de transporte acuático en el marco del programa “conectividad fluvial y de cabotaje”, de acuerdo con los siguientes montos y vigencias:

Cifras en millones de pesos

Vigencia	2026	2026	2027	2028	2029
Fuente	Propios	Nación	Nación	Nación	Nación
Valor	5.225	29.552	89.102	135.954	71.920

Constancia: La Directora del DNP solicitó “retirar el punto de la agenda hasta tanto el Instituto Nacional de Vías – INVIAS atienda las observaciones con relación a la priorización de proyectos incluidos en la solicitud de aval fiscal, que contemplen la financiación de compromisos de pactos territoriales y demás infraestructura estratégica para el modo fluvial.”

4. Ampliación Meta Global de Pagos Agencia Nacional de Hidrocarburos -ANH

De conformidad con lo previsto en los artículos 74 del Estatuto Orgánico del Presupuesto General de la Nación, y 2.8.1.7.2.1. del Decreto 1068 de 2015, se presentó a consideración del Consejo Superior de Política Fiscal – CONFIS el Documento DGPPN No. 114 de 2025, el cual contiene la solicitud presentada por la Agencia Nacional de Hidrocarburos -ANH, para la aprobación de la ampliación de la Meta Global de Pagos de esa entidad para la vigencia 2025, por valor de \$94.857.059.127, con recursos propios, para financiar gastos de inversión.

El presupuesto de recursos propios de La Agencia Nacional de Hidrocarburos para la vigencia 2025 asciende a la suma de \$3.450.100.362.082, y teniendo en cuenta la presión de pagos adicional, con el objetivo de dar cumplimiento a los compromisos adquiridos, la entidad solicita ampliación de la Meta Global de Pagos por valor de \$94.857.059.127 para un total de \$3.544.957.420.209, en el marco de lo dispuesto por el inciso tercero del artículo 74 del Estatuto Orgánico de Presupuesto, contenido en el Decreto 111 de 1996 y el artículo 2.8.1.7.2.1. del Decreto 1068 de 2015, conforme se muestra en el siguiente cuadro:

PROGRAMACIÓN DE PAGOS A 31 DE DICIEMBRE DE 2025

Nombre Rubro Presupuestal	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total PROGRAMADO A 31/12/25	ASIGNADO	FALTANTE
Funcionamiento	\$ 1.856	\$1.934.362	\$ 4.772	\$ 7.087	\$ 7.525	\$ 5.153	\$ 7.969	\$ 1.006.006	\$ 7.346	\$ 22.279	\$ 7.781	\$ 38.675	\$ 3.050.841	\$ 3.050.841	\$ -
Resago funcionamiento 2024	\$ 7.061	\$ 524	\$ 635	\$ 1.657	\$ 1.248	\$ 40	\$ 620	\$ 336	\$ 61	\$ 73	\$ 2	\$ 1.112	\$ 13.369	\$ 13.369	\$ -
Inversión vigencia 2025	\$ -	\$ 218	\$ 584	\$ 1.218	\$ 751	\$ 871	\$ 23.044	\$ 922	\$ 14.436	\$ 21.020	\$ 18.852	\$ 207.399	\$ 289.315	\$ 194.458	\$ 94.857
Resago inversión 2024	\$ 76.401	\$ 11.982	\$10.316	\$ 42.202	\$ 26.090	\$ 9.230	\$ 2.067	\$ 9.019	\$ 3.383	\$ -	\$ -	\$ 742	\$ 191.432	\$ 191.432	\$ -
TOTALES													\$ 3.544.957	\$ 3.450.100	\$ 94.857

En el cuadro anterior, se evidencia el total pagado y programado, el cual incluye el resago 2024 por valor de \$204.800.891.390 (funcionamiento \$13.369.312.497 e inversión \$191.431.578.893) por esta razón hace falta disponible para el pago de los compromisos adquiridos en la presente vigencia.

La ampliación de la Meta Global de Pagos por valor de \$94.857.059.127, se requiere teniendo en cuenta la necesidad evidenciada para dar cumplimiento de los compromisos adquiridos con cargo a los gastos de inversión.

Se resalta el Proyecto de inversión “Identificación de oportunidades exploratoria de hidrocarburos , Contrato 642 de 2025 “Pozo Paleozoica” por valor de \$109.467.828.077 cuyo objeto es “Contratar los servicios de gestión de proyectos para la administración de recursos y asistencia técnica integral en el marco de la caracterización geológica y estratigráfica de la cuenca paleozoica en el foreland de los llanos orientales, mediante la perforación del pozo estratigráfico ANH-Paleozoico-IX, con el objetivo de obtener y describir muestras del subsuelo, recuperación y descripción de núcleos, toma de muestras de flora y fauna del paleozoico y la realización de estudios eléctricos y tomográfico”.

El recaudo acumulado de la ANH a 31 de octubre de 2025 asciende a \$5.188.204.736.481, superando el aforo inicial el cual corresponde a un valor de \$3.450.100.361.082, dando un cumplimiento del 150.4%. Igualmente, del total recaudado de los ingresos corrientes por \$1.738.104.375.399, el 98% corresponde a Derechos Económicos por un valor de \$1.697.746.325.551, como se muestra a continuación:

Cifras en pesos corrientes

Concepto	Aforo Inicial 2025	Recaudo acumulado a 31 de octubre de 2025	Diferencia
Uso del Subsuelo		\$ 116.245.007.308	
Transferencia de tecnología		\$ 10.985.385.186	
Precios altos en la producción		\$ 509.827.043.087	
Porcentaje participación en la producción		\$ 1.060.688.889.970	
TOTAL INGRESOS DERECHOS ECONÓMICOS		\$ 1.697.746.325.551	
Otros			
Reintegros, sanciones, intereses y otros recaudos		\$ 40.358.049.848	
Total Ingresos Corrientes Efectivamente Recaudados		\$ 1.738.104.375.399	
Excedentes Financieros	\$ 3.450.100.361.082	\$ 3.450.100.361.082	
Total Ingresos ANH	\$ 3.450.100.361.082	\$ 5.188.204.736.481	\$ 1.738.104.375.399

Con esta solicitud no se impacta fiscalmente el presupuesto general de la nación, por cuanto la Agencia Nacional de Hidrocarburos cuenta con sus propios recursos identificado con recurso_21 excedentes financieros.

Que durante la vigencia 2025 se han trasladado a la nación un valor de \$2.918.844.961.082 por concepto de excedentes financieros.

En consideración de lo expuesto y el detalle contenido en el Documento DGPPN N° 114 de 2025, el cual hace parte integral de la presente acta, el CONFIS aprobó la ampliación de la meta global de pagos para la vigencia 2025 de recursos propios en \$94.857.059.127, con el fin de cubrir gastos el Presupuesto de Gastos de Inversión, para un total en la meta global de pagos de \$3.544.957.420.209.

5. Vigencias Futuras Excepcionales INVÍAS programa Vías para la Paz: San Francisco – Mocoa y Puente La Doctrina

De conformidad con lo previsto en el artículo 11 de la Ley 819 de 2003, se presentó a consideración del Consejo Superior de Política Fiscal – CONFIS el Documento DGPPN No. 115 de 2025, el cual contiene la solicitud presentada por el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, para la autorización de cupo de vigencias futuras excepcionales para el programa Vías para la Paz: San Francisco – Mocoa y Puente La Doctrina, por \$2.709.431 (cifra en millones de pesos corrientes), entre las vigencias 2026 a 2035.

El Documento CONPES 4161 de 2025, con previo aval fiscal del CONFIS en la sesión del 10 de septiembre de 2025, declaró de importancia estratégica los proyectos del Programa Vías para la Paz, orientado a mejorar la infraestructura vial en corredores nacionales y regionales prioritarios. El programa busca articular la inversión pública en infraestructura de transporte y soluciones de movilidad para fortalecer la conectividad, la competitividad y el desarrollo socioeconómico de las regiones, contribuyendo a la consolidación de la paz, la integración territorial y el cierre de brechas. Para ello, contempla intervenciones de construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento vial bajo criterios de sostenibilidad, seguridad vial e integración territorial.

El CONPES señala que una parte significativa de la red vial nacional y regional presenta deterioro y baja calidad, especialmente en corredores estratégicos, lo que limita la conectividad integral entre regiones y dificulta el logro de objetivos de desarrollo, paz y equidad territorial. En respuesta, el programa proyecta la ejecución de 20 proyectos de infraestructura vial en zonas priorizadas del Pacífico, Catatumbo, media y alta Guajira, La Mojana y en departamentos como Antioquia, Arauca, Cundinamarca, Huila y Putumayo, alineados con el Plan Maestro de Transporte Intermodal 2021–2051 y el Plan Plurianual de

Inversiones del Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”.

Entre los proyectos priorizados se encuentra la variante San Francisco–Mocoa, ubicada en el noroccidente del departamento del Putumayo, que busca reemplazar un trazado existente de 76,3 km con condiciones técnicas deficientes. La nueva variante, de aproximadamente 44,07 km, se integrará al corredor Pasto–Mocoa y se consolidará como un eje estratégico de conexión entre el sur del país y el centro nacional. El proyecto se desarrolla en un entorno ambientalmente sensible, con licencia ambiental vigente desde 2008, y enfrenta condiciones topográficas complejas que han exigido soluciones técnicas especiales y una ejecución por sectores.

En cuanto a su avance, el proyecto ha sido dividido en cinco sectores para facilitar su desarrollo. Con recursos de distintos documentos CONPES se han ejecutado obras de explanación, estabilización de taludes, construcción y rehabilitación de puentes y tramos de doble calzada. Actualmente se cuenta con financiamiento para cerca de 30 km con intervenciones parciales, permaneciendo pendiente la construcción de aproximadamente 15 km de variante, incluidas estructuras especiales, lo que evidencia la necesidad de continuidad en la inversión para completar el corredor estratégico.

Adicionalmente, el programa aborda la problemática de los puentes nacionales, considerando que en la red vial existen más de 4.000 puentes, de los cuales una parte presenta condiciones críticas o susceptibilidad a falla. En este contexto, se prioriza, entre otros, el proyecto del puente La Doctrina sobre el río Simú, infraestructura clave para la conectividad de la Troncal del Caribe y la movilidad regional en el departamento de Córdoba. Las limitaciones geométricas, operativas y de seguridad vial del puente existente, sumadas a la alta afluencia vehicular y peatonal, justifican la intervención para garantizar condiciones adecuadas de transitabilidad, seguridad y eficiencia en un corredor estratégico para el transporte de carga, pasajeros y el desarrollo turístico.

Los recursos necesarios para garantizar los cupos de vigencias futuras, están previstos en el Proyecto de Ley 102 de 2025 Cámara, 83 de 2025 Senado “Por la cual se decreta el presupuesto de Rentas y Recursos de Capital y Ley de Apropiaciones para la vigencia fiscal del 1o. de enero al 31 de diciembre de 2026”, aprobado por el Congreso de la República el pasado 16 de octubre, en el Marco Fiscal de Mediano Plazo y Marco de Gasto de Mediano Plazo 2026-2029 del Sector Transporte, respecto al Instituto Nacional de Vías - INVIAS, conforme lo establece la Ley 819 de 2003, así:

INVERSIÓN NACIÓN EN MILLONES

SECTOR TRANSPORTE	2026	2027	2028	2029
MGMP 2026-2029 TRANSPORTE*	10.011.881	11.577.918	12.817.444	12.522.556
VF APP ANI **	6.802.436	7.523.777	7.550.497	7.568.010
Otras VF Sector Transporte***	1.695.451	1.812.758	1.574.244	1.559.692
Vigencias Futuras Excepcionales (Vías para la Paz)	189.381	318.536	503.009	578.089
Vigencias Futuras Excepcionales (Caminos Comunitarios)	173.308			
Solicitud Vigencias Futuras Excepcionales	15.000	74.793	122.932	123.806
Cupo disponible	1.136.305	1.848.054	3.066.762	2.692.959

Fuente: SIIF Nación - DGPPN

*Techo indicativo de inversión con recursos Nación comunicado al sector transporte MGMP 2026 - 2029

**VF APP Valores adjudicados a precios corrientes de 2026 bajo supuestos MFMP 2025

*** VF comprometidas por INVIAS y Aeronáutica Civil

En consideración de lo expuesto y el detalle contenido en el Documento DGPPN N° 115 de 2025, el cual hace parte integral de la presente acta, el CONFIS autorizó cupo de vigencias futuras excepcionales al Instituto Nacional de Vías – INVÍAS por valor de \$2.709.431 (cifra en millones de pesos corrientes), financiados con recursos Nación, entre las vigencias 2026 a 2035, y conceptuados favorablemente por la Oficina Asesora de Planeación del Ministerio de Transporte y la Dirección de Programación de Inversiones Públicas del Departamento Nacional de Planeación, para que ese Instituto adelante los procesos contractuales necesarios para atender las obras descritas en el presente documento correspondientes al programa Vías para la Paz: San Francisco – Mocoa y Puente La Doctrina.

6. Aplazamiento al Presupuesto General de la Nación (PGN) 2026

De conformidad con lo previsto en los artículos 76 y 77 del Estatuto Orgánico de Presupuesto (EOP), se presentó a consideración del Consejo Superior de Política Fiscal – CONFIS la solicitud de la Dirección General del Presupuesto Público Nacional – Secretaría Ejecutiva CONFIS, para la recomendación de aplazamiento del Presupuesto General de la Nación (PGN) 2026, por la suma de \$16.286.000.000.000.

Los artículos 76 y 77 del EOP, disponen:

“Artículo 76. En cualquier mes del año fiscal, el Gobierno Nacional, previo concepto del Consejo de Ministros, podrá reducir o aplazar total o parcialmente, las apropiaciones presupuestales, en caso de ocurrir uno de los siguientes eventos: que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público estime que los recaudos del año puedan ser inferiores al total de los gastos y obligaciones contraídas que deban pagarse con cargo a tales recursos: o que no fueren aprobados los nuevos recursos por el Congreso o que los aprobados fueren insuficientes, para atender los gastos a que se refiere el artículo 347 de la Constitución Política; o que no se perfeccionen los recursos del crédito autorizados; o que la coherencia macroeconómica así lo exija. En tales casos el Gobierno podrá prohibir o someter a condiciones especiales la asunción de nuevos compromisos y obligaciones (Ley 38 de 1989, art. 63, Ley 179 de 1994, art. 34).

Artículo 77. Cuando el Gobierno se viere precisado a reducir las apropiaciones presupuestales o aplazar su cumplimiento, señalará, por medio de decreto, las apropiaciones a las que se aplica unas u otras medidas. Expedido el decreto se procederá a reformar, si fuere el caso, el Programa Anual de Caja para eliminar los saldos disponibles para compromisos u obligaciones de las apropiaciones reducidas o aplazadas y las autorizaciones que se expidan con cargo a apropiaciones aplazadas no tendrán valor alguno. Salvo que el Gobierno lo autorice, no se podrán abrir créditos adicionales con base en el monto de las apropiaciones que se reduzcan o aplacen en este caso (Ley 38 de 1989, art. 64, Ley 179 de 1994, art. 55, inciso 6°).” Resaltado fuera de texto.

El monto presentado por el Gobierno Nacional en el proyecto de Ley del Presupuesto General de la Nación para la vigencia 2026 ascendió a la suma de \$556.975.198.920.436, moneda legal, de los cuales \$26.286.000.000.000 eran contingentes, toda vez que su materialización dependía de la aprobación del Proyecto de Ley de Financiamiento, con el fin de que se estudiara la creación de nuevas rentas o la modificación de las existentes para financiar el monto de gastos contemplados.

Posteriormente, el Congreso de la República aprobó el proyecto de Ley del Presupuesto General de la Nación para la vigencia 2026 por \$546.975.198.920.436, de los cuales \$16.286.000.000.000 eran recursos contingentes previa la aprobación de la Ley de Financiamiento.

No obstante, las comisiones económicas conjuntas del Congreso de la República votaron negativamente al proyecto de Ley 283/2025 Cámara y 262/2025 Senado, “Por medio de la

cual se expiden normas para el financiamiento del Presupuesto General de la Nación, y se dictan otras disposiciones”, por valor \$16.286.000.000.000.

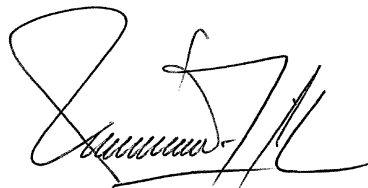
De conformidad con los artículos 347 de la Constitución Política y los artículos 54 y 55 del Estatuto Orgánico del Presupuesto (EOP), el Presupuesto General de la Nación (PGN) 2026 debe ser expedido por el monto aprobado por el Congreso (\$546.975.198.920.436) pese a la no aprobación de la ley de financiamiento por \$16.286.000.000.000.

Conforme a los antecedentes expuestos, el CONFIS, en desarrollo de los artículos 76 y 77 del Estatuto Orgánico de Presupuesto-EOP, previo análisis de la situación fiscal y teniendo en cuenta que los recaudos del año puedan ser inferiores al total de los gastos y obligaciones contraídas que deban pagarse con cargo a tales recursos, propuso un aplazamiento temporal de unas apropiaciones del Presupuesto General de la Nación (PGN) de la vigencia fiscal de 2026, por un monto de \$16.286.000.000.000.

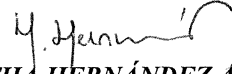
A continuación, se enlistan los votos recibidos de los miembros del Consejo sobre los temas puestos a consideración:

Miembros CONFIS	Voto	Fecha
Germán Ávila Plazas	Voto Positivo	16 de diciembre de 2025
Carlos Emilio Betancourt Galeano	Voto Positivo	16 de diciembre de 2025
Leonardo Arturo Pazos Galindo	Voto Positivo	16 de diciembre de 2025
Natalia Irene Molina Posso	Voto Positivo*	16 de diciembre de 2025
Jose Daniel Rojas Medellín	Voto Positivo	16 de diciembre de 2025
Martha Hernández Arango	Voto Positivo	16 de diciembre de 2025

Nota: (*) No emitió voto al punto 3 de la agenda y solicitó retirarlo



GERMÁN ÁVILA PLAZAS
Presidente



MARTHA HERNÁNDEZ ARANGO
Secretaría Ejecutiva