

REPÚBLICA DE COLOMBIA

C O N F I S

CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL

SOLICITUD AVAL FISCAL

***"PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE ACUÁTICO EN
EL MARCO DEL PROGRAMA "CONECTIVIDAD FLUVIAL Y DE
CABOTAJE"***

MINISTERIO DE TRANSPORTE
INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS

DOCUMENTO D.G.P.P.N. No. 113/2025
16 de diciembre de 2025

CIRCULACIÓN

MIEMBROS DEL CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL

1. SOLICITUD

En el marco de lo dispuesto por los artículos 11 de la ley 819 del 2003 ¹ y 2.8.1.7.1.3. del Decreto 1068 de 2015 ², se somete a consideración del CONFIS la solicitud de aval fiscal presentada por el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías mediante oficio MT No: 20251201493541 del 14 de noviembre de 2025, así:

SECCIÓN: 2402-00 INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

PROGRAMA: 2401 INFRAESTRUCTURA RED VIAL PRIMARIA

SUBPROGRAMA: 0600 INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE

PROYECTO: 0091 CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA TURBO-CARTAGENA-BARRANQUILLA-SANTA MARTA-RIOHACHA-PARAGUACHÓN. TRANSVERSAL DEL CARIBE. CÓRDOBA. ATLÁNTICO, SUCRE, ANTIOQUIA, BOLÍVAR, MAGDALENA, LA GUAJIRA

SUBPROYECTO: 51102D 5. CONVERGENCIA REGIONAL / D. INTERVENCIÓN DE TERRITORIOS BAJO EL PRINCIPIO DE LA CONECTIVIDAD FÍSICA Y MULTIMODALIDAD

Vigencia	Recurso	Pesos corrientes
2026	Propios	5.225.000.000
2027	Nación	49.522.812.000
2028	Nación	68.388.319.295
2029	Nación	23.084.185.693

PROGRAMA: 2406 INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

¹ **ARTÍCULO 11.** (...) El Consejo Superior de Política Fiscal, Confis, en casos excepcionales para las obras de infraestructura, energía, comunicaciones, aeronáutica, defensa y seguridad, así como para las garantías a las concesiones, podrá autorizar que se asuman obligaciones que afecten el presupuesto de vigencias futuras sin apropiación en el presupuesto del año en que se concede la autorización. El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas deberán consultar las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo del que trata el artículo 1 de esta ley. (...)

² **Artículo 2.8.1.7.1.3.** Los proyectos de inversión que requieran vigencias futuras excepcionales y superen el respectivo período de Gobierno, deben contar con el aval fiscal por parte del CONFIS, antes de su declaratoria de importancia estratégica por parte del CONPES (...).

		FLUVIAL
SUBPROGRAMA:	0600	INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE
PROYECTO:	0007	CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA FLUVIAL NACIONAL
SUBPROYECTO:	51102A	5. CONVERGENCIA REGIONAL / A. INTERVENCIÓN DE VÍAS REGIONALES (SECUNDARIAS Y TERCARIAS), TERMINALES FLUVIALES Y AERÓDROMOS

Vigencia	Recurso	Pesos corrientes
2026	Nación	29.552.303.587
2027	Nación	39.579.202.039
2028	Nación	67.565.843.377
2029	Nación	48.836.061.788

2. OBJETO DE LA SOLICITUD

El aval fiscal, según lo manifestado por el Ministerio de Transporte y el INVIAS, se requiere para continuar con los trámites ante el Departamento Nacional de Planeación y el Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES de declaratoria de importancia estratégica para el país la construcción de muelles fluviales en las regiones con mayores rezagos de infraestructura, institucionalidad y conectividad, así como la ejecución de obras complementarias orientadas a mejorar las condiciones de navegabilidad y la articulación intermodal en zonas de influencia fluvial y costera, fortaleciendo la integración territorial y la competitividad del transporte acuático nacional.

3. JUSTIFICACIÓN

El Ministerio de Transporte y el INVIAS indican que, Colombia es uno de los países de América Latina con mayor densidad de red fluvial en relación con la extensión de su territorio, con un indicador aproximado de 1,6 km por cada 100 Km². Sin embargo, el transporte fluvial ha sido históricamente el modo con menor desarrollo normativo, institucional y programático, en comparación con otros modos como el carretero.

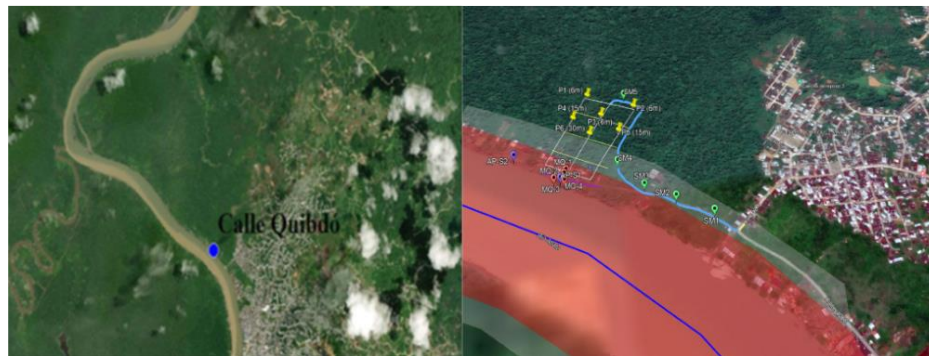
El Gobierno Nacional ha adoptado diferentes lineamientos y políticas orientadas al aprovechamiento sostenible y recuperación de la navegabilidad de los principales ríos del país. El CONPES 2764 de 1995, "*Plan para la Recuperación y Manejo del Río Grande de la Magdalena*"; el CONPES 28141, "*Plan de Acción para el Sector Fluvial*", presentó una estrategia integral para mejorar la infraestructura fluvial de los canales navegables y terminales portuarios, así como los servicios asociados en las principales cuencas fluviales del país (Magdalena, Orinoquía, Amazonía y Atrato), sin embargo, según lo previsto en la Ley 1242 de 2008, dicho documento perdió vigencia y el CONPES 3758 de 2013, "*Plan para restablecer la navegabilidad del Río Magdalena*".

Igualmente, se han formulado planes complementarios como el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI 2021–2051) y el Plan Maestro Fluvial (PMF 2022), que incluyen lineamientos para incorporar el transporte acuático dentro de la red logística nacional, dichos documentos trazan una hoja de ruta para que el modo fluvial contribuya de manera efectiva a la competitividad del país, a la reducción de brechas regionales y al desarrollo sostenible de las comunidades ribereñas.

Así mismo, a nivel regional, se han elaborado documentos como el Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible (PATIS) y los Planes Regionales de Transporte Intermodal (PRTI), los cuales al igual que los instrumentos implementados a nivel nacional han carecido de implementación efectiva y financiamiento continuo, lo que ha limitado la materialización de las estrategias previstas.

Conforme lo anterior, con el propósito de implementar estrategias para dar cumplimiento al Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026 "*Colombia Potencia Mundial de la Vida*", que plantea el fortalecimiento de la infraestructura y los sistemas de transporte férreo, aéreo, fluvial, marítimo y terrestre como herramientas para promover la convergencia regional y la reducción de brechas territoriales, el INVIAS ha priorizado, entre otras, las siguientes iniciativas de infraestructura fluvial con el objeto de consolidar la infraestructura de transporte acuático como uno de los ejes esenciales de transporte intermodal de carga, mercancías y pasajeros del país, a través de las siguientes intervenciones:

Muelle fluvial en el municipio de Quibdó. Se proyecta la construcción del muelle de carga de Quibdó, localizado sobre la margen derecha del río Atrato, aproximadamente a 400 m aguas abajo de la Calle 42C del área urbana.



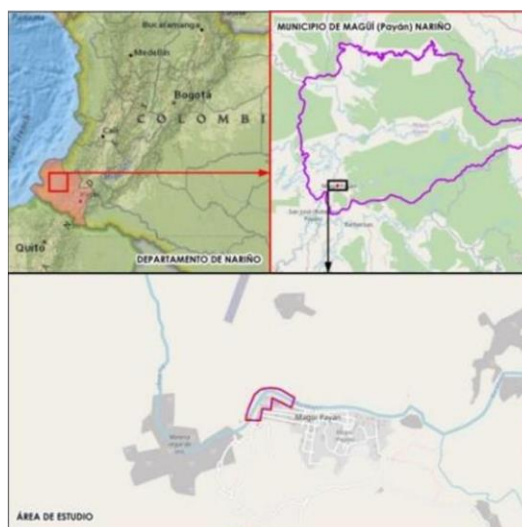
Fuente: INVIAS

Muelle fluvial en el municipio de Riosucio - Chocó. El proyecto plantea la construcción de un muelle fluvial flotante sobre la margen derecha del río Atrato, en un punto con acceso directo al cauce y espacio suficiente para maniobras de embarcaciones.



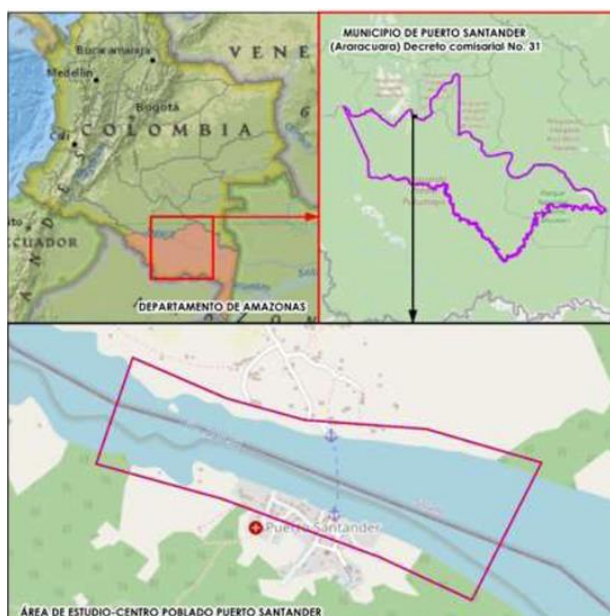
Fuente: INVIAS

Muelle fluvial en el municipio de Maquí Payán. se proyecta la construcción de un muelle fluvial seguro y funcional, que garantice condiciones adecuadas de operación, promueva la actividad económica local y mejore la calidad de vida de los habitantes.



Fuente: INVIAS

Muelle fluvial en la comunidad de Puerto Santander. El análisis técnico concluyó que la alternativa más viable para las condiciones locales corresponde a un muelle fluvial mixto flotante, que combina zonas de carga y pasajeros, ofrece mayor durabilidad y seguridad, y adaptabilidad a las variaciones del cauce del río Amazonas.



Fuente: INVIAS

Muelle fluvial en el municipio de Puerto Gaitán. Luego de los estudios técnicos y de la concertación con la comunidad local, se seleccionó la alternativa del muelle flotante modular, por su adaptabilidad a las

variaciones del nivel del río, su bajo impacto ambiental y su eficiencia operativa durante todo el año.



Fuente: INVIAS

De otra parte, manifiestan el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías que el transporte de cabotaje, entendido como la movilización de mercancías y pasajeros entre puertos situados dentro de las aguas jurisdiccionales de un mismo país, sin cruzar aguas internacionales. En Colombia se ha identificado como un elemento clave dentro del sistema de transporte nacional debido a la ubicación estratégica de los puertos en las costas Caribe y Pacífica, esta condición facilita la movilización de mercancías entre las regiones costeras y los principales centros productivos y comerciales del país, fortaleciendo la conectividad territorial y la capacidad operativa de los corredores logísticos.

De esta manera, se plantea la construcción y/o mejoramiento de embarcaderos de cabotaje que permitan mejorar la conectividad local y regional del Distrito de Buenaventura. Estas infraestructuras estarán orientadas a fortalecer la seguridad operativa, la accesibilidad y la eficiencia logística del transporte acuático, mediante soluciones constructivas adaptadas a las condiciones hidrodinámicas del litoral pacífico.

Los puntos de referencia localizados en el estero San Antonio y el estero El Aguacate, donde se identificaron los sitios viables para la localización de embarcaderos destinados a embarcaciones tipo metreras, pesca artesanal e industrial, y transporte intermodal.

Conforme los anterior, las alternativas seleccionadas y la ubicación de los embarcaderos proyectados en cada sitio, conforme al análisis técnico desarrollado en los estudios y diseños:

SITIO	ALTERNATIVAS ESCOGIDAS
Embarcadero Pueblo Nuevo	Embarcadero tipo T con una pasarela de entrada de 4 m de ancho por 23 m de largo, para llegar a una plataforma de 7 m de ancho por 19 m de largo, con unas escaleras frontales para desembarque, estructura en concreto.
Embarcadero San Luis	Embarcadero tipo T con una pasarela de entrada de 3 m de ancho por 9 m de largo, para llegar a una plataforma de 5 m de ancho por 15 m de largo, con unas escaleras frontales para desembarque, estructura en concreto.
Embarcadero Juan XXIII	Embarcadero tipo T con una pasarela de entrada de 3 m de ancho por 19 m de largo, para llegar a una plataforma de 5 m de ancho por 15 m de largo, con unas escaleras frontales para desembarque, estructura en concreto.
Embarcadero San Antonio	Embarcadero tipo marginal de 4 m de ancho por 10 m de largo, con unas escaleras frontales para desembarque, estructura en concreto.
Embarcadero La Playita	Embarcadero tipo espigón de 5 m de ancho por 6 m de largo, en su primer tramo, luego una inclinación de 11 grados y un segundo tramo de 5 m de ancho por 33 m de largo, con unas escaleras frontales para desembarque, estructura en concreto.
Embarcadero Platoneras (Puente El Piñal)	Conservar las escaleras existentes solo realizando una adecuación a las mismas, con una ampliación desde el primer descanso en una longitud de 1,5 m hacia el puente vehicular, y en la parte inferior una ampliación de 2,5 m, para formar un trapecio. Lo anterior, respetando la voluntad que expresó la comunidad de mantener en el sitio las mismas condiciones actuales, solo haciendo esa pequeña adecuación.
Embarcadero Cartón Colombia	Embarcadero tipo espigón de 5 m de ancho por 25 m de largo, con unas escaleras laterales para desembarque, estructura en concreto.
Embarcadero Miraflores	Embarcadero tipo espigón de 5 m de ancho por 20 m de largo, con unas escaleras laterales para desembarque, estructura en concreto.

Fuente: INVIAS

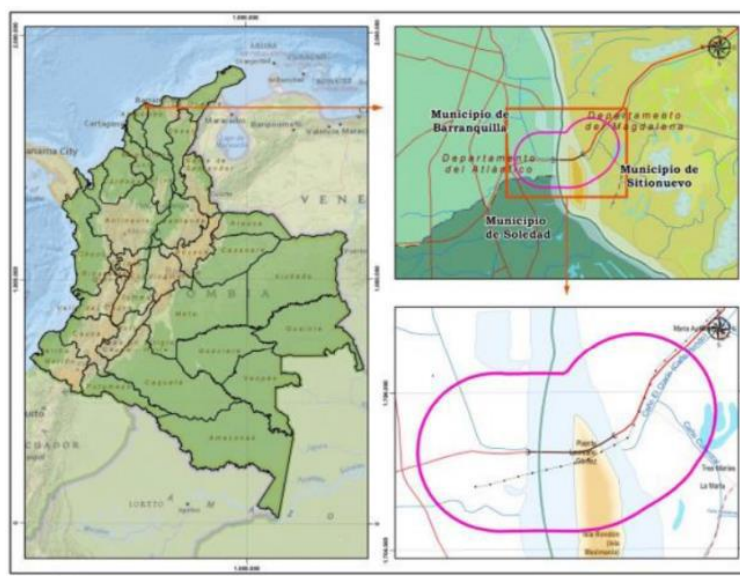
El INVIAS indica que, el proyecto también busca potenciar la articulación intermodal entre el transporte marítimo, fluvial y terrestre, consolidando a Buenaventura como un eje logístico integral para el desarrollo económico y social de la región Pacífica. Así mismo, las obras contribuirán a la reducción de tiempos y costos de transporte, al impulso de actividades productivas locales —como la pesca artesanal y el turismo comunitario— y al fortalecimiento de la presencia institucional del Estado en territorios históricamente aislados.

Finalmente, se contempla la deconstrucción del Puente Pumarejo localizado geográficamente en la Región Caribe. Su localización político-administrativa corresponde al área de influencia del Distrito de Barranquilla (Atlántico) y el municipio de Sitionuevo en el Corregimiento de Palermo (Magdalena).

La permanencia del antiguo Puente Pumarejo, actualmente fuera de servicio, constituye una restricción estructural significativa para el tránsito de embarcaciones de mayor calado y convoyes fluviales, debido a la presencia

de pilas en el cauce navegable y la reducción del ancho hidráulico efectivo. Esta situación limita la eficiencia del transporte fluvial, incrementa los costos operativos de las empresas portuarias y reduce la competitividad del corredor logístico del Caribe, a pesar de las inversiones ejecutadas en dragado, mantenimiento y modernización portuaria.

Por lo anterior, la deconstrucción del antiguo Puente Pumarejo se considera una intervención prioritaria para el aprovechamiento integral del río Magdalena como eje estructurante de la movilidad de carga en el país. Su retiro permitirá mejorar las condiciones de navegación, eliminar riesgos hidráulicos y operacionales, y asegurar la articulación plena entre los terminales portuarios de Barranquilla y Palermo dentro de un esquema logístico moderno y eficiente.



Fuente: INVIAS

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

4. IMPACTO FISCAL

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 2026-2029 TRANSPORTE*	10.011.881	11.577.918	12.817.444	12.522.556	12.898.233	13.285.180	13.683.735	14.094.247	14.517.075	14.952.587
VF COMPROMETIDAS	8.511.283	9.379.696	9.124.741	9.127.702	9.718.884	8.601.090	8.759.118	8.618.604	5.817.330	3.993.504
VF APP GOBIERNO ACTUAL	216.105	646.010	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	6.728.898	6.922.217	7.030.139	7.481.096	7.363.758	7.022.474	4.524.696	3.137.111
OTRAS VF SECTOR (ORDINARIAS + EXCEPCIONALES)***	1.714.473	1.855.919	1.574.244	1.559.692	1.435.711	-	-	-	-	-
AVALES FISCALES	29.552	89.102	135.954	71.920	-	-	-	-	-	-
VF EXCEPCIONALES SOLICITADAS	356.981	949.576	1.693.240	1.991.179	1.836.521	1.963.320	1.710.755	1.653.135	1.820.159	1.944.647
VIAS 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	298.568	299.205	-	-	-	-	-	-
ADICIONES AL PGN 2026	225.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cupo utilizado	9.122.816	10.418.373	10.953.934	11.190.802	11.555.405	10.564.410	10.469.872	10.271.739	7.637.489	5.938.151
Cupo disponible	889.065	1.159.545	1.863.510	1.331.754	1.342.827	2.720.769	3.213.863	3.822.508	6.879.586	9.014.436
% Cupo utilizado	91%	90%	85%	89%	90%	80%	77%	73%	53%	40%
% Cupo disponible	9%	10%	15%	11%	10%	20%	23%	27%	47%	60%

Fuente: SIF Nación - DGPPN

El Corredor Férreo Bogotá - Belencito será financiado exclusivamente con recursos propios de la ANI

*Techo 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 MNMP 2025

*** VF comprometidas Aeronáutica Civil, INVIAS, Ministerio de Transporte y demás entidades del sector

5. DOCUMENTOS SOPORTE

- Oficio MT No.: 20251201493541 del 14 de noviembre de 2025, con el cual el Ministerio de Transporte solicita aval para los proyectos de infraestructura de transporte acuático en el marco del programa "conectividad fluvial y de cabotaje".
- Justificación técnico-económica del proyecto.
- Presentación al CONFIS.

6. RECOMENDACIÓN

Conforme lo dispuesto por los artículos 11 de la ley 819 del 2003 y 2.8.1.7.1.3. del Decreto 1068 de 2015, y una vez verificada la información presentada, se recomienda al CONFIS otorgar 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, 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