

REPÚBLICA DE COLOMBIA

C O N F I S

CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL

**SOLICITUD CUPO VIGENCIAS FUTURAS EXCEPCIONALES
*VÍAS EN EL MARCO DEL PROGRAMA "VÍAS PARA LA PAZ"***

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

DOCUMENTO D.G.P.P.N. No. 120/2025
24 de diciembre de 2025

CIRCULACIÓN
MIEMBROS DEL CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL

REPÚBLICA DE COLOMBIA

1. SOLICITUD

En desarrollo de lo dispuesto por la normatividad presupuestal vigente, en especial el artículo 11 de la Ley 819 de 2003¹, se somete a consideración del CONFIS, la solicitud presentada por el Instituto Nacional de Vías mediante comunicaciones sin número del 15 de diciembre de 2025, de cupo para la asunción de obligaciones con cargo a apropiaciones de vigencias futuras, conforme el siguiente detalle:

SECCIÓN:	2402-00	INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS
PROGRAMA:	2402	INFRAESTRUCTURA RED VIAL REGIONAL
SUBPROGRAMA:	0600	INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE
PROYECTO:	0013	CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA PARA CONECTAR TERRITORIOS, GOBIERNOS Y POBLACIONES. NACIONAL
SUBPROYECTO:	51102A	5. CONVERGENCIA REGIONAL / A. INTERVENCIÓN DE VÍAS REGIONALES (SECUNDARIAS Y TERCIARIAS), TERMINALES FLUVIALES Y AERÓDROMOS

VIGENCIA	FUENTE	PESOS CORRIENTES
2026	Nación	58.650.000.000
2027	Nación	143.222.000.000
2028	Nación	456.759.830.000
2029	Nación	588.922.083.500
2030	Nación	644.671.926.005
2031	Nación	597.026.303.785
2032	Nación	430.455.852.899
2033	Nación	443.369.528.486
2034	Nación	482.766.078.017
2035	Nación	497.249.060.357

PROYECTO:	0016	CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN Y ESTUDIOS DEL PROGRAMA COLOMBIA AVANZA: CARTAGO–
-----------	------	---

¹ **Artículo 11.** Vigencias futuras excepcionales. El artículo 3° de la Ley 225 de 1995 quedará así:

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. (...)

NOVITA (CHOCO), BELÉN DE BAJIRÁ–RIO SUCIO (CHOCO), QUIBDÓ–PEREIRA, QUIBDÓ–MEDELLÍN (CHOCO), VÍA EL ARO (ANTIOQUIA), ARAUQUITA–SARAVENA (ARAUCA), MOMPOX–PINILLOS (BOLÍVAR), LA Balsa–SUÁREZ–MORALES (CAUCA), PIVIJAY–APURE (MAGDALENA), SAMANIEGO–LA LLANADA–SOTOMAYOR (NARIÑO), LA MATA–CONVENCIÓN (NORTE DE SANTANDER), MATUYÁ–SAN CRISTÓBAL (BOLÍVAR), LOS POZOS–SAN VICENTE (CAQUETÁ Y GUAVIARE), EL PLATEADO–ARGELIA (CAUCA), MONTERREDONDO–EL TAMBO (CAUCA), ACCESO COMUNIDADES–VÍA AGUASAL BAGADÓ (CHOCO), PUENTE TELEMBÍ VÍA JUNÍN–BARBACOAS (NARIÑO), PUENTE RIO PUTUMAYO PUERTO ASÍS–TETEYÉ (PUTUMAYO), CHAPARRAL–RÍO BLANCO (TOLIMA), EL CRUCERO–BAJO CALIMA (VALLE DEL CAUCA), VÍA BLANQUITA–PUENTE FRONTINO (ANTIOQUIA), VÍAS TERCIARIAS DE TÚQUERRES (NARIÑO), VÍA EL GUAPIO (CUNDINAMARCA), PUENTE SOBRE EL RÍO CAUCA EN LA MOJANA SUCREÑA GUARANDA–ACHÍ (SUCRE), POPAYÁN–GUAPI CAUCA

SUBPROYECTO: 51102A

5. CONVERGENCIA REGIONAL /A. INTERVENCIÓN DE VÍAS REGIONALES (SECUNDARIAS Y TERCIARIAS), TERMINALES FLUVIALES Y AERÓDROMOS

VIGENCIA	FUENTE	PESOS CORRIENTES
2026	Nación	93.950.000.000
2027	Nación	174.285.000.000
2028	Nación	372.070.350.000
2029	Nación	451.803.704.800
2030	Nación	371.953.407.430
2031	Nación	195.824.961.804

2. OBJETO DE LA SOLICITUD

Los cupos de vigencias futuras, según lo manifestado por el Instituto Nacional de Vías, se requieren para la construcción de vías nuevas, el mejoramiento y rehabilitación de vías existentes, la construcción de puentes y la estabilización de sitios críticos, en varias regiones del país.

3. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

El Documento CONPES 4161 de 2025, previo aval fiscal del CONFIS de la sesión del 10 de septiembre de 2025, declaró de importancia estratégica para el país los proyectos que hacen parte del Programa Vías para la Paz. Este programa, según el CONPES, tiene como fin mejorar

la infraestructura vial en corredores nacionales y regionales estratégicos, a través de la articulación de la inversión pública en infraestructura de transporte y soluciones de movilidad, con el propósito de aumentar la conectividad, competitividad y desarrollo socioeconómico de las regiones y así contribuir a la consolidación de la paz, la integración territorial y el cierre de brechas.

Igualmente, se proyectan intervenciones en zonas priorizadas que incluyen obras de construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de vías primarias y regionales con criterios de sostenibilidad, seguridad vial e integración territorial.

Según lo indicado por el citado Documento CONPES, Colombia cuenta actualmente con una infraestructura vial deteriorada y de baja calidad en algunas vías nacionales y regionales que son corredores estratégicos para la conectividad, competitividad y desarrollo socioeconómico de los territorios. Situación que dificulta la consolidación de la paz y el cierre de brechas, así como el logro de una conexión integral de las regiones del país a través de las vías primarias, secundarias y terciarias.

Este programa, según lo manifiesta el CONPES, que tiene como objetivo mejorar la infraestructura vial en corredores nacionales y regionales que son estratégicos, a través de la articulación de la inversión pública en infraestructura de transporte y soluciones de movilidad, con el propósito de aumentar la conectividad, competitividad y desarrollo socioeconómico de las regiones y así contribuir a la consolidación de la paz, la integración territorial y el cierre de brechas; proyecta intervenciones en zonas priorizadas que incluyen obras de construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de vías primarias y regionales con criterios de sostenibilidad, seguridad vial e integración territorial. El programa contempla la ejecución de 20 proyectos de infraestructura vial en las regiones del Pacífico, Catatumbo, media y alta Guajira, La Mojana, así como en los departamentos de Antioquia, Arauca, Cundinamarca, Huila y Putumayo.

Estos proyectos se encuentran alineados con las necesidades definidas en el Plan Maestro de Transporte Intermodal 2021-2051 así como en el Plan Plurianual de Inversiones del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 Colombia Potencia Mundial de la Vida.

A continuación, se describen los tramos viales y las principales problemáticas que enfrentan cada uno de estos corredores de la red vial primaria que serán intervenidos y que son parte de los proyectos de inversión del programa Vías para la Paz.

Proyecto Construcción, mejoramiento y mantenimiento de infraestructura para Conectar Territorios, gobiernos y poblaciones. Nacional: Transversal Catatumbo (Tibú – El Tarra)

La conexión entre Tibú y El Tarra, municipios del Catatumbo, es crucial para el desarrollo regional y la conectividad de la región. Tibú, con su vasto territorio y rica historia, es el centro del Catatumbo, mientras que El Tarra, con su significado de "entre ríos lugar de defensa," se ha convertido en un punto estratégico en la región.

Este corredor corresponde a una vía departamental, que conecta la región nororiental del Norte de Santander, en límites con Venezuela, con la Troncal del Magdalena y, por medio de esta, con el centro del país y los puertos del Caribe.

La vía que inicia en Convención y finaliza en Tibú, cuenta con una longitud aproximada de 153 km en los que se observan tramos en pavimento asfáltico, base estabilizada o afirmado en regular y mal estado. Además, se destaca la ausencia de obras de drenaje como cunetas, berma-cunetas o alcantarillas.

Los municipios de Convención, Teorama, El Tarra y Tibú, en los que se emplaza la vía, se destacan por el cultivo de palma de aceite (en Tibú), yuca, caña panelera y plátano (Ministerio de Agricultura, 2020) y por el desarrollo de actividades mineras, dada la presencia no sólo de reservas petroleras sino de carbón y uranio en la zona (Gobernación de Santander, Plan de Desarrollo Norte de Santander 2020-2023). También es destacable la alta incidencia de cultivos de coca en los municipios: Tibú con 19.892 hectáreas, El Tarra con 5.724 hectáreas, Teorama con 3.954 hectáreas y Convención con 2.018 hectáreas (Observatorio de Drogas de Colombia, 2020), que corresponde al 20,4% del área sembrada en el país.

San Marcos – Ayapel

El corredor San Marcos - Ayapel se ubica en el departamento de Sucre. Este trayecto conecta el municipio de San Marcos con la localidad de Ayapel, atravesando una región caracterizada por su rica biodiversidad y paisajes naturales. La ruta inicia en San Marcos, conocido por su patrimonio cultural y tradiciones, y se dirige hacia Ayapel, un municipio que destaca por su actividad agrícola y ganadera.

La conexión entre San Marcos (Sucre) y Ayapel (Córdoba) es vital para la región de La Mojana, tanto en términos ambientales como económicos. La Ciénaga de Ayapel, un ecosistema de humedales crucial recibe agua del río San Jorge y del caño Grande, y actúa como regulador hídrico para la región. Esta conexión, junto con los ríos y caños, es fundamental para la biodiversidad, la migración de peces y aves, y el sostenimiento de la vida en la región. Además, la Ciénaga de Ayapel es una fuente importante de recursos económicos para la comunidad.

Por estar ubicado a orillas del río San Jorge y ser vecino de La Mojana, San Marcos hace parte de una importante despensa agrícola y tiene mucha proyección comercial. Su principal actividad económica es la agricultura, seguida de la ganadería y la pesca. Durante los últimos años ha tenido gran desarrollo el cultivo del arroz, lo que ha traído como consecuencia el establecimiento de molinos que procesan el producto para consumo regional.

Actualmente la conexión del casco urbano del municipio de Ayapel con el municipio de San Marcos se realiza mediante la conexión del municipio de Ayapel con la ruta nacional 2513 para después conectar con la ruta 2514 y posteriormente conectar con la ruta nacional 7403, este recorrido consta de 178 km y dura aproximadamente 3 horas y media.

Con la construcción de la vía que comunique directamente a estas dos poblaciones, la distancia sería de 50 km aproximadamente, permitiendo una conexión en máximo 90 minutos.

Moñitos – Puerto Escondido

Este corredor comunica a una vasta zona agrícola, ganadera y turística perteneciente a los municipios de Montería, San Pelayo, Puerto Escondido y Moñitos con la Transversal del Caribe, por tanto, con las principales ciudades y puertos del atlántico colombiano.

La vía Moñitos – Puerto Escondido hace parte de la red vial secundaria. Actualmente, entre estos dos puntos, no existe una vía que brinde óptimas condiciones de transitabilidad.

El corredor vial presenta una elevación en el corregimiento de 60 m.s.n.m. y termina en Moñitos en 2 m.s.n.m., cuenta con una pendiente longitudinal promedio menor del 5%, un ancho de calzada de 7,30 metros, no existen bermas en la casi totalidad de la carretera y cuenta un ancho total de corona de 9,00 metros en algunos sectores.

La importancia de la conexión entre Moñitos y Puerto Escondido reside principalmente en el ámbito cultural y la promoción del turismo. Moñitos, conocido por su tradición musical y artística, puede enriquecer el turismo cultural en Puerto Escondido, que, a su vez, puede atraer a visitantes que buscan experimentar esta faceta de la región.

Considerando que del Municipio de Moñitos hacia Puerto Escondido no existe una vía que brinde óptimas condiciones de transitabilidad, con las inversiones programadas se realizarán los estudios y diseños hasta Estudios de Impacto Ambiental (EIA) de manera que, permitan establecer alternativas e intervenciones en una óptima y segura conectividad teniendo como base el cumplimiento de especificaciones técnicas, requerimientos ambientales y componentes sociales.

El total de las intervenciones en el corredor Santa Lucía - Moñitos - Puerto Escondido, permitirá la reducción del 20% en los tiempos de recorrido, lo que representa una reducción del 24% en los costos operacionales.

Corredores que mejoran las condiciones de movilidad del pueblo Wayúu en marco de la Sentencia T-302

El primer diagnóstico de la red vial en La Guajira muestra que existen amplios tramos sin pavimentar, especialmente en la Alta Guajira, donde los caminos son trochas de arena y tierra. Esta condición limita la conexión entre municipios como Uribia, Manaure, Nazareth y Puerto Bolívar, dificultando el transporte de personas, alimentos, insumos médicos y escolares. Desafortunadamente, hay vías en mal estado o inexistentes, el mantenimiento es deficiente en los corredores viales, los puentes existentes están deteriorados o sin mantenimiento.

El mal estado de las vías ocasiona accidentes de tránsito en forma frecuente en zonas como Riohacha, Fonseca, Maicao y la vía troncal del Caribe, debido al mal estado de las vías, falta de señalización, iluminación y controles. Así mismo, la Guajira enfrenta condiciones extremas que agravan los problemas viales, dado que en época de lluvias las vías de tierra se inundan y se vuelven intransitables, además se generan deslizamientos y colapso de puentes improvisados, y en época de sequía el terreno desértico y polvoriento desgasta los vehículos y las temperaturas elevadas deterioran más rápido el pavimento.

A través del proyecto se realizarán actividades de mejoramiento y mantenimiento correspondientes básicamente, al cambio de la infraestructura vial existente con aportes a la estructura de la banca, obras de drenaje, capas de rodadura, puentes y otras que incidan favorablemente en las condiciones de transitabilidad, con el propósito de garantizar un mayor nivel de servicio, acorde al tránsito actual y atraído, que mejore la calidad de vida de los usuarios.

Considerando lo anterior, las longitudes de intervención por municipio se resumen en la siguiente Tabla.

Tabla 1. Longitudes de red terciaria por municipio

Municipio	Long. total (Km)	Long. por intervenir (km)
Maicao	468	446
Manaure	575	554
Riohacha	927	910
Uribia	1.171	1.020
Total	3.141	2.930

Fuente: INVIAS

En cuanto a la responsabilidad sobre el mantenimiento de cada uno de los corredores aquí identificados recae en las administraciones municipales, departamentales y nacionales, como se detalla en la Tabla 2.

Tabla 2. Distribución de los corredores

Responsabilidad del corredor	Long. del corredor (Km)	% de participación
Departamento	222	7,1%
Municipio	95	3,1%
INVIAS	2.806	89,8%
Total	3.123	100%

Fuente: INVIAS

La información de los corredores definidos en la evaluación y calificación se toma como un banco de datos que permitirá la priorización de las intervenciones, conforme a la metodología explicada anteriormente, en la que las comunidades tienen alta relevancia.

En general, construir y mejorar las vías del departamento de La Guajira traerá una serie de beneficios integrales en lo económico, social, ambiental y cultural, impactando tanto a comunidades rurales como urbanas. Entre estos se mejora el acceso a servicios básicos de salud, dado que facilita el traslado de pacientes a centros médicos (en especial en zonas como Uribia, Manaure y la Alta Guajira). Asimismo, en educación, los estudiantes podrán llegar con mayor facilidad a escuelas y universidades; acceso al agua y alimentos optimizando el transporte de recursos escasos como el agua potable y productos de la canasta básica hacia comunidades indígenas wayuu y rurales aisladas. Por otra parte, se da impulso al desarrollo económico a través de transporte de productos locales al facilitar la salida de productos agrícolas, salineros, pesqueros y artesanales hacia mercados nacionales.

En resumen, la inversión en infraestructura vial en La Guajira no solo tiene un valor económico, sino que actúa como herramienta de equidad social, cohesión territorial y justicia histórica con una región marginada durante décadas. Además, con la ejecución de las obras y el mejoramiento de la movilidad de las comunidades Wayuu, se pretende que las comunidades accedan a mejores

condiciones de alimentación, educación, acceso a la salud, turismo y acceso al agua potable con el fin de disminuir los índices de mortandad de las comunidades Wayuu que residen en los municipios de Riohacha, Uribia, Manaure y Maicao.

La población beneficiada por el proyecto es de 818.000 personas, habitantes de los 4 municipios de la Guajira, en donde se desarrollarán las obras.

Proyecto Construcción, mejoramiento, mantenimiento, rehabilitación y estudios del Programa Colombia Avanza: Cartago–Novita (Chocó), Belén de Bajirá–Rio Sucio (Chocó), Quibdó–Pereira, Quibdó–Medellín (Chocó), Vía El Aro (Antioquia), Arauquita–Saravena (Arauca), Mompo–Pinillos (Bolívar), La Balsa–Suárez–Morales (Cauca), Pivijay–Apure (Magdalena), Samaniego–La Llanada–Sotomayor (Nariño), La Mata–Convención (Norte De Santander), Matuyá–San Cristóbal (Bolívar), Los Pozos–San Vicente (Caquetá Y Guaviare) (...)

Argelia – El plateado

En los últimos años, Cauca ha enfrentado problemas de seguridad, crisis humanitaria, violación de derechos humanos y bloqueos constantes por parte de diferentes comunidades en la vía Panamericana, la principal arteria que conecta el departamento con el resto del país.

La vía Argelia – El Plateado presenta bajos niveles de desarrollo de la infraestructura vial hacia la costa pacífica, lo que trae como consecuencia un aumento drástico en los tiempos de viaje, aislamiento de la población, altos costos de desplazamientos, dificultades para el acceso oportuno a los servicios de salud, limitantes para la asistencia de los estudiantes a los centros educativos, un aumento considerable en los costos de los productos y en los transportes de carga y pasajeros, aunado a que el desplazamiento marítimo tiene aspectos desfavorables como largos recorridos y una alta accidentalidad e incluso mayor inseguridad.

Según el INVIAS (2025), las especificaciones técnicas insuficientes afectan la funcionalidad de las vías existentes en el Cañón del Micay. Muchas de las vías que buscan articular esta región con el resto del país fueron construidas bajo lineamientos de diseño que no responden a las condiciones climáticas, geotécnicas y de tránsito actuales. La utilización de parámetros técnicos desactualizados, sumada a la conformación de tramos viales improvisados o sin especificaciones claras, ha resultado en infraestructura de baja calidad y poca durabilidad, por lo anterior dentro de las estrategias del gobierno nacional se prevé intervenciones priorizadas de 25km de mejoramiento incluyendo las gestiones, sociales, ambientales y prediales en el sector Argelia – El Plateado.

Vía al Aro

El corredor comunica el corregimiento del Aro con Puerto Valdivia, ubicados en el municipio de Ituango en el norte del departamento de Antioquia; la vía tendrá una longitud de 8,10 km, y conecta estratégicamente puntos clave como la vía a Puerto Valdivia y la Presa Hidroeléctrica de Ituango.

La región del corregimiento de El Aro en Ituango, Antioquia, presenta un complejo panorama geológico que involucra tanto amenazas naturales como una variada estratigrafía estructural, siendo este un área afectada por diversos procesos geológicos internos y externos.

Desde una perspectiva estructural, se destacan importantes fallas geológicas, como la Falla Espíritu Santo y la Falla Santa Rita, que condicionan la geología local, fracturando las rocas y generando zonas de debilidad. La interacción de estas fallas, junto con las rocas metamórficas de diferentes edades, ha dado lugar a una geomorfología compleja, con la presencia de facetas triangulares y otros rasgos de origen estructural asociados a la actividad tectónica. Además, la estratigrafía de la zona está caracterizada por suelos limosos y arcillosos de baja plasticidad, y una notable presencia de rocas de sobre tamaño sin evidencias de un nivel freático.

La ubicación estratégica de esta vía la convierte en un eje fundamental para la conectividad del corregimiento de El Aro con otras zonas rurales y urbanas de Ituango, así como con proyectos de desarrollo regional como el Proyecto Hidroeléctrico Ituango.

Araucita – Saravena

La Vía Araucita - Saravena situado en el departamento Arauca, cuenta con una longitud aproximada de 58,1 km, corresponde a una vía secundaria de los cuales se encuentran pavimentados y en su totalidad en mal estado, se encuentra en un terreno que es predominante plano, cuenta con una sola calzada de dos carriles con un ancho de calzada. esta vía se encuentra en un estado de deterioro significativo, con daños notables en su pavimentación. Los problemas más comunes incluyen baches, fisuras y desgaste del asfalto, lo cual afecta la transitabilidad y la seguridad de los usuarios; adicionalmente, se presentan empozamientos a lado y lado de la vía.

De acuerdo con lo anterior, se ha visto la necesidad de realizar trabajos de rehabilitación de la vía, dado el desgaste natural y el incremento del tráfico vehicular, especialmente relacionado con la industria petrolera en la región y así mismo asegurar el adecuado drenaje de la vía, lo cual implica la construcción de alcantarillas y descoles con un diámetro mínimo de 0,90 m, adicionalmente, se plantea el cambio de las alcantarillas existentes que no cumpla con el diámetro mínimo de 90 cm de diámetro.

Por otra parte, es primordial el mantenimiento constante debido a las condiciones climáticas y geográficas de la región. Las lluvias pueden causar deterioro rápido de la vía, creando dificultades para los habitantes y el transporte de mercancías.

El proyecto abarca el mejoramiento de 20 km, mediante la recuperación de su estructura y/o carpeta asfáltica y ampliación de la calzada, así como el mantenimiento periódico en sectores priorizados y 42,2 kilómetros de mantenimiento rutinario.

Mompox – Pinillos

La zona por intervenir se encuentra localizada en zona rural del municipio de Pinillos, hacia el norte, específicamente en un sector que a futuro podría convertirse en zona de expansión urbana de Pinillos. Este municipio se encuentra ubicado en el departamento de Bolívar, en la isla de Santa Bárbara en la extensa región llamada “Depresión Momposina”, sobre la margen derecha del Río Magdalena, a una hora y media aproximada en chalupa del municipio de Magangué.

El municipio de Pinillos se halla cubierto por una extensa red hidrográfica, en la actualidad no cuenta con comunicación vía terrestre con ningún municipio aledaño, por lo que su única vía de comunicación es a través del río Magdalena, lo cual incrementa los costos de bienes y servicios. La mayor parte del territorio es plano con algunas elevaciones en las estribaciones de la serranía

de San Lucas y tiene como base de su economía la pesca, la ganadería y la agricultura, siendo Magangué el principal puerto de entrada y salida de productos.

Este tramo, contemplado dentro de los proyectos estratégicos del programa Vías para la Paz, presenta un alto grado de deterioro y deficiencias estructurales que afectan la movilidad, incrementan los costos de operación vehicular y limitan el acceso de las comunidades a bienes y servicios básicos.

Con las inversiones programadas se prevé la ejecución de 15 km de estructura de pavimento, así como obras complementarias de drenaje requeridas en esta, que principalmente presenta zonas cenagosas y el mantenimiento del corredor en los sitios priorizados.

Samaniego – La Llanada – Sotomayor

Es una vía de segundo orden y hace parte del tramo identificado con código del departamento de Nariño 1702; está ubicada en jurisdicción del municipio de Samaniego con una longitud aproximada de 42,14 km.

Actualmente el corredor cuenta con el 80% de longitud en afirmado y un 20% en pavimento con un alto deterioro en la capa de rodadura; es así como, se ha presentado un deterioro, aumentando los tiempos en los recorridos en los sectores en los que se dificulta significativamente el paso durante el tiempo de lluvia.

El tramo vial presenta deficiencias en box coulvert, alcantarillas, conformación de calzada, terraplenes, disminuyendo significativamente los niveles de servicio y capacidad vial de los corredores a intervenir. Lo anterior, debido a la falta de actividades de mejoramiento y mantenimiento y la inexistencia de una estructura de vial que cumpla con las condiciones técnicas y de seguridad requeridas.

Con las inversiones programadas se prevé la ejecución de 6 km de estructura de pavimento, así como obras complementarias de drenaje requeridas en esta zona y el mantenimiento del corredor en los sitios priorizados.

La Mata – Convención

El tramo está comprendido entre Convención (Norte de Santander) y La Mata (Cesar) con una longitud aproximada de 60 km. Al departamento de Cesar corresponde 11,8 km, de los cuales 6,4 km (Del cruce de La Mata al corregimiento Ayacucho) se encuentran en pavimento, y su estado es bueno en su mayoría (3,4 km), aunque algunos pequeños sectores muestran pavimento en deterioro, sin señalización ni cunetas y falta de mantenimiento de alcantarillas.

La vía desde Ayacucho a Convención se encuentra en sub-rasante de arcilla amarilla con fragmentos de roca, en una longitud de 53,6 km aproximadamente, su estado es regular y malo en su mayor parte, no tiene bombeo y en algunos tramos la banca es muy estrecha.

Las estructuras presentes en la vía, generalmente, no tienen las especificaciones para su funcionalidad óptima, no cuentan con las obras de drenaje y contención, carecen de mantenimiento periódico y rutinario; además, hay presencia de derrumbes, lodo y material de arrastre por crecientes de quebradas en la temporada invernal.

Los recursos asignados para este proyecto se destinarán a mejorar la vía, con el objetivo de garantizar la seguridad y comodidad de los desplazamientos. Las principales actividades para ejecutar incluyen:

- ✓ Mejoramiento y pavimentación de la vía la Mata-Convención
- ✓ Construcción o rehabilitación de las obras de drenaje y subdrenajes necesarias, según revisión, ajuste y complementación de los estudios y diseños.
- ✓ Revisión, ajuste, actualización, modificación o complementación de los estudios y diseños existentes, incluyendo el cálculo estructural del pavimento y otras obras necesarias para garantizar la estabilidad de la infraestructura vial.

Puerto Asís – Teteyé

El proyecto, cuyo producto principal es un puente, se desarrolla en el departamento de Putumayo, en el municipio de Puerto Asís, en el sector conocido como La Esmeralda, donde actualmente funciona el muelle fluvial. El área se ubica en el valle del río Putumayo, en una zona en que el río se presenta como un río meándrico con una dinámica fuerte, pues muestra una divagación de su cauce que da lugar a estrangulamiento y abandono de meandros.

La falta de una estructura vial eficiente, segura y confiable que permita la conexión del casco urbano del municipio de Puerto Asís con sus zonas rurales, específicamente las ubicadas al costado sur del río Putumayo, dificulta en gran medida el intercambio comercial, aumentando los tiempos de viaje y costos de operación que traen como consecuencia la baja competitividad desde la perspectiva de transporte de pasajeros y carga.

Actualmente, existe una red vial terciaria que puede ser aprovechable para dar acceso al puente. En el costado norte se encuentra la vía al muelle La Esmeralda, la cual parte desde el casco urbano de Puerto Asís y finaliza en el sector del muelle con una longitud aproximada de 2,20 kilómetros, siendo usada para transportar la carga que entra y sale del puerto. Esta vía actualmente se encuentra en afirmado, lo que genera gran cantidad de material particulado por la circulación de automotores sobre la mismas.

La construcción del puente y sus obras complementarias permitirá la creación de una conexión vial continua a través de una red vial eficiente, cómoda y segura. Esto beneficiará a los habitantes del área de influencia al facilitar su movilidad, aumentar la seguridad en el tránsito y mejorar la calidad de vida. Además, este proyecto fomentará el comercio y la distribución de productos locales de manera más ágil, fortaleciendo así el desarrollo sostenible de la región.

Vías del Guavio

La conectividad de la región Guavio se ha priorizado por la intervención integral en los municipios de Gachalá, Ubalá, Medina en el departamento de Cundinamarca y Santa María en el Departamento de Boyacá.

El corredor vial se encuentra en pavimento flexible y actualmente presenta deterioro a lo largo del mismo, con un ancho de carril promedio de 6.0 m. A lo largo de su recorrido, se evidencia un deterioro en el pavimento, caracterizado por piel de cocodrilo de severidad alta, desgaste superficial por fatiga, hundimientos y pérdida de banca, así como fisuras en media luna que comprometen la seguridad de los usuarios. Adicionalmente, las obras hidráulicas existentes presentan daños estructurales con presencia de vegetación y sedimentos. En algunas zonas, no

hay suficientes obras de drenaje, lo que ocasiona inundaciones en temporada de lluvias, afectando la vialidad y la comunidad.

De acuerdo con lo anterior, se evidencia una falta de mantenimiento adecuado, lo que impacta negativamente en la funcionalidad óptima de la vía. Aunque se han realizado inversiones en el corredor, estas no han sido suficientes para garantizar la transitabilidad en condiciones seguras en toda la vía. Existen sectores con inestabilidad, por lo cual es necesario realizar intervenciones para la construcción de estructuras de contención y mejorar las condiciones existentes del corredor, garantizando la seguridad vial y facilitando el transporte, reduciendo los costos y el tiempo para los habitantes y comerciantes que transitan la zona.

4. IMPACTO FISCAL

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 Apropriaciones 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*	9.786.881	11.577.918	12.817.444	13.982.556
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
Vías para la paz Sentencia T-302	40.000	84.872	316.891	393.928
Vía al mar pacífico	42.500	137.917	218.545	287.005
Vías para la paz Primarias	163.881	220.402	380.078	414.890
Vías para la paz Regionales	110.600	198.686	479.158	596.151
Disponible	932.013	1.599.506	2.298.031	3.162.880

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

5. DOCUMENTOS SOPORTE

- Comunicaciones sin número del 15 de diciembre de 2025, con las cuales el Jefe de la Oficina Asesora de Planeación del Instituto Nacional de Vías, solicita cupo de vigencias futuras con cargo al presupuesto de inversión.
- Justificación técnico-económica de la solicitud de vigencias futuras presentada por la Entidad.
- Solicitud de vigencias futuras SIIF Nación No. 2325 y 2425 del 15 de diciembre de 2025.
- Comunicaciones No. 20251201609261 y 20251201610811 del 05 y 06 de diciembre de 2025, con las cuales la Oficina Asesora de Planeación del Ministerio de Transporte, emite concepto técnico económico favorable para la autorización de cupo de vigencias futuras solicitadas.
- Comunicaciones No. 20254300003336 y 20254300003346 del 15 de diciembre de 2025, con las cuales la Dirección de Programación de Inversiones Públicas del Departamento

Nacional de Planeación, emite concepto técnico económico favorable para la autorización de cupo de vigencias futuras solicitadas.

6. RECOMENDACIÓN

Conforme lo dispuesto por el artículo 11 de la Ley 819 del 2003, se recomienda al CONFIS autorizar cupo de vigencias futuras excepcionales al Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, financiados con recursos Nación, durante las vigencias 2026-2035, 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: Conectar Territorios y Conectar Territorios (Sentencia T-302); así:

Programa	2402: INFRAESTRUCTURA RED VIAL REGIONAL
Subprograma	600: INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE
Proyecto	0013 CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA PARA CONECTAR TERRITORIOS, GOBIERNOS Y POBLACIONES NACIONAL
Subproyecto	51102A: 5.CONVERGENCIA REGIONAL /A. INTERVENCIÓN DE VÍAS REGIONALES (SECUNDARIAS Y TERCARIAS), TERMINALES FLUVIALES Y AERÓDROMOS

VIGENCIA	FUENTE	PESOS CORRIENTES
2026	Nación	58.650.000.000
2027	Nación	143.222.000.000
2028	Nación	456.759.830.000
2029	Nación	588.922.083.500
2030	Nación	644.671.926.005
2031	Nación	597.026.303.785
2032	Nación	430.455.852.899
2033	Nación	443.369.528.486
2034	Nación	482.766.078.017
2035	Nación	497.249.060.357

Conforme lo dispuesto por el artículo 11 de la Ley 819 del 2003, se recomienda al CONFIS autorizar cupo de vigencias futuras excepcionales al Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, financiados con recursos Nación, durante las vigencias 2026-2031, 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: Colombia Avanza; así:

Programa	2402: INFRAESTRUCTURA RED VIAL REGIONAL
Subprograma	600: INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE
Proyecto	0016:CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN Y ESTUDIOS DEL PROGRAMA COLOMBIA AVANZA: CARTAGO–NOVITA (CHOCO), BELÉN DE BAJIRÁ–RIO SUCIO (CHOCO), QUIBDÓ– PEREIRA, QUIBDÓ–MEDELLÍN (CHOCO), VÍA EL ARO (ANTIOQUIA), ARAUQUITA–SARAVENA (ARAUCA), MOMPOX–PINILLOS (BOLÍVAR), LA BALSA–SUÁREZ– MORALES (CAUCA), PIVIJAY–APURE (MAGDALENA), SAMANIEGO–LA LLANADA–SOTOMAYOR (NARIÑO), LA MATA–CONVENCIÓN (NORTE DE SANTANDER), MATUYÁ–SAN CRISTÓBAL (BOLÍVAR), LOS POZOS -SAN VICENTE (CAQUETÁ Y GUAVIARE), EL PLATEADO–ARGELIA (CAUCA), MONTERREDONDO– EL TAMBO (CAUCA), ACCESO COMUNIDADES–VÍA AGUASAL BAGADÓ (CHOCO), PUENTE TELEMBÍ VÍA JUNÍN–BARBACOAS (NARIÑO), PUENTE RIO PUTUMAYO PUERTO ASÍS–TETEYÉ (PUTUMAYO), CHAPARRAL–RÍO BLANCO (TOLIMA), EL CRUCERO– BAJO CALIMA (VALLE DEL CAUCA), VÍA BLANQUITA–PUENTE FRONTINO (ANTIOQUIA), VÍAS TERCIARIAS DE TÚQUERRES (NARIÑO), VÍA EL GUAVIO (CUNDINAMARCA), PUENTE SOBRE EL RÍO CAUCA EN LA MOJANA SUCREÑA GUARANDA–ACHÍ (SUCRE), POPAYÁN–GUAPI CAUCA
Subproyecto	51102A: 5.CONVERGENCIA REGIONAL /A. INTERVENCIÓN DE VÍAS REGIONALES (SECUNDARIAS Y TERCIARIAS), TERMINALES FLUVIALES Y AERÓDROMOS

VIGENCIA	FUENTE	PESOS CORRIENTES
2026	Nación	93.950.000.000
2027	Nación	174.285.000.000
2028	Nación	372.070.350.000
2029	Nación	451.803.704.800
2030	Nación	371.953.407.430
2031	Nación	195.824.961.804