

REPÚBLICA DE COLOMBIA
C O N F I S
CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL

SOLICITUD AVAL FISCAL

VÍAS REGIONALES EN EL MARCO DEL PROGRAMA "VÍAS PARA LA PAZ"

MINISTERIO DE TRANSPORTE
INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS

DOCUMENTO D.G.P.P.N. No. 47/2025
10 de septiembre 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 2003¹ y 2.8.1.7.1.3. del Decreto 1068 de 2015², se somete a consideración del CONFIS la solicitud de aval fiscal presentada por el Ministerio de Transporte mediante oficio MT No: 20251201027101 del 12 de agosto de 2025, así:

SECCIÓN: 24-02-00 INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

PROGRAMA: 2402 INFRAESTRUCTURA RED VIAL REGIONAL

SUBPROGRAMA: 0600 INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE

PROYECTO: 13 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	VALOR CORRIENTES
2026	NACIÓN	18.650.000.000
2027	NACIÓN	58.350.000.000
2028	NACIÓN	139.869.000.000
2029	NACIÓN	194.994.000.000
2030	NACIÓN	238.926.000.000
2031	NACIÓN	179.108.000.000
TOTAL		829.897.000.000

SECCIÓN: 24-02-00 INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

PROGRAMA: 2401 INFRAESTRUCTURA RED VIAL PRIMARIA

SUBPROGRAMA: 0600 INTERSUBSECTORIAL 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 (...).

PROYECTO: 96 CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA SANTA LUCIA - MOÑITOS EN EL DEPARTAMENTO DE CÓRDOBA

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

VIGENCIA	FUENTE	VALOR CORRIENTES
2026	NACIÓN	4.000.000.000
2027	NACIÓN	13.792.000.000
2028	NACIÓN	27.318.000.000
2029	NACIÓN	33.765.000.000
2030	NACIÓN	26.663.000.000
2031	NACIÓN	-
TOTAL		105.538.000.000

SECCIÓN: 24-02-00 INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

PROGRAMA: 2402 INFRAESTRUCTURA RED VIAL REGIONAL

SUBPROGRAMA: 0600 INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE

PROYECTO: 16 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 BALSASUÁREZ-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-TETAYÉ (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 VALOR CORRIENTES		
2026	NACIÓN	87.950.000.000
2027	NACIÓN	126.545.000.000
2028	NACIÓN	311.970.000.000
2029	NACIÓN	367.391.000.000
2030	NACIÓN	331.668.000.000
2031	NACIÓN	131.047.000.000
TOTAL		1.356.571.000.000

2. OBJETO DE LA SOLICITUD

El aval fiscal, según lo manifestado por el Ministerio de Transporte y el INVIAS, se requiere para la construcción de vía nueva, el mejoramiento de vías, la rehabilitación de vías, la construcción de puentes y la estabilización de sitios críticos, en varias regiones del país.

3. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

El Instituto Nacional de Vías-INVIAS es una entidad del orden nacional, adscrita al Ministerio de Transporte, encargada de ejecutar políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de infraestructura no concesionada de la red vial nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial, marítima y sus infraestructuras conexas o relacionadas, de acuerdo con los lineamientos dados por el Gobierno nacional, para solucionar necesidades de conectividad, transitabilidad y movilidad de los

usuarios, con tecnología sostenible y un talento humano calificado, íntegro, visionario y comprometido, contribuyendo a la competitividad y modernización de la infraestructura del país.

Este Gobierno, a través de la infraestructura vial, busca responder al problema de los territorios que históricamente han estado desconectados físicamente de la posibilidad de acceder a Derechos Humanos como la alimentación, la salud, la educación, el progreso y evidentemente el derecho a una movilidad segura y eficiente. Es por esto por lo que es imperioso solucionar las necesidades de conectividad, transitabilidad y movilidad de la población, con soluciones sostenibles, íntegras y visionarias que contribuyan al desarrollo socioeconómico de las comunidades, que el Estado abandonó por décadas.

Estas soluciones responden a los lineamientos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida", a través del Transformador "Convergencia Regional" y sus acciones, que busca que la red de infraestructura de transporte facilite la conectividad de los ciudadanos con los nodos de servicios (salud, educación, trabajo, cultura), acceso a alimentos, vestido, medicinas, tecnología y servicios domiciliarios, entre otros.

Bajo la acción de la Convergencia Regional la infraestructura de transporte determina de manera importante la reducción de la brecha de productividad regional. Esta implica fortalecer y consolidar vínculos espaciales y poblacionales, a diferentes escalas, con el fin de: (1) Lograr la integración socioeconómica y ambiental intrarregional (vínculos intrarregionales: intraurbanos, urbano-rurales, y subregionales); y, (2) Lograr la productividad, competitividad e innovación y el acceso a bienes y servicios (vínculos interregionales y con el mundo).

Históricamente, gran parte de los esfuerzos emprendidos por el Gobierno nacional en infraestructura vial se han concentrado en la estructuración e implementación de proyectos orientados a fortalecer los corredores de comercio exterior realizando inversiones en la red vial primaria que conecta a las principales ciudades del país. Sin embargo, este esfuerzo requiere complementarse para iniciar acciones orientadas a mejorar la conectividad regional, y para garantizar el acceso a los centros de producción.

En cuanto a las vías secundarias (regionales), el Gobierno nacional a través del Documento CONPES 3903 Declaratoria de Importancia Estratégica del Proyecto Mejoramiento y Mantenimiento de Vías para la Conectividad Regional. Nación 17 aprobado en 2017 (Programa

Estratégico de Infraestructura para el transporte, enmarcado en el Contrato Plan Boyacá Bicentenario) y el Documento CONPES 3906 Declaratoria de Importancia Estratégica del Proyecto Mejoramiento y Mantenimiento de Vías para la Conectividad Regional Nación - para la ejecución del proyecto de infraestructura vial con impacto regional financiado con recursos de la enajenación de Isagén 18 aprobado de 2017 permitió la apropiación de recursos para el mejoramiento y mantenimiento de vías de conectividad regional, que conectan las vías troncales primarias y de 4G con las vías de primera/última milla (vías terciarias).

El desarrollo de la infraestructura de vías regionales tiene un efecto positivo en actividades económicas legales como la agricultura, la ganadería y la piscicultura (seguridad alimentaria), así como, la silvicultura, el turismo, la extracción de minerales, la educación rural, y las actividades recreativas y deportivas en áreas rurales. Por lo tanto, permite reducir la pobreza, aumentar las posibilidades de comercialización de los pequeños productores, disminuir los costos de transporte, elevar la velocidad de desplazamientos entre la zona rural y la urbana, mejorar las condiciones de movilización para estudiantes de escuelas y colegios en las zonas rurales, y mejorar las condiciones de seguridad en las zonas aisladas. A pesar de que en los planes de los Gobiernos y en la política pública hay unanimidad en el diagnóstico acerca de la importancia de realizar inversiones en vías regionales, el presupuesto asignado no ha sido adecuado frente a la necesidad.

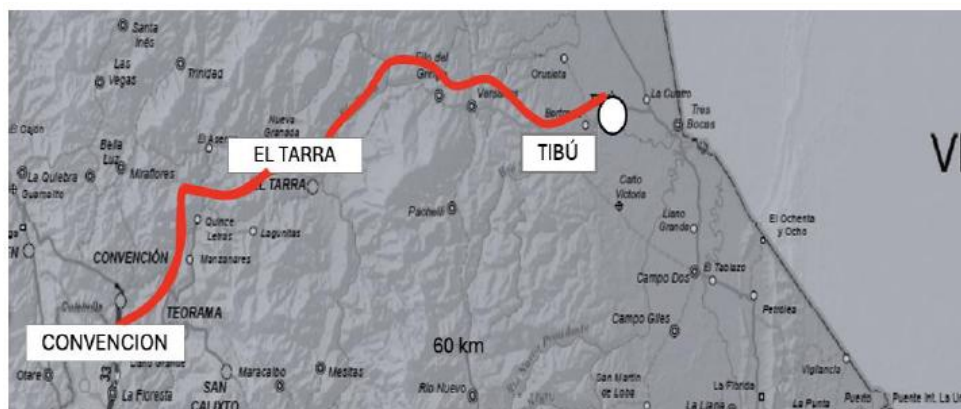
La ampliación de la red de transporte se traduce en una expansión del comercio internacional, al reducir los costos de las empresas asociados a la importación y exportación de mercancías, impulsando especialmente el comercio de productos agropecuarios y manufacturas en las cadenas de producción globales. De igual forma, existe evidencia de que el desarrollo de infraestructura de transporte ayuda a atraer una mayor cantidad de inversión extranjera directa en países emergentes, (Asiedu, 2001).

Teniendo en cuenta lo anterior, los sectores que se pretende intervenir son los siguientes:

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.



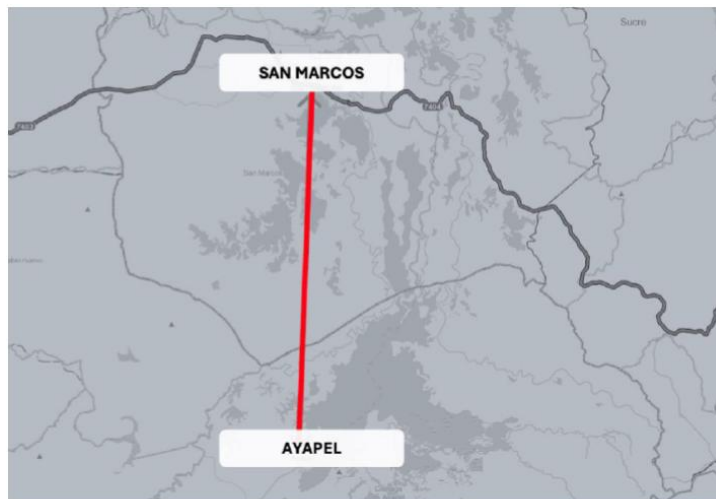
Fuente: INVIAS

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.



Fuente: INVIAS

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.

Lorica – Moñitos – Puerto Escondido

El corredor vial Santa Lucía – Moñitos se localiza en el departamento de Córdoba al Noroccidente del país, y hace parte de la Ruta 74CR02 la vía pertenece a la red Vial Nacional a cargo del INVIAS.

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.



Fuente: INVIAS

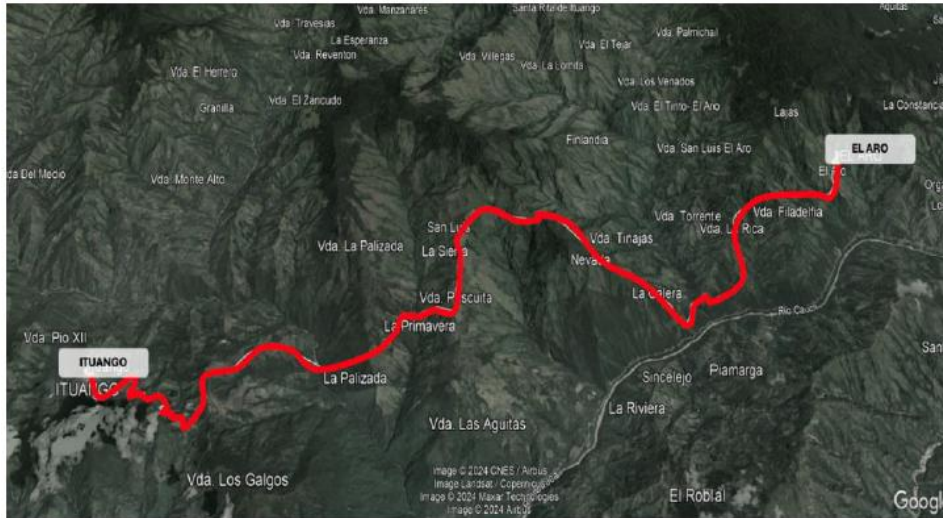
La importancia de la conexión entre Moñitos y Puerto Escondido reside principalmente en el ámbito cultural y la promoción del turismo. Moñitos, conocido por su tradición musical y artística, puede enriquecer el turismo cultural en Puerto Escondido, que, a su vez, puede atraer a visitantes que buscan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

La conexión entre ambos lugares puede impulsar la economía local a través del aumento del flujo turístico, lo que genera empleos y beneficios para las comunidades.

Dentro de las actividades económicas, se destaca la agricultura, y los productos que se cultivan en la región son: el maíz, el arroz, el coco y los tubérculos. La segunda actividad económica en nivel de importancia del municipio es la ganadería, y luego la pesca, el comercio y la actividad turística, ya que en Puerto Escondido aproximadamente 1.135 personas dependen de las temporadas turísticas. No se puede dejar a un lado el gremio de artesanos, que son aproximadamente 30 familias que se dedican a esta actividad.

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.

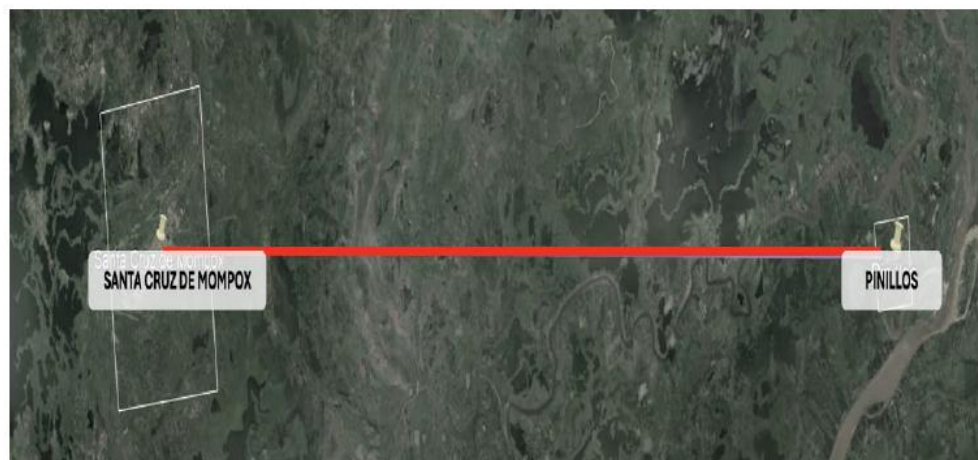


Fuente: INVIAS

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.



Fuente: INVIAS

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.

A pesar de que el municipio de Pinillos tiene un gran potencial como despensa agrícola, pesquera y reserva natural en la zona, los problemas de movilidad, debido a la deficiencia de las vías que encarecen el costo del transporte y por ende el costo de vida de sus pobladores, lo que impide a esta población tener un acceso competitivo a los mercados, lo que al final se refleja en la no superación de los altos índices de pobreza de la mayoría de sus habitantes.

Es importante resaltar que el gran problema que tiene el municipio de Pinillos es su falta de infraestructura vial, por lo que los habitantes tienen que usar los jarillones como medio de conexión, situación que, en tiempos de invierno, hace imposible la comunicación y la comercialización de los productos agrícolas.

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.



Fuente: INVIAS

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.

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.



Fuente: INVIAS

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.

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.



Fuente: INVIAS

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.

La conectividad de la región productiva del Guavio se complementa en diferentes corredores como lo son Troncal del Guavio y el sector Puente Guavio – Santa María en una longitud aproximada de 104 km.



Fuente: INVIAS

El sector Puente Guavio – Santa María es un corredor de segundo orden a cargo del departamento de Boyacá con una longitud aproximada de 18 km en afirmado con un alto deterioro de la capa de rodadura y diferentes sitios inestables que dificultan la transitabilidad del corredor.

El recorrido desde el casco urbano de Medina hasta el cruce con Mambita y el casco urbano de Mambita. Este tramo correspondiente a la vía Gachalá-Medina-Cruce Marginal de la Selva; además, esta vía ha sido categorizada como una vía de segundo orden a cargo del departamento de Cundinamarca, lo que implica que tiene una importancia significativa para la conectividad regional y el desarrollo económico de las áreas que atraviesa, facilitando el transporte de bienes y personas y contribuyendo al crecimiento sostenible de la región; el tramo de vía discurre sobre un terreno tipo ondulado, con pendientes altas que oscilan entre el 3% y el 6%. Tiene 51,1 Km de longitud, se encuentra conformado por una calzada sencilla; además, aproximadamente el 30% de la superficie de rodadura se encuentra sin pavimentar y el 70% pavimentado, el cual, presenta desgaste en la superficie de rodadura (carpeta asfáltica).

El tramo vial discurre sobre un terreno tipo ondulado - montañoso, con pendientes altas que oscilan entre el 4% y el 9%; Tiene 34,9 km de longitud, se encuentra conformado por una calzada sencilla con un ancho entre 4,5 m y 10 m, además, aproximadamente el 75% de la superficie de rodadura se encuentra sin pavimentar y el 23% pavimentado y el 2% en placa huella, los cuales presentan desgaste en la superficie de rodadura, hundimientos, pendiente fuertemente pronunciada, gran porcentaje de humedad y poca estabilidad.

Los alcances de las intervenciones en cada uno de los tramos serían las siguientes:

No.	Tramo	Alcance	km	Otro
1	Transversal Del Catatumbo (Tibú - Convención)	Mejoramiento, obras de drenaje, atención de sitios críticos a lo largo del corredor, construcción de puentes, señalización	128	
2	San Marcos - Ayapel	Mejoramiento, obras de drenaje, atención de sitios críticos a lo largo del corredor, construcción de puentes, señalización	60	
3	Lorica - Moñitos - Puerto Escondido	Mejoramiento, obras de drenaje, atención de sitios críticos a lo largo del corredor, construcción de puentes, señalización	14	
4	Vía El Aro	Mejoramiento, obras de drenaje, atención de sitios críticos a lo largo del corredor, construcción de puentes, señalización	8	
5	Araucita - Saravena	Construcción de Puente, Mejoramiento Vías de Acceso, Mantenimiento Vías de Acceso		1*
6	Mompox - Pinillos	Mejoramiento, obras de drenaje, atención de sitios críticos a lo largo del corredor, construcción de puentes, señalización	34	
7	Samaniego - La Llanada-Sotomayor	Mejoramiento, obras de drenaje, atención de sitios críticos a lo largo del corredor, construcción de puentes, señalización	12	
8	Convención - La Mata	Mejoramiento, obras de drenaje, atención de sitios críticos a lo largo del corredor, construcción de puentes, señalización	30	
9	Puente - Puerto Asís Teteyé	Construcción de Puente, Mejoramiento Vías de Acceso, Mantenimiento Vías de Acceso		1*
10	Vías Del Guavio	Mejoramiento, obras de drenaje, atención de sitios críticos a lo largo del corredor, construcción de puentes, señalización	25	

Fuente: INVIAS *Construcción de Puente

Los proyectos tienen beneficios sobre la población local y los usuarios de los ejes viales, generan empleos directos e indirectos. Dada la característica de estos proyectos, los beneficios se reflejan, especialmente en temas sociales. Por lo tanto, la construcción, mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de infraestructura vial regional se proyecta como una solución al desafío de conectividad para varias de las regiones más olvidadas y apartadas del país.

El impacto social de los proyectos relacionados es profundo y transformador, ya que aborda las causas estructurales de la desigualdad y la exclusión en las regiones históricamente marginadas de Colombia. Estos proyectos permiten reconectar territorios aislados —como Chocó,

Cauca, Putumayo, Caquetá y Nariño— con el resto del país, garantizando el acceso a derechos fundamentales como la salud, educación, seguridad alimentaria, movilidad y oportunidades económicas.

El impacto económico de los proyectos acá relacionados es significativo, estratégico y de largo plazo, ya que transforma las condiciones de desarrollo en los territorios históricamente marginados y contribuye a la reactivación económica regional.

Por un lado, los proyectos permiten reducir costos logísticos, mejorar la movilidad de bienes y personas, y aumentar la eficiencia en el transporte, lo cual impulsa la productividad y la competitividad. Al intervenir la red secundaria se garantiza la integración de las zonas rurales con los mercados regionales, nacionales e internacionales.

Además, activa encadenamientos productivos en sectores clave como la agricultura, la pesca, el turismo y la transformación de alimentos, lo cual incentiva el desarrollo de vocaciones regionales. Esto genera un flujo de inversión pública y privada, y fortalece la capacidad exportadora de regiones con alto potencial como Chocó, Cauca y Nariño.

Finalmente, al dinamizar la economía regional, se incrementa el recaudo tributario, se amplía la base gravable y se facilita la formalización empresarial, generando ingresos sostenibles tanto para la Nación como para las entidades territoriales. Así, vías regionales no solo mejora la infraestructura vial, sino que se convierte en un motor de desarrollo económico inclusivo, sostenible y con alto impacto fiscal positivo.

4. IMPACTO FISCAL

Los montos solicitados son consistentes con la senda fiscal contemplada en el Marco Fiscal de Mediano Plazo 2026 y el Marco de Gasto de Mediano Plazo 2026 - 2029 del Sector Transporte, así:

SECTOR TRANSPORTE	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
MGMP 2026-2029 TRANSPORTE*	9.786.881	11.577.918	12.817.444	13.982.556	14.402.033	14.834.094	15.279.116	15.737.490	16.209.615	16.695.903
VF APP GOBIERNO ACTUAL	215.766	646.010	821.599	645.793	1.253.034	1.119.994	1.395.360	1.596.130	1.292.634	856.393
Estanquillo - Popayán	215.766	646.010	821.599	544.113	1.009.330	732.365	754.336	776.966	461.184	-
Dorada - Chiguana	-	-	-	101.680	243.705	387.628	641.024	819.163	831.450	856.393
VF APP GOBIERNOS ANTERIORES**	6.586.670	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 Transporte***	1.714.473	1.855.919	1.574.244	1.559.692	1.435.711	-	-	-	-	-
Avales fiscales en trámite	356.981	949.574	1.693.240	1.991.179	1.836.522	1.835.974	1.719.755	1.653.136	1.820.158	1.944.647
Vías para la paz Sentencia T-302	40.000	84.872	316.891	393.928	405.746	417.918	430.456	443.370	482.766	497.249
Vía al mar pacífico	42.500	137.917	218.545	287.005	318.800	301.319	310.319	310.359	319.669	381.000
Vías para la paz Primarias	163.881	220.402	380.078	414.890	514.718	806.582	978.980	899.407	1.017.723	1.066.398
Vías para la paz Regionales	110.600	198.686	479.158	596.151	597.258	310.155	-	-	-	-
Corredor Férreo del Pacífico	-	307.697	298.568	299.205	-	-	-	-	-	-
Corredor Férreo Bogotá - Belencito	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cupo utilizado	9.230.871	10.632.835	11.689.623	12.464.268	12.138.894	11.153.044	10.803.268	10.328.746	8.165.012	7.026.405
Cupo disponible	556.010	945.083	1.127.821	1.518.288	2.263.139	3.681.049	4.475.849	5.408.744	8.044.602	9.669.498
% Cupo utilizado	94%	92%	91%	89%	84%	75%	71%	66%	50%	42%
% Cupo disponible	6%	8%	9%	11%	16%	25%	29%	34%	50%	58%

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
 **VF APP Valores adjudicados a precios corrientes de 2026 bajo supuestos MFMP 2025
 *** VF comprometidas por las demás entidades del sector

5. DOCUMENTOS SOPORTE

- Oficio MT No.: MT No: 20251201027101 del 12 de agosto de 2025, con el cual el Ministerio de Transporte solicita aval para el proyecto de inversión "CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA PARA CONECTAR TERRITORIOS, GOBIERNOS Y POBLACIONES – NACIONAL", "VÍAS PARA LA PAZ" en cumplimiento de la sentencia T-302.
- 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, se recomienda al CONFIS otorgar aval fiscal a los montos señalados en este documento, para que el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías continúen con los trámites ante el CONPES de declaratoria de importancia estratégica para el país los aportes de la nación al proyecto "VÍAS PARA LA PAZ" – vías regionales.