

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

SOLICITUD AVAL FISCAL

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

MINISTERIO DE TRANSPORTE
INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS

DOCUMENTO D.G.P.P.N. No. 50/2025
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: 2401 INFRAESTRUCTURA RED VIAL PRIMARIA

SUBPROGRAMA: 0600 INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE

PROYECTO: 149 CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO Y REHABILITACIÓN DE LAS VÍAS DEL CHOCÓ: ANIMAS - NUQUI; QUIBDÓ - PEREIRA Y QUIBDÓ - MEDELLÍN ANTIOQUIA, CALDAS, CHOCÓ, RISARALDA

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	105.000.000.000
2027	NACIÓN	19.891.875.000
2028	NACIÓN	47.123.851.875
2029	NACIÓN	37.282.479.331
2030	NACIÓN	0
2031	NACIÓN	0
2032	NACIÓN	0
2033	NACIÓN	0
2034	NACIÓN	0
2035	NACIÓN	0
TOTAL		209.298.206.206

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 (...).

SECCIÓN: 24-02-00 INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

PROGRAMA: 2401 INFRAESTRUCTURA RED VIAL PRIMARIA

SUBPROGRAMA: 0600 INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE

PROYECTO: 148 CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO, REHABILITACIÓN Y OPERACIÓN DE LA VÍA PASTO - ESTANQUILLO. CAUCA, NARIÑO

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	20.000.000.000
2027	NACIÓN	55.166.800.000
2028	NACIÓN	65.563.620.000
2029	NACIÓN	118.741.179.455
2030	NACIÓN	177.948.570.405
2031	NACIÓN	328.961.407.694
2032	NACIÓN	405.858.375.590
2033	NACIÓN	456.037.229.300
2034	NACIÓN	548.004.737.208
2035	NACIÓN	569.148.586.652
TOTAL		2.745.430.506.304

SECCIÓN: 24-02-00 INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

PROGRAMA: 2401 INFRAESTRUCTURA RED VIAL PRIMARIA

SUBPROGRAMA: 0600 INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE

PROYECTO: 123 CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA TUMACO-PASTO-MOCHOA DE LA TRANSVERSAL TUMACO-MOCHOA EN LOS DEPARTAMENTOS DE NARIÑO, PUTUMAYO

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	10.000.000.000
2027	NACIÓN	42.436.000.000
2028	NACIÓN	65.563.620.000
2029	NACIÓN	123.805.969.100
2030	NACIÓN	173.891.111.145
2031	NACIÓN	358.215.688.959
2032	NACIÓN	430.455.852.899
2033	NACIÓN	443.369.528.486
2034	NACIÓN	469.718.346.179
2035	NACIÓN	497.249.060.357
TOTAL		2.614.705.177.125

SECCIÓN: 24-02-00 INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

PROGRAMA: 2401 INFRAESTRUCTURA RED VIAL PRIMARIA

SUBPROGRAMA: 0600 INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE

PROYECTO: 144 MEJORAMIENTO, MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCIÓN DE ESTRUCTURAS TIPO PUENTES EN LA RED VIAL PRIMARIA. NACIONAL

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	5.000.000.000
2027	NACIÓN	32.357.450.000
2028	NACIÓN	57.368.167.500
2029	NACIÓN	-
2030	NACIÓN	-
2031	NACIÓN	-
2032	NACIÓN	-
2033	NACIÓN	-
2034	NACIÓN	-
2035	NACIÓN	-
TOTAL		94.725.617.500

SECCIÓN: 24-02-00 INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

PROGRAMA: 2401 INFRAESTRUCTURA RED VIAL PRIMARIA

SUBPROGRAMA: 0600 INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE

PROYECTO: 91 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

VIGENCIA	FUENTE	VALOR CORRIENTES
2026	NACIÓN	4.000.000.000
2027	NACIÓN	21.748.450.000
2028	NACIÓN	27.318.175.000
2029	NACIÓN	33.765.264.300
2030	NACIÓN	46.950.600.009
2031	NACIÓN	-
2032	NACIÓN	-
2033	NACIÓN	-
2034	NACIÓN	-
2035	NACIÓN	-
TOTAL		133.782.489.309

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

SECCIÓN: 24-02-00 INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

PROGRAMA: 2401 INFRAESTRUCTURA RED VIAL PRIMARIA

SUBPROGRAMA: 0600 INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE

PROYECTO: 72 MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO TRIBUGÁ-MEDELLÍN-PUERTO BERRIO-CRUCE RUTA 45-BARRANCABERMEJA-BUCARAMANGA-PAMPLONA-ARAUCA.

CHOCÓ, ANTIOQUIA, SANTANDER, NORTE DE SANTANDER, ARAUCA

VIGENCIA	FUENTE	VALOR CORRIENTES
2026	NACIÓN	14.000.000.000
2027	NACIÓN	31.827.000.000
2028	NACIÓN	54.636.350.000
2029	NACIÓN	101.295.792.900
2030	NACIÓN	115.927.407.430
2031	NACIÓN	119.405.229.653
2032	NACIÓN	142.665.368.389
2033	NACIÓN	-
2034	NACIÓN	-
2035	NACIÓN	-
TOTAL		579.757.148.372

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

SECCIÓN: 24-02-00 INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

PROGRAMA: 2401 INFRAESTRUCTURA RED VIAL PRIMARIA

SUBPROGRAMA: 0600 INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE

PROYECTO: 117 CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA POPAYÁN (CRUCERO) - TOTORO - GUADUALEJO - PUERTO VALENCIA - LA PLATA - LABERINTO Y ALTERNAS DE LA TRANSVERSAL HUILA, CAUCA

VIGENCIA	FUENTE	VALOR CORRIENTES
2026	NACIÓN	1.881.000.000
2027	NACIÓN	3.182.700.000
2028	NACIÓN	5.463.635.000
2029	NACIÓN	-
2030	NACIÓN	-
2031	NACIÓN	-
2032	NACIÓN	-
2033	NACIÓN	-
2034	NACIÓN	-
2035	NACIÓN	-
TOTAL		10.527.335.000

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

SECCIÓN: 24-02-00 INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS

PROGRAMA: 2401 INFRAESTRUCTURA RED VIAL PRIMARIA

SUBPROGRAMA: 0600 INTERSUBSECTORIAL TRANSPORTE

PROYECTO: 134 CONSTRUCCIÓN, MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA CARRETERA PATICO - LA PLATA DE LOS CIRCUITOS ECOTURÍSTICOS HUILA, CAUCA

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	13.791.700.000
2028	NACIÓN	57.040.349.400
2029	NACIÓN	-
2030	NACIÓN	-
2031	NACIÓN	-
2032	NACIÓN	-
2033	NACIÓN	-
2034	NACIÓN	-
2035	NACIÓN	-
TOTAL		74.832.049.400

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 país viene realizando esfuerzos para mejorar la capacidad y la calidad de la infraestructura de transporte y para contar con una red carretera en la que se promueva la economía popular. Aunque gran parte de los esfuerzos emprendidos se concentró en los corredores de comercio exterior, también se buscó orientar parte de las intervenciones a vías transversales que permitieran el fortalecimiento de la malla vial. En este sentido, el Documento CONPES 3536 de 2008, declaró la importancia estratégica del programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad para adelantar la estrategia de fortalecimiento de la red de carreteras que alimentan los corredores de comercio exterior, a través de vías transversales.

Este documento fue modificado por los Documentos CONPES 3553 de 2008 y 3705 de 2011. En complemento, el Documento CONPES 3706 declaró la importancia estratégica del programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad, con el cual se dio continuidad a la estrategia de conexión transversal. Adicionalmente, con el Documento CONPES 3840 de 2015, se declaró la importancia estratégica del programa Vías para la Equidad, el cual complementó la política de conexión transversal con un componente de vías regionales.

Mediante estos programas, ejecutados por INVIAS, se adelantó la construcción de 53 km de segunda calzada, 10,6 km de túneles y 205 puentes, además del mejoramiento de 1.039 km donde se incluyeron tramos de la red carretera regional. Es importante señalar que algunos de los corredores fueron intervenidos por más de un programa, buscando siempre la consolidación de la infraestructura vial.

Por otra parte, mediante Documento CONPES 3609 de 2008, se declaró la importancia estratégica del proyecto Desarrollo Vial del sur, con el objeto de mejorar las especificaciones viales y el nivel de servicio del corredor vial Tumaco - Pasto - Mocoa y que incluye la construcción de la Variante San Francisco - Mocoa, que no pudo ser intervenida en todo su recorrido debido a la complejidad geomorfológica aunada a la sensibilidad ambiental de este sector.

Adicional, mediante documento CONPES 4010 de 2020 el INVIAS declaró 21 proyectos de importancia estratégica, de los cuales se destaca la Conexión Troncal Central del Norte Los Curos - Málaga) y la Variante San Francisco - Mocoa; con el propósito de mejorar tramos viales que no cuentan con superficie de pavimento, fomentar la generación de empleos, reducir costos de operación vehicular y tiempos de viaje mediante el mejoramiento de 1.160 kilómetros (km) en 21 tramos viales.

Como parte de la misma estrategia, el Documento CONPES 4023 de 2021 Política para la reactivación, la repotenciación y el crecimiento sostenible e incluyente: nuevo compromiso por el futuro de Colombia dirigió uno de sus objetivos hacia la reactivación económica y social del país. Dentro de este Documento CONPES se resaltó la importancia de los proyectos del Programa Concluir, concluir, concluir del INVIAS, que a la fecha lleva 27 contratos finalizados, de los cuales se destaca la intervención de los corredores Quibdó - Medellín y Quibdó - Pereira mediante los cuales se adelantó la pavimentación de 12 km y 8,7 km respectivamente.

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).

En la siguiente tabla se relacionan los mecanismos de política a través de los cuales se han intervenido previamente algunos de los corredores viales que hacen parte de los proyectos que se presentan al CONFIS.

PROYECTO	PROGRAMA O ESTRATEGIA
Quibdó – Medellín	Importancia Estratégica de la etapa 1 del Programa <i>Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad</i> . Importancia Estratégica del programa <i>Corredores Prioritarios para la Prosperidad</i> . Importancia Estratégica del proyecto <i>Vías para el Chocó</i> : transversal Quibdó-Medellín y transversal Central del Pacífico.
Quibdó – Pereira	Importancia Estratégica del Programa <i>Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad</i> . Importancia Estratégica del proyecto <i>Vías para el Chocó</i> : transversal Quibdó-Medellín y transversal Central del Pacífico.
Pasto – Estanquillo	Priorizado en <i>Plan Maestro Transporte Intermodal</i> y <i>Plan Nacional de Desarrollo 2022- 2026</i> , proyectos de impacto regional.
Variante San Francisco - Mocoa	Importancia Estratégica del proyecto <i>Desarrollo vial del sur de Colombia</i> . Importancia Estratégica del programa <i>Vías para la Legalidad y la Reactivación, visión 2030</i> .
Puente Doctrina	Política para la <i>Reactivación, la Repotenciación y el Crecimiento Sostenible e Incluyente</i> .
Necoclí – Arboletes	Priorizado en el Plan Nacional de desarrollo 2022- 2026 "Colombia, Potencia Mundial de la vida"
Lejía – Saravena	Importancia Estratégica del programa <i>Vías para la Legalidad y la Reactivación, visión 2030</i>
Candelaria – Laberinto	Importancia Estratégica del programa <i>Vías Para La Conexión De Territorios, El Crecimiento Sostenible Y La Reactivación 2.0</i>

Fuente: INVIAS

Dado lo anterior, el Instituto Nacional de Vías-INVIAS considera de mayor importancia solicitar el aval fiscal al CONFIS, para que estas iniciativas en

infraestructura vial se conviertan en realidad y a través de ellas se dé respuesta a la necesidad de conectividad 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.

La red vial primaria no concesionada a cargo del INVIAS también evidencia grandes retos a largo plazo, de acuerdo con su estado. Esta malla vial que conecta a capitales de departamentos entre sí cuenta con una longitud aproximada de 10.000 km de la cual el 79,57 % se encuentra pavimentada y el 20,43 % se encuentra sin pavimento.

El detalle del estado de la red vial primaria no concesionada a cargo del INVIAS que se evaluó en el segundo periodo de 2024, se encuentra de la siguiente forma:

Territorial	Red pavimentada (km)	Red sin pavimento (km)	Total
ANTIOQUIA	591,20	5,66	596,86
ATLÁNTICO	32,63	42,79	75,42
BOLÍVAR	159,79	0,00	159,79
BOYACÁ	395,02	152,16	547,17
CALDAS	183,91	0,00	183,91
CAQUETÁ	194,68	53,90	248,58
CASANARE	569,10	38,61	607,71
CAUCA	608,96	595,94	1.204,89
CESAR	374,07	16,72	390,79
CHOCÓ	195,54	76,47	272,01
CÓRDOBA	272,60	16,59	289,19
CUNDINAMARCA	374,43	29,34	403,78
GUAJIRA	161,98	10,56	172,54
HUILA	274,69	198,80	473,49
MAGDALENA	155,61	84,97	240,58
META	403,32	226,45	629,77
NARIÑO	685,29	12,63	697,92
N. DE SANTANDER	423,92	113,67	537,59
PUTUMAYO	157,74	125,71	283,45
QUINDÍO	152,11	0,00	152,11
RISARALDA	241,11	20,76	261,87
SANTANDER	369,14	124,87	494,01
SUCRE	132,94	0,00	132,94
TOLIMA	120,56	0,00	120,56
VALLE	161,02	0,00	161,02

OCAÑA	157,23	3,17	160,40
S. ANDRÉS y PROV.	45,60	0,00	45,60
TOTAL, RED VIAL	7.594,20	1.949,77	9.543,97
	79,57%	20,43%	

Fuente: INVIAS

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*.

Quibdó – Medellín

El corredor Quibdó – Medellín (primavera) tiene una longitud de 207,63 km. Dicho eje vial está ubicado en la región Andina y Pacífica, en el noreste del país. Ambos sectores cuentan con diversidad de flora y fauna; particularmente, en el departamento del Chocó se encuentran las selvas del Darién y las cuencas de los ríos Atrato y San Juan; además, en el departamento de Antioquia se encuentran numerosos páramos. Estos departamentos cruzan las cordilleras Central y Occidental, su relieve es uno de los más escarpados del mundo. La topografía de la región es de tipo montañosa y escarpada, características propias de zona de cordillera.



Fuente: INVIAS

El corredor vial que comunica al departamento de Antioquia con el departamento del Chocó corresponde al sector de cruce de la Vertiente Occidental de la Cordillera Occidental, caracterizada por particulares condiciones ambientales en términos geológicos, geotécnicos, vegetación y de pluviosidad. Lo anterior, sumado a las condiciones topográficas, condicionan bajas especificaciones geométricas de la vía con el cruce de laderas naturales que presentan problemas de inestabilidad, deficiencias en el control natural de los drenajes, cauces intermitentemente

torrenciales y la influencia en algunos sectores de la dinámica del Río Atrato.

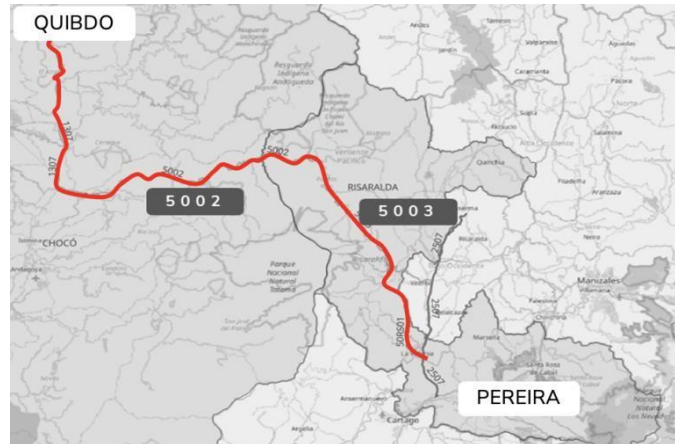
Asimismo, se presenta una zonificación de los materiales de corte identificados en los taludes a lo largo del recorrido. Es así como esta sectorización destaca la presencia de rocas sedimentarias de granulometrías finas, macizos rocosos de origen volcánico afectados por diferentes grados de meteorización y depósitos de vertiente presentes en diferentes sitios del corredor vial, el cual está conformado por laderas de pendientes fuertes y prolongadas. Hay presencia de macizos rocosos fracturados, depósitos coluviales y suelos naturales. Al realizar los cortes para la vía en estas laderas pendientes se tiene

que excavar la ladera en franjas con alturas de más de 50 metros en algunos casos, para conformar terrazas y bermas que permitan ajustar el relieve y ampliar la vía al ancho que se especifica en el diseño geométrico.

Quibdó – Pereira

El corredor se ubica en las Regiones Andina y Pacífica, al Centro oriente del departamento del Chocó y al occidente del departamento de Risaralda. La vía está clasificada como carretera primaria del orden Nacional, Rutas 5002 y 5003, de calzada sencilla, con anchos de vía de 8 metros que incluye dos carriles, bermas y cunetas, con radios de curvatura horizontales que oscilan entre los 10 m y 100 m y con pendientes entre el 4% y el 16%, en topografía variada entre plana, montañosa y escarpada.

En el departamento del Chocó, la carretera se encuentra en la zona de bosque húmedo tropical, con una temperatura promedio de 27°C, pluviosidad de 7000 mm anuales y una altura variable entre 47 y 78 m.s.n.m. La principal actividad económica es la minería y en menor escala la agricultura de pancoger, se observa además una significativa explotación maderera.

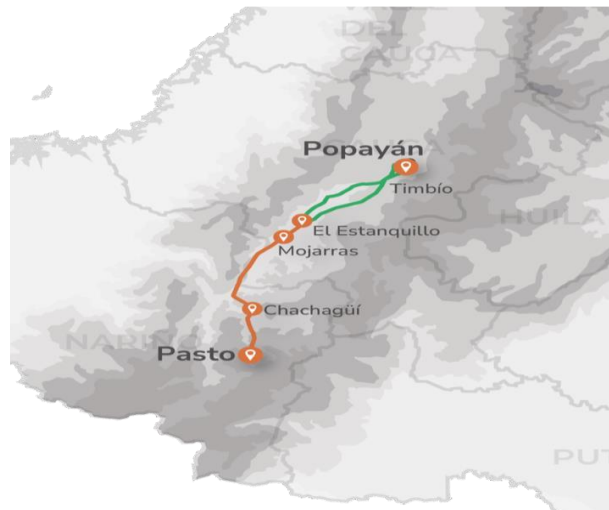


Fuente: INVIAS

El corredor tiene una longitud total de 217 kilómetros de los cuales se encuentran pavimentados 210 km y en ejecución 7 km de pavimentación.

Pasto – Estanquillo

El corredor corresponde al tramo Pasto – Chachagüí – Estanquillo ubicado en los departamentos de Nariño y Cauca, y hace parte de la Ruta Nacional 25, eje troncal fundamental para la conectividad del suroccidente del país. Este corredor se extiende desde la ciudad de Pasto, en la variante oriental y se dirige hacia el norte atravesando los municipios de Chachagüí, sectores intermedios como Mojarras, hasta culminar en Popayán.



Fuente: INVIAS

Desde el punto de vista climático, el corredor se ubica en una región expuesta a un régimen de precipitaciones elevadas a lo largo del año, situación que contribuye de manera recurrente a la inestabilidad de los taludes, la obstrucción de la vía por caída de material y la afectación

estructural de la plataforma vial. Estos factores aumentan la frecuencia de cierres parciales o totales, afectando la continuidad del tránsito y evidenciando la alta vulnerabilidad de la infraestructura frente a fenómenos naturales.

En términos altitudinales, el trazado presenta oscilaciones marcadas en cota, partiendo desde zonas superiores a los 2.500 metros sobre el nivel del mar en las inmediaciones de Pasto, y descendiendo progresivamente hacia sectores intermedios hasta alcanzar nuevamente cotas elevadas cerca de Popayán. Estas condiciones altimétricas tienen implicaciones directas en la geometría vial y en la operación de los vehículos, en particular en lo relacionado con aceleración, frenado y visibilidad.

Aunque permite la conexión entre el sur de Nariño y el norte del Cauca, la vía evidencia limitaciones en su funcionalidad, tales como curvas de radio reducido, tramos con pendientes pronunciadas, ausencia o estrechez de bermas, y deficiencias en la señalización y elementos de seguridad vial. Estas características afectan la operación segura y eficiente, especialmente para vehículos de carga y aumentan la exposición al riesgo, en particular durante eventos climáticos adversos.

El sector priorizado por parte de INVIAS corresponde a Pasto – Estanquillo, el cual comprende una longitud de aproximadamente 172 kilómetros, de los cuales se ha identificado un alto deterioro en la capa de rodadura en aproximadamente del 75% del corredor, lo que aumenta el tiempo de recorrido por la demanda de los usuarios.

San Francisco – Mocoa

El proyecto de la variante San Francisco – Mocoa se encuentra localizado en la parte noroccidental del departamento del Putumayo, en jurisdicción de los municipios de San Francisco y Mocoa, actualmente conectados por una vía de 76,3 km que presenta condiciones técnicas deficientes.



Fuente: INVIAS

La nueva variante, con una longitud estimada de 44,07 km, tiene como propósito reemplazar el trazado existente y mejorar la conectividad regional mediante una infraestructura moderna, segura y resiliente. Esta vía pasará a formar parte del corredor vial Pasto – Mocoa y se consolidará como un corredor estratégico de conexión entre la región sur del país y el centro nacional.

El trazado del proyecto se desarrolla por la margen derecha del río Mocoa, dentro de la jurisdicción ambiental de la Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa (RFPCARM), área que fue objeto de análisis técnico y ambiental desde los diseños iniciales. En este sentido, mediante Resolución No. 2170 de 2008, el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible) otorgó la Licencia Ambiental para la construcción del proyecto, con base en los diseños elaborados por el consorcio DIN-SEDIC (2006).

La topografía de la zona varía entre montañosa y escarpada, con elevaciones que oscilan entre los 500 y 3800 m.s.n.m. Condiciones que aportan a las dificultades que presenta la operación de esta vía, tanto por su deficiente trazado geométrico como por la complejidad geomorfológica y ambiental de la zona.

Así las cosas, el INVIAS, dividió el proyecto en 5 sectores para facilitar la ejecución de las obras, empezando por los sectores de los extremos en 17 km. Con los recursos asignados en el CONPES 3609 de 2009³ se avanzó en la explanación de 17 km, solución de sitios críticos (estabilización de taludes), construcción total de 4 puentes y parcial de 7 más y construcción de 1,1 km de doble calzada en el sector 5 (más cercano a Mocoa).

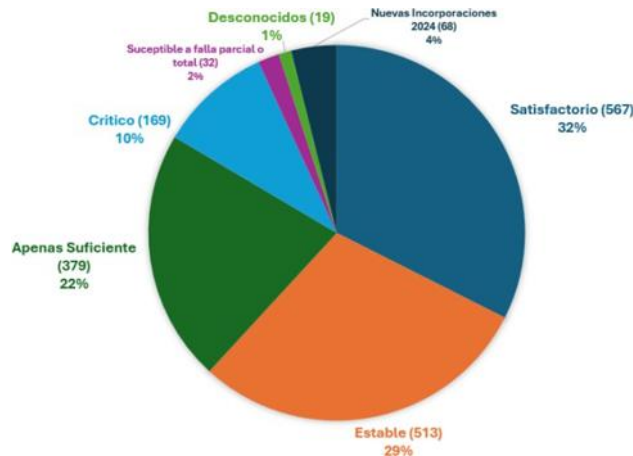
Actualmente el INVIAS con los recursos asignados en el CONPES 4010 de 2020 ejecuta la construcción de 13 km, solución de sitios críticos (estabilización de taludes), construcción de 33 puentes y la rehabilitación del sector de Mallama. Actualmente existe el financiamiento para 30 km con intervenciones parciales y queda pendiente la construcción de 15 km de variante, incluidas las estructuras especiales.

Puentes Nacionales

En Colombia se han construido cerca de 4087 puentes sobre las vías nacionales, 2340 se encuentran a cargo de la Agencia Nacional de

³ Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3609.pdf>

Infraestructura – ANI y 1747 a cargo de INVIAS, al respecto, se encuentran 32 puentes susceptibles a falla y 169 críticos tal como se muestra a continuación:



Así mismo, se ha identificado la necesidad de mejorar la conectividad de la región con la construcción de puentes, entre ellos el **Puente la Doctrina**.

El actual puente La Doctrina sobre el río Sinú se encuentra localizado en el PR 38+0063 – PR 38+0347 de la vía San Bernardo del Viento - Lorica en el departamento de Córdoba. Tiene tres luces con una longitud total de 284,00 m, infraestructura de gran importancia para la movilidad Lorica, Moñitos, San Bernardo del Viento y Puerto Rey, en los departamentos de Córdoba y Cesar, ya que esta vía provee comunicación desde el oriente hacia el mar pacífico.



Fuente: INVIAS

El puente La Doctrina se caracteriza por estar conformado por un solo carril de circulación, imposibilitando la visibilidad de los conductores de vehículos entre un extremo y otro del mismo, dada la curvatura (Curva

vertical convexa) que presenta el puente para conformar el gálibo sobre el río Sinú.

La Ruta 9003 que corresponde a los municipios de Moñitos – San Bernardo del Viento – Lórica, se encuentra en el departamento de Córdoba y hace parte de la Troncal del Caribe que atraviesa prácticamente toda la costa norte del país, de ahí su importancia para la movilización de carga y pasajeros y el intercambio turístico para las diferentes regiones. Esta carretera atraviesa los municipios de Moñitos, San Bernardo del Viento, Santa Lucía y Lórica, así como los corregimientos de Paso Nuevo, Playas del Viento y Trementino, condición que aumenta la afluencia de peatones en la zona de influencia de la vía.

Estas condiciones hacen que sea necesario garantizar una adecuada transitabilidad y seguridad vial, además de la necesidad de contar con una superficie de rodadura que se encuentre en buenas condiciones, juntamente con una adecuada señalización vial vertical y horizontal.

La topografía presente en los tramos estudiados es relativamente plana – ondulada. La temperatura media de la zona es de 28°C, el punto más alto de la vía se encuentra en el PR 43; cercano al corregimiento caño viejo; 65 m.s.n.m., con una temperatura media de 27°C.

Necolí – Arboletes

La vía ha sido históricamente insuficiente en cuanto a calidad y capacidad. Aunque se han realizado trabajos de mejoramiento, muchos tramos de la carretera aún presentan deficiencias en su pavimentación, lo que dificulta el tránsito, especialmente en temporada de lluvias. La falta de mantenimiento adecuado y la erosión de algunos tramos han llevado a cierres temporales y al deterioro progresivo de la vía.

La ruta Necolí-Arboletes conecta varios municipios del Urabá antioqueño con el resto de la región y del país, por lo que la alta demanda de tráfico genera congestión debido a su capacidad, aunado a las difíciles condiciones del corredor vial que se incrementa por los cuellos de botella en ciertos puntos en donde la vía es angosta. De hecho, la vía ha sido escenario de frecuentes accidentes de tránsito debido a las malas condiciones de la carretera, curvas peligrosas, la falta de una adecuada señalización y el tránsito de vehículos de gran tonelaje, como camiones y buses, generando riesgos tanto para los conductores como para los peatones.

Por otra parte, la población de los municipios afectados, especialmente Necoclí y Arboletes, dependen en gran medida de esta vía para sus actividades comerciales, dado que el transporte de productos agrícolas y la movilidad de turistas son esenciales para la economía local. Las malas condiciones viales afectan directamente sus ingresos y el desarrollo económico de la zona. Además, la región del Urabá antioqueño tiene pocas alternativas viales, esto hace que cualquier problema en la vía Necoclí-Arboletes afecte gravemente la movilidad regional, por la inexistencia de rutas que conecten estos municipios de manera eficiente. En el corredor Necoclí - Arboletes se presentan condiciones que impiden en gran medida una transitabilidad eficiente y segura de automotores. Entre las fallas que se presentan están: fisuras longitudinales y transversales en la carpeta asfáltica, presencia de baches en varios sectores, deterioro progresivo de la estructura del pavimento, ausencia de carpeta asfáltica.

La siguiente ilustración muestra la localización del corredor Necoclí - Arboletes, ruta nacional 9002, ubicada en el departamento de Antioquia, con una extensión de 81,89 Km. La Ruta 9002 inicia en el PR 00+0000 que coincide con la nomenclatura del municipio de Necoclí, y finaliza en el PR 82+0049 del municipio de Arboletes. Además, contempla la Ruta 90ANA variante Arboletes, la cual inicia en el PR 00+0000 y finaliza en el PR 03+0884 con una longitud de 4,29 Km y la Ruta 90ANB variante El Mellitos, la cual inicia en el PR 00+0000 y finaliza en el PR 07+0790 con una longitud de 8,1 Km.



Fuente: INVIAS

Lejía – Saravena

Este tramo hace parte del corredor Tribugá - Arauca en el sector que transcurre entre Norte de Santander, Boyacá y Arauca. Conecta los siguientes municipios: Pamplona, Labateca, Toledo (Norte de Santander),

Cubará (Boyacá) y Saravena (Arauca). Históricamente, los vehículos que se desplazaban entre Cúcuta y Arauca utilizaban las vías de Venezuela; sin embargo, debido a las restricciones de circulación derivadas de la situación fronteriza, actualmente un promedio de 650 vehículos día, de los cuales el 44 % corresponde a vehículos pesados, que se ven en la necesidad de transitar por la carretera La Lejía – Saravena.



Fuente: INVIAS

En este tramo vial se destaca la presencia de la comunidad indígena U'wa, la cual articula su relación con el Estado a través programas para la conservación de la integridad social del pueblo, la permanencia de su cultura y el saneamiento territorial. Sin embargo, también es una comunidad amenazada por factores sociales y de orden público presentes en la zona. Por esa razón, demandan mayor presencia estatal a través de la integración armónica de su cultura con el resto del país por medio de infraestructura eficiente que respeta el medio ambiente (Ministerio de Cultura, 2010).

El tramo vial La Lejía - Saravena comprende 150 km. De estos, 45 km están pavimentados y se encuentran en ejecución 41 km adicionales, La longitud restante se encuentra en afirmado en mal estado. Adicionalmente, en varios puntos existe insuficiencia en obras de drenaje que, aunadas a las temporadas de lluvia fuertes, generan empozamientos de agua y difíciles condiciones para el tránsito vehicular.

Candelaria – Laberinto

La vía entre Candelaria y Laberinto en el Huila se encuentra en mal estado, de los 102 km del corredor, 65 km se encuentran pavimentados y de estos 8,5 km están en regular estado, 15 km en mal estado y 37 km no pavimentados. Su intervención se hace necesaria

debido a que es una vía de primer orden que conecta el centro del país con el Pacífico colombiano.

El flujo vehicular, en su mayoría, es de vehículos de carga y de transporte público de pasajeros que se movilizan entre los departamentos de Huila y Cauca.

En el corredor Candelaria - Laberinto se presentan condiciones que impiden en gran medida una transitabilidad eficiente y segura de automotores, debido a los daños progresivos en placas de concreto en varios sectores, deslizamientos frecuentes por su vulnerabilidad ante lluvias, restricciones y cierres parciales por deterioro en banca y estructura, lo que implica restricción parcial para vehículos livianos y necesidad de paso regulado para vehículos medianos y pesados.

Del tramo a intervenir del corredor Candelaria - Laberinto, se exceptúa el sector del PR 28+000 al 38+500, el cual se encuentra actualmente en intervención a través de un convenio para realizar obras de mantenimiento, rehabilitación y repavimentación en una longitud aproximada de 17 km.

Este corredor, que abarca una variada topografía de llanuras y montañas, es de vital importancia para la economía regional, dado que permite la interconexión entre áreas rurales productivas y zonas urbanas cercanas, además de ofrecer un importante paso para el intercambio cultural y comercial entre los municipios del sur del Huila.



Fuente: INVIAS

La construcción, mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de infraestructura vial de estos proyectos es una solución al desafío de conectividad para varias de las regiones del país. Con la infraestructura de estos proyectos, departamentos como Chocó, Nariño, Putumayo,

Huila, Urabá Antioqueño y Córdoba seguirán superando el aislamiento en el que han estado por décadas. Además, se constituirán en un eje orientador para la identificación, priorización e implementación de proyectos que respondan de manera efectiva a los desafíos estructurales de los territorios más rezagados del país. Estos criterios permiten garantizar que cada intervención genere impactos transformadores, promuevan el desarrollo equitativo y contribuyan a los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo Colombia Potencia Mundial de la Vida.

El programa *Vías para la Paz* del cual hacen parte los proyectos acá presentados, contribuye significativamente al cierre de brechas a través de la construcción y rehabilitación de vías primarias, al facilitar el acceso a servicios básicos como salud, educación, agua potable y mercados, lo cual fortalece el tejido social y la calidad de vida de las comunidades. En lo económico, permite la integración del campo con las ciudades, dinamiza el comercio, activa encadenamientos productivos locales y promueve el desarrollo agropecuario mediante una mayor conectividad de zonas rurales con centros de distribución. En lo ambiental, fomenta intervenciones sostenibles que buscan reducir el impacto de actividades ilícitas como la minería ilegal y la deforestación, ofreciendo alternativas económicas legítimas.

Los proyectos contribuyen de manera decidida al aumento de la productividad y competitividad de la economía nacional y regional al mejorar la infraestructura vial en zonas estratégicas del país, permitiendo una mayor integración de los territorios al aparato productivo. Mediante la intervención en estas vías primarias se facilita el transporte eficiente de personas, bienes y servicios, lo que reduce costos logísticos, mejora el acceso a mercados locales, nacionales e internacionales, y estimula la inversión productiva.

De la misma forma, se genera un impacto significativo en la creación de empleo. Durante la fase de ejecución del proyecto, se requerirán numerosas actividades que involucran mano de obra calificada y no calificada, como movimiento de tierras, construcción de estructuras y pavimento, obras hidráulicas y ambientales y control y operación de maquinaria pesada. De manera directa, se impulsa la generación de empleo local mediante la construcción, mantenimiento y mejoramiento de vías. De forma indirecta, se activa una red proveedores y servicios complementarios, generando una cadena de valor alrededor de la obra, que incluye el suministro de materiales (grava, arena, cemento, acero, combustible), servicios de alimentación, transporte y hospedaje y talleres de mecánica y mantenimiento de maquinaria.

Los proyectos tienen beneficios sobre la población local y los usuarios de los ejes viales, generan empleos directos e indirectos, se presenta un ahorro en el tiempo de recorrido y en los costos de operación vehicular. A continuación se hace una relación de estos beneficios por cada proyecto.

Proyecto	Población beneficiada	Empleos directos	Empleos indirectos	Disminución en tiempo de recorrido (horas)	Disminución costos de operación vehicular año (según TPD)
Construcción, mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de las vías del Chocó: Animas - Nuquí; Quibdó - Pereira; Quibdó - Medellín.	428.181	974	9.747	10,49	Auto: \$4,7 millones Bus: \$134,4 millones Camión: \$78,5 millones
Construcción, mejoramiento, mantenimiento, rehabilitación y operación de la vía Pasto - Estanquillo. Cauca, Nariño	493.156	426	4.267	1,54	Auto: \$1,9 millones Bus: \$55,2 millones Camión: \$33,4 millones
Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la carretera Tumaco-Pasto-Mocoa de la Transversal Tumaco-Mocoa en los Departamentos de Nariño, Putumayo	70.223	848	8.482	Vía nueva	Vía nueva
Mejoramiento, mantenimiento y construcción de estructuras tipo puentes en la red vial primaria nacional.	158.862	200	2.020	N/A	N/A
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.	120.674	229	916	0.3	2.119
Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la carretera Popayán (Crucero) - Totoró - Guadalejo - Puerto Valencia - La Plata - Laberinto y alternas de la Transversal Huila, Cauca.	131.911	280	1.162	0.25	1.502
Mejoramiento y mantenimiento Tribugá-Medellín-Puerto Berrio - Cruce Ruta 45 - Barrancabermeja-Bucaramanga-Pamplona-Arauca. Chocó, Antioquia, Santander, Norte de Santander, Arauca	130.936	651	2.604	0.8	\$371
Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la carretera Patito - La Plata de los Circuitos Ecoturísticos. Huila, Cauca	411.259	639	2.553	0.25	\$850

Fuente: INVIAS

4. IMPACTO FISCAL

Los montos solicitados son consistentes con la senda fiscal contemplada en el Marco Fiscal de Mediano Plazo 2025 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	645.793	1.009.330	732.365	754.336	776.966	461.184	-
Dorada - Chiriguana	-	-	-	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	218.945	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: SIIF 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 primarias.