

Documento CONPES

CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL
REPÚBLICA DE COLOMBIA
DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN



4039

DECLARACIÓN DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN DEL PROGRAMA VÍAS PARA LA CONEXIÓN DE TERRITORIOS, EL CRECIMIENTO SOSTENIBLE Y LA REACTIVACIÓN 2.0

Departamento Nacional de Planeación
Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Ministerio de Transporte
Instituto Nacional de Vías

Versión para aprobación

Bogotá, D.C., 26 de julio de 2021

CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL
CONPES

Iván Duque Márquez
Presidente de la República

Marta Lucía Ramírez Blanco
Vicepresidenta de la República

Daniel Palacios Martínez
Ministro del Interior

Marta Lucía Ramírez Blanco¹
Ministra de Relaciones Exteriores

José Manuel Restrepo Abondano
Ministro de Hacienda y Crédito Público

Wilson Ruiz Orejuela
Ministro de Justicia y del Derecho

Diego Andrés Molano Aponte
Ministro de Defensa Nacional

Rodolfo Enrique Zea Navarro
Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural

Fernando Ruíz Gómez
Ministro de Salud y Protección Social

Ángel Custodio Cabrera Báez
Ministro del Trabajo

Diego Mesa Puyo
Ministro de Minas y Energía

María Ximena Lombana Villalba
Ministra de Comercio, Industria y Turismo

María Victoria Angulo González
Ministra de Educación Nacional

Carlos Eduardo Correa Escaf
Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible

Jonathan Tybalt Malagón González
Ministro de Vivienda, Ciudad y Territorio

Karen Cecilia Abudinen Abuchaibe
Ministra de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones

Ángela María Orozco Gómez
Ministra de Transporte

Angélica María Mayolo Obregón
Ministra de Cultura

Lina María Barrera Rueda
Ministro del Deporte

Tito José Crissien Borrero
Ministro de Ciencia, Tecnología e Innovación

Luis Alberto Rodríguez Ospino
Director General del Departamento Nacional de Planeación

Daniel Gómez Gaviria
Subdirector General Sectorial

Amparo García Montaña
Subdirectora General Territorial

¹ Estos miembros del CONPES no participaron en la sesión de aprobación del presente documento CONPES.

Resumen ejecutivo

El presente documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) la Declaración de Importancia Estratégica de los proyectos de inversión del *Programa Vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0*, que busca recuperar infraestructura de transporte primaria, secundaria, terciaria y férrea que permita consolidar una red estratégica de transporte en el país. A través de esta red articulada se podrá garantizar la conectividad entre centros de producción, distribución y consumo; la integración de los territorios; generar empleos directos e indirectos; y promover la reactivación económica en las regiones del país.

Los proyectos de inversión incluidos en este documento, pertenecientes al programa *Vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0*, hacen frente al deterioro; bajos índices de calidad; y bajas inversiones de la infraestructura de la red nacional de transporte con el objetivo de lograr una conexión integral de los territorios colombianos a través de la intervención de vías primarias, vías secundarias (regionales), vías terciarias y férreas. Lo anterior, está en línea con la estrategia planteada en el *Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional* del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2018–2022 *Pacto por Colombia Pacto por la Equidad expedido por la Ley 1955 de 2019*², en la que se asigna al Instituto Nacional de Vías (Invías) la responsabilidad del mejoramiento de la red nacional no concesionada que hoy se encuentra sin pavimentar; los corredores identificados en el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI); y aquellos que contribuyan a la consolidación territorial.

El desarrollo de estos proyectos de inversión constituye una ruta esencial para el desarrollo productivo del país y promueve el cierre de brechas regionales; la reducción de los costos de transporte; facilita la comercialización de productos; y contribuyen con el proceso de reactivación económica del país. Concretamente, los proyectos de inversión del *Programa Vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0* contempla el fortalecimiento de vías terciarias en 22 departamentos a través del mantenimiento de 2.000 kilómetros (km) y el mejoramiento de 750 km que representan una mejor conectividad de las zonas productivas rurales del país.

Así también, el programa direcciona inversiones hacia la red vial secundaria a través de proyectos que buscan el mejoramiento de la conectividad vial en 18 departamentos del país. En cuanto a la red primaria, se estima el mejoramiento de 510 km en 14 departamentos y el mantenimiento y rehabilitación de red ferroviaria a cargo del Invías. La ejecución del

² Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 *Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad*.

programa requiere recursos estimados en 4,87 billones de pesos para las vigencias 2022–2030, cuya ejecución quedará a cargo del Instituto Nacional de Vías.

Clasificación: R42.

Palabras clave: transporte, proyectos de impacto regional, Plan Nacional de Vías de Integración Regional, desarrollo infraestructura vial, Confis, Invías, desarrollo territorial, conectividad vial, competitividad,

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	9
2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN	11
2.1. Antecedentes.....	11
2.2. Justificación.....	16
3. DIAGNÓSTICO	18
4. DEFINICIÓN DE LA POLÍTICA	41
4.1. Objetivo General.....	41
4.2. Plan de Acción	41
4.3. Beneficios del programa.....	44
4.4. Seguimiento	46
4.5. Financiamiento	47
5. RECOMENDACIONES	51
ANEXOS	52
Anexo A. Plan de Acción y Seguimiento (PAS).....	52
Anexo B. Aval Confis.....	53
BIBLIOGRAFÍA	55

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Resumen de cobertura de reporte inventario red terciaria en el SINC	13
Tabla 2. Recursos de proyectos de conectividad regional	15
Tabla 3. Relación de proyectos de inversión declarados de importancia estratégica	18
Tabla 4. Clasificación de red terciaria por tipo de superficie	22
Tabla 5. Estado de la red terciaria	22
Tabla 6. Estado de la red vial primaria no concesionada a cargo del Invías.....	24
Tabla 7. Red férrea a cargo del Invías	40
Tabla 8. Alcances estimados para los proyectos de inversión del Programa Vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0	42
Tabla 9. Beneficios en transporte estimados con la implementación de los proyectos contemplados en el presente documento (a)	45
Tabla 10. Beneficios sociales del <i>Programa Vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0.</i>	46
Tabla 11. Cronograma de seguimiento.....	47
Tabla 12. Recursos de los proyectos de inversión pertenecientes al <i>Programa vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0</i>	48
Tabla 13. Distribución anual de recursos por proyecto de inversión del <i>Programa vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0.</i>	50

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1. Corredor Candelaria–Belén–La Plata.....	27
Mapa 2. Villa Garzón- San José De Fragua	28
Mapa 3. Pedregal –Tumaco, Túquerres- Samaniego.....	29
Mapa 4. San Gil – Mogotes – San Joaquín – Onzaga	30
Mapa 5. Conectividad Arauca -Casanare.....	31
Mapa 6. Ánimas –Copidijo –Nuquí	32
Mapa 7. Transversal Popayán–Neiva	33
Mapa 8. Corredor Valledupar–La Paz	34
Mapa 9. Palermo-Salamina-Plato.....	35
Mapa 10. Puerto Gaitán – Puente Arimena	36
Mapa 11. Colombia – La Uribe	37
Mapa 12. Montenegro–Cartago	38
Mapa 13. Manizales-Mariquita	39

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Evolución de red vial terciaria con inventario reportada al SINC	13
Gráfico 2. Longitud de la red vial nacional discriminada por tipología y competencia (Kilómetros).....	21
Gráfico 3. Estado de la red terciaria según el estado de la superficie	23
Gráfico 4. Estado de la malla vial secundaria	23

Gráfico 5. Estado de la red vial primaria no concesionada a cargo del Invías pavimentada durante el primer semestre de 2021	25
Gráfico 6. Estado de la red vial primaria no concesionada a cargo del Invías no pavimentada durante el primer semestre de 2021	26

SIGLAS Y ABREVIACIONES

CONPES	Consejo Nacional de Política Económica y Social
Confis	Consejo Superior de Política Fiscal
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas
DNP	Departamento Nacional de Planeación
ICD	Índice de la Competitividad Departamental
Invías	Instituto Nacional de Vías
km	Kilómetros
PDET	Plan de Desarrollo con Enfoque Territorial
PMTI	Plan Maestro de Transporte Intermodal
PND	Plan Nacional de Desarrollo
PNVIR	Plan Nacional de Vías de Integración Regional
PR	Punto de Referencias
SINC	Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras
TPD	Transito Promedio Diario

1. INTRODUCCIÓN

En el país, la infraestructura de la red nacional de transporte presenta deterioro, bajos índices de calidad y bajas inversiones, propiciando baja conexión entre los territorios colombianos. Durante las últimas tres décadas el Estado colombiano ha realizado esfuerzos para mejorar las condiciones de movilidad en corredores de comercio exterior que conectan a los departamentos del centro del país con los puertos del Atlántico y del Pacífico. Estos esfuerzos se han adelantado a través de diferentes iniciativas como el *Programa de infraestructura vial de integración y desarrollo regional*³; el *Programa Corredores arteriales complementarios de conectividad*⁴; el *Contrato Plan Boyacá Bicentenario*⁵; el *Programa corredores prioritarios para la prosperidad*⁶; el *Programa Vías para la equidad*⁷; el *Programa de Cuarta generación de concesiones 4G*⁸; y la apuesta por el *Compromiso por Colombia para la legalidad y la reactivación, visión 2030*⁹; entre otros. Estos programas han permitido mejorar las condiciones de movilidad principalmente en vías de la red vial nacional. Así también, los Contratos Plan¹⁰ y los Pactos Territoriales¹¹ han contemplado

³Adoptado en el Documento CONPES 3261 *Programa de infraestructura vial de integración y desarrollo regional* aprobado en 2003, y modificado en 2004 con el Documento CONPES 3272 *Política Integral de Infraestructura Vial*.

⁴ Declarado de importancia estratégica en 2008 mediante el Documento CONPES 3536 *Importancia estratégica de la Etapa 1 del Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad* y modificado en 2011 con el Documento CONPES 3705 *Modificación a los Documentos CONPES 3536 y 3553 de 2008 -Importancia Estratégica de la Etapa 1 del Programa Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad*.

⁵ Declarado de importancia estratégica en 2017 con el Documento CONPES 3903 *Declaración de Importancia Estratégica del proyecto mejoramiento y mantenimiento de vías para la conectividad regional. Nación* (Programa estratégico de infraestructura para el transporte, enmarcado en el contrato Plan Boyacá Bicentenario).

⁶ Declarado de importancia estratégica en 2011 mediante documento CONPES 3706 *Importancia Estratégica del Programa Corredores Prioritarios para la Prosperidad*.

⁷ Declarado de importancia estratégica en 2015 con el Documento CONPES 3840 *Importancia estratégica del programa vías para la equidad*.

⁸ Documento CONPES 3760 *Proyectos viales bajo el esquema de asociaciones público privadas: cuarta generación de concesiones viales*, aprobado en 2013.

⁹ Declarado de importancia estratégica en 2020 con el Documento CONPES 4010 *Declaración de Importancia Estratégica del Compromiso por Colombia: Programa Vías para la Legalidad y la Reactivación, Visión 2030*.

¹⁰ Los Contratos Plan, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley 1450 de 2011 y en los artículos 18 y 20 de la Ley 1454 de 2011 tienen como objeto lograr la concertación de esfuerzos estatales para la planeación integral del desarrollo territorial con visión de largo plazo, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 339 de la Constitución Política.

¹¹ En virtud de lo establecido en el artículo 250 de la Ley 1955 de 2019 *En adelante la Nación, las entidades territoriales y los esquemas asociativos de entidades territoriales previstos en la Ley 1454 de 2011, solo podrán suscribir pactos territoriales. Se mantendrán como mecanismos para la ejecución de esta nueva herramienta los Contratos Específicos y el Fondo Regional para los Contratos Plan, en adelante Fondo Regional para los Pactos*

intervenciones viales en la red regional considerada prioritaria en la medida en que facilita la integración regional y la conectividad de zonas apartadas con los nodos dinamizadores del país.

Adicionalmente, el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) formulado en el año 2015 constituye una herramienta de planeación estratégica del sector transporte con visión a 20 años que propone contribuir de forma eficiente y estratégica al crecimiento del país a través de una red de infraestructura eficiente que logre conectar ciudades, regiones fronteras y puertos, priorizando proyectos que impacten la productividad y la economía de todas las regiones del país (Vicepresidencia de la República, 2015).

Por su parte, el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2018–2022 *Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad* definió como uno de sus objetivos, avanzar en la consolidación de un sistema de transporte competitivo y articulado en todos sus modos, de tal manera que se reduzcan los costos de transporte; los tiempos de viaje; se conecten regiones; y se facilite el acceso a servicios y mercados nacionales y extranjeros. Todo lo anterior, bajo el lineamiento de continuar y concluir corredores nacionales y regionales estratégicos para la competitividad y para la accesibilidad a regiones apartadas.

Dado que la inversión en infraestructura de transporte impacta en la determinación de los costos de insumos, transporte o en la generación de externalidades sobre la producción; se considera que el subsector de construcción de carreteras y de obras de ingeniería es un renglón importante para el crecimiento de la economía colombiana. Lo anterior, deriva en que, la inversión en infraestructura impacta positivamente la productividad de factores de producción tales como la tierra y el trabajo, además que facilita el acceso a bienes y servicios finales e intermedios cuando los servicios de transporte se efectúan de manera eficiente.

En este sentido, el programa se presenta como el instrumento del Gobierno nacional para recuperar la infraestructura de transporte primaria, secundaria, terciaria y férrea, a través de corredores que permitan conectar las regiones e impulsar el restablecimiento económico del país.

Este documento somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) la Declaración de Importancia Estratégica de los proyectos de inversión del *Programa Vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0*, cuya ejecución excede el periodo de gobierno actual y requiere de esfuerzos fiscales que

Territoriales, cuya operación se orientará a facilitar la ejecución de los Pactos Territoriales y de los Contratos Plan vigentes. Los Contratos Plan suscritos en virtud de lo dispuesto en el artículo 18 de la Ley 1454 de 2011, se mantendrán vigentes por el término de duración pactado entre las partes, que, en todo caso, no podrá superar el 31 de diciembre de 2023.

afectan el presupuesto de vigencias futuras excepcionales, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 11 de la Ley 819 de 2003¹², y de conformidad con el artículo 2.8.1.7.1.3 del Decreto 1068 de 2015¹³. Los proyectos de inversión del mencionado programa requieren recursos estimados de 4,87 billones de pesos que serán ejecutados en el periodo 2022–2030. Lo anterior, es consistente con el aval fiscal otorgado por el Consejo Superior de Política Fiscal (Confis), en sesión del 14 de julio de 2021.

Para ello, este documento se desarrolla en cinco secciones incluida esta introducción. En la segunda sección se presentan los antecedentes y la justificación de las inversiones solicitadas. En la tercera, se desarrolla el diagnóstico de las problemáticas que enfrenta la infraestructura a intervenir. En la cuarta sección se presenta la definición del programa, sus objetivos, el plan de acción que permitirá la ejecución de las obras, sus beneficios esperados y las estrategias de seguimiento y financiación. En la última sección se presentan las principales recomendaciones al CONPES.

2. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

2.1. Antecedentes

La infraestructura de transporte es uno de los principales pilares de la competitividad nacional (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, 2013) y constituye uno de los motores para el crecimiento económico y el desarrollo social (CEPAL, 2012). En ese sentido, el Gobierno nacional ha trabajado en los últimos tres años en la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte que le apuntan a la competitividad, conectividad y lucha contra la ilegalidad en el país.

Es así como en el año 2020 se aprobó el Documento CONPES 4010 *Compromiso por Colombia: Programa Vías para la Legalidad y la Reactivación, Visión 2030*¹⁴ con el propósito de continuar con la implementación de los proyectos priorizados del PMTI, 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 y mejorando la conectividad en 18 departamentos del país. A la fecha se han adjudicado 18 proyectos de los 21 seleccionados y se encuentran en proceso de inicio de obras.

¹² Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.

¹³ Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público.

¹⁴ Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4010.pdf>.

Como parte de la misma estrategia, el Documento CONPES 4023 *Política para la reactivación, la repotenciación y el crecimiento sostenible e incluyente: nuevo compromiso por el futuro de Colombia*¹⁵ aprobado en 2021, dirigió uno de sus objetivos hacia la reactivación económica y social del país, buscando que Colombia retome la senda de crecimiento que venía presentando antes del COVID-19, y que transite hacia un crecimiento sostenible, incluyente y resiliente ante futuros choques. Dentro de este Documento CONPES se resaltó la importancia de los proyectos del *Programa Concluir, concluir, concluir* del Invías, que a la fecha lleva 27 contratos adjudicados y en ejecución, de un total de 28 proyectos. Igualmente, para el *Programa Colombia Rural-vías terciarias*, el cual presenta a la fecha un avance del 85 % frente a la meta definida, con la suscripción de 780 convenios de un total de 920 para finales de 2021.

En tal sentido, el Invías en conjunto con el Ministerio de Transporte han identificado la necesidad de ejecutar acciones complementarias a la estrategia de *Compromiso por Colombia* a través de programas y proyectos que fortalezcan la infraestructura de la red vial primaria, regional, vías terciarias y férreas.

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 terciarias, el Documento CONPES 3857 *Lineamientos de política para la gestión de la red terciaria*¹⁶ trazó la hoja de ruta en cuanto a la política de apoyo a las entidades territoriales para la gestión de la red vial terciaria, basado en cinco pilares: (i) inventarios; (ii) priorización; (iii) soluciones técnicas de intervención; (iv) cofinanciación nación-territorio; y (v) transparencia en contratación.

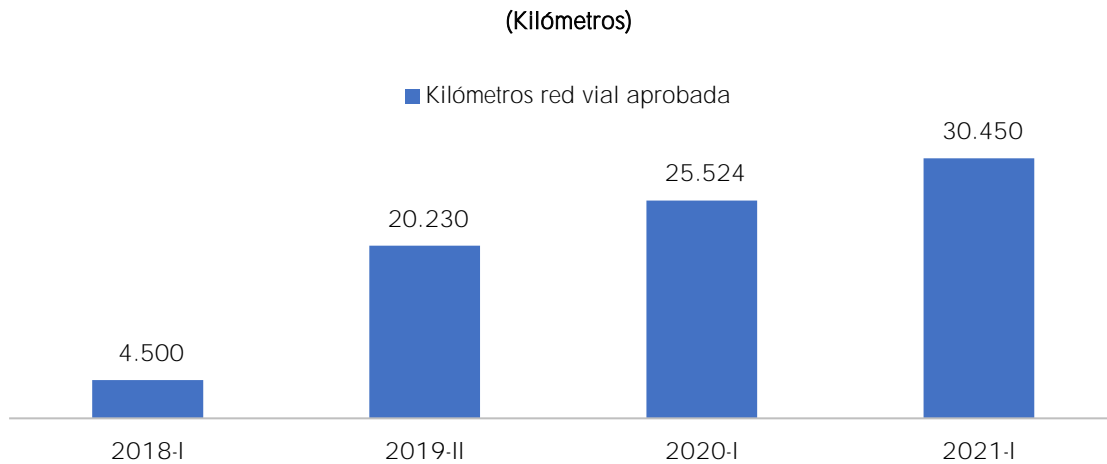
Uno de los principales obstáculos identificados en el Documento CONPES 3857 para la correcta gestión de la red terciaria consiste en la ausencia de información de inventarios viales sobre esta red. Es por esta razón, que una de las acciones identificadas en la implementación de la nueva política de gestión de la red vial terciaria consistió en el desarrollo de los inventarios de este tipo de red. En este esfuerzo el sector transporte ha realizado avances en el proceso de llevar a cabo la actualización y elaboración de inventarios de la red terciaria en el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras

¹⁵ Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4023.pdf>.

¹⁶ Disponible en https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3857_RedTerciaria.pdf

(SINC), en el Gráfico 1 se evidencia el aumento de los rendimientos de red vial terciaria con inventario. Cabe destacar que este esfuerzo inició contando con un inventario del 3,9 % sobre la totalidad de la red vial terciaria en 2018 a cerca del 22 % en el primer semestre del 2021. Este avance supuso pasar de cubrir 50 municipios con inventario de red terciaria a 189 municipios en el primer semestre de 2021.

Gráfico 1. Evolución de red vial terciaria con inventario reportada al SINC



Fuente: DNP con información de SisCONPES (2021).

En la Tabla 1 se muestra el resumen del avance de inventario de red terciaria en la plataforma SINC con corte al primer semestre de 2021.

Tabla 1. Resumen de cobertura de reporte inventario red terciaria en el SINC

Corte	Municipios con inventario red terciaria SINC	Longitud red terciaria aprobada SINC (km)	Proporción sobre la red vial terciaria total estimada (%)
2018-II	50	4.500,00	3,16
2019-II	136	20.223,40	14,21
2020-I	166	25.524,00	17,94
2020-II	185	29.995,00	21,12
2021-I	189	30.450,00	21,44

Fuente: DNP con información de SisCONPES (2021).

Es importante considerar que, a la fecha, después de formulada la estrategia del SINC en 2008, se cuenta con un inventario de cerca del 22 % de las vías terciarias (ver Tabla 1) frente a un 90 % del inventario finalizado de las vías secundarias a cargo de los

departamentos y del 100 % del inventario de las vías primarias concesionadas y no concesionadas (Departamento Nacional de Planeación, 2019), lo cual refleja los retos en términos de abarcar esta extensa red vial.

Así mismo, el Gobierno nacional en el año 2018 adopta mediante Resolución 3260 de 2018 del Ministerio de Transporte el Plan Nacional de Vías de Integración Regional (PNVIR), como herramienta orientadora que permite priorizar corredores de red vial terciaria con base en una matriz, la cual usa criterios técnicos, económicos, sociales y ambientales para definir los corredores estratégicos en esta red vial.

Como apoyo fundamental al cumplimiento de este pilar trazado en el Documento CONPES 3857, desde el primer semestre de 2019, el Departamento Nacional de Planeación en articulación con el sector transporte ha liderado la actualización automatizada del inventario de vías terciarias mediante el uso de imágenes satelitales de alta resolución y un algoritmo especializado desarrollado con principios de inteligencia artificial para reconocer y georreferenciar vías. Con este proyecto, se pretende procesar cerca de 8.000 imágenes satelitales equivalentes al 90 % del territorio colombiano (Departamento Nacional de Planeación, 2019).

Adicional a lo anterior, desde el año 2019, el Ministerio de Transporte en aras de coadyuvar a las entidades territoriales para que cuenten con una hoja de ruta para el desarrollo de su infraestructura vial, ha apoyado a los 170 municipios del Programa de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET) en la formulación de su plan vial municipal, con base en los criterios establecidos en el PNVIR como un instrumento de planeación territorial. Así las cosas, de los 170 municipios PDET, 85 ya cuentan con su plan vial avalado por el Ministerio de Transporte.

Teniendo en cuenta lo anterior, el Gobierno nacional en las Bases del PND 2018-2022 *Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad* incluyó dentro de sus políticas de inversión e infraestructura el mantenimiento y mejoramiento de las vías terciarias del país y la consolidación del *Programa Colombia rural*.

Este programa es la apuesta más ambiciosa del Gobierno nacional para la atención de vías rurales que permiten dinamizar la economía y mejoran las condiciones de vida de la población del campo colombiano, es así como a la fecha, el Ministerio de Transporte, a través del Invías ha logrado realizar seguimiento a inversiones que ascienden a 3,7 billones de pesos, una cifra histórica con la cual se esperan tener 6.800 km de vías terciarias mejoradas y 15.000 km con mantenimiento a 2022; metas que sin duda transformarán la infraestructura rural, pero que, dado el rezago y necesidades de inversión, se hace necesario aún fortalecer aquellas zonas que han tenido una baja inversión en caminos rurales.

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). Los corredores intervenidos se encontraban incluidos dentro del proyecto de inversión de mejoramiento y mantenimiento de vías para la conectividad regional (Tabla 2).

Tabla 2. Recursos de proyectos de conectividad regional

Vigencia	Valor (pesos)
2017	741.275.056.488
2018	498.807.343.772
2019	723.124.774.550

Fuente: DNP (2021).

Así mismo, y desde el año 2019 el Gobierno nacional ha venido cerrando la brecha histórica de inversión en las vías regionales, destinando inversiones del orden de 1,5 billones de pesos para las vigencias 2020-2030 a través de la estrategia de *Pactos Territoriales*, programas como *Concluir, concluir, concluir para la reactivación de las regiones* y el Documento CONPES 4010¹⁹ *Declaración de Importancia Estratégica del Compromiso por Colombia: Programa Vías para la Legalidad y la Reactivación, visión 2030* aprobado en 2020. No obstante, continúan los retos para llevar a mejores niveles de servicio este tipo de infraestructura.

Finalmente, en cumplimiento del Decreto 2618 de 2013²⁰, el Inviás es responsable de la administración integral de 1.734 km de red férrea inactiva, la cual incluye puentes, túneles

¹⁷ Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3903.pdf>.

¹⁸ Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3906.pdf>.

¹⁹ Disponible en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4010.pdf>.

²⁰ Por el cual se modifica la estructura del Instituto Nacional de Vías (Inviás) y se determinan las funciones de sus dependencias.

férreos, rieles, traviesas y estaciones para los que, adicional a su conservación se debe garantizar la seguridad de estos bienes de uso público. A pesar de lo anterior, históricamente el Invías no ha contado con un programa articulado ni se han asignado recursos suficientes para el mantenimiento de esta infraestructura, lo cual, se ha evidenciado en el hecho de que esta infraestructura y patrimonio arquitectónico tenga un alto deterioro progresivo.

2.2. Justificación

La disponibilidad de infraestructura, su calidad y una correcta prestación de servicios conexos permiten que una economía expanda su mercado local, se conecte e integre de manera más rápida y eficaz, desarrolle ventajas comparativas, asigne de manera eficiente los recursos, e incremente su grado de especialización dentro del proceso productivo, alcanzando mayores niveles de competitividad y productividad (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2004).

Por ese motivo, uno de los objetivos planteados en el PND 2018-2022 para *el Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional* consiste en continuar con la implementación del PMTI, y concluir los proyectos que han sido definidos como estratégicos por las regiones y el Gobierno nacional, con el fin de consolidar las grandes apuestas del sector y fortalecer la red nacional no concesionada, a través del mejoramiento de tramos viales que no cuentan con superficie de pavimento.

Teniendo en cuenta lo anterior, el Gobierno nacional en el marco de la estrategia de reactivación segura lanzó el *Programa de obra pública Concluir, concluir, concluir para la reactivación de las regiones*, y el *Programa Vías para la legalidad y la reactivación, visión 2030*. Si bien ambos programas han priorizado red vial estratégica en las regiones, resulta necesario realizar intervenciones complementarias que permitan consolidar la red vial nacional, con el propósito de reactivar la economía del país, fortalecer la competitividad y afianzar la presencia del Estado a lo largo del territorio nacional.

En lo que respecta a la red vial terciaria, de acuerdo con el análisis de las necesidades de inversión definido en el Documento CONPES 3857 aprobado en 2016, para mejorar las condiciones de esta red que se encuentra en mal estado, se requieren recursos aproximados de 43,25 billones de pesos en un horizonte de 20 años. Esto representa un promedio de cerca de 2,5 billones de pesos de inversión anual, por lo que surge la necesidad de realizar inversiones desde el Presupuesto General de la Nación que den continuidad al *Programa Colombia Rural*, con el fin de garantizar una asignación continua de recursos para la intervención de las vías terciarias como una política de Estado.

Pensando de forma articulada la totalidad de la red vial nacional, las vías regionales garantizan la conectividad de las troncales principales de comercio exterior, los proyectos

4G y los corredores priorizados en los programas del *Compromiso por Colombia* con la primera/última milla de la actividad rural. Es por esto que, el Ministerio de Transporte en coordinación con el Invías, identificó, en primer lugar, tramos de la red vial primaria que son complementarios a los proyectos identificados en los programas del *Compromiso por Colombia* y que son necesarios para fortalecer la consolidación de la red vial nacional.

En segundo lugar, el Invías en articulación con el Ministerio de Transporte deberá priorizar de acuerdo con criterios técnicos disponibles (i) los tramos de la red vial secundaria que requieren de obras de intervención para conectar territorios con las obras priorizadas en programas anteriores y lograr consolidar corredores estratégicos,(ii) tramos de red terciaria, debido a la necesidad de aumentar la inversión para conectar con los proyectos del *Programa Colombia Rural*, que permitan ampliar la oferta de cofinanciación para el mejoramiento y mantenimiento de corredores rurales estratégicos en todos los territorios del país.

Con el propósito de atender las necesidades previamente descritas, se presenta la declaración de importancia estratégica de los proyectos de inversión del *Programa Vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0*, los cuales se muestran en la Tabla 3, y que permitirán mejorar la red vial terciaria de 22 departamentos, la red vial secundaria de 18 departamentos y realizar intervenciones en la red vial primaria de 14 departamentos del país.

Los proyectos de la red vial terciaria incluyen la intervención de 750 km con una inversión estimada de 615.000 millones de pesos para las vigencias 2022-2024. Con estas intervenciones se contribuirá al mejoramiento de la infraestructura vial terciaria y a un aumento de la competitividad rural. Estas inversiones anuales acercan a los objetivos de política en promedio por año, a cerca del 10 % de las necesidades anuales de asignación de recursos a la red vial terciaria identificadas en el Documento CONPES 3857 aprobado en 2016.

Así mismo, se espera una intervención de 365 km de mejoramiento de vías secundarias con una inversión estimada de 1,6 billones para las vigencias 2022–2030, y una intervención de 510 km de la red vial primaria con una inversión estimada de 2,5 billones para las vigencias 2022- 2030, los cuales contribuirán a mejorar la conectividad de los grandes corredores nacionales con las vías rurales del país.

En lo que respecta a la red ferroviaria del país y a la función que le corresponde al Invías de adelantar, entre otras las siguientes actividades: (i) preservar los elementos de la red férrea evitando su hurto; (ii) mitigar el deterioro o destrucción de esta, y (iii) garantizar el espacio público evitando las ocupaciones ilegales del mismo; a través de los proyectos de

inversión incluidos en este documento, se desarrollará la preservación de 278 km de estas redes incluyendo franjas, estaciones, túneles y puentes férreos, así como el desarrollo de todas las actividades necesarias para mantenerlos en un estado de conservación que permitan la operación férrea, con una inversión estimada de 150.000 millones para las vigencias 2022-2028.

Adicionalmente, el PND 2018-2022 adopta el paradigma de desarrollo regional de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (2016), que tiene como objetivo promover la competitividad regional entendida como el aprovechamiento de las potencialidades territoriales, en busca de la equidad de oportunidades y el desarrollo sostenible. En ese sentido, y dada la necesidad de consolidar una infraestructura que tenga como fin conectar territorios que coadyuve a la integración y al desarrollo sostenible de las regiones, mediante los proyectos de inversión del programa *Vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0.*, se fortalece la infraestructura del país desde un enfoque equitativo y sostenible.

Finalmente, también se busca potenciar las actividades tendientes a la ejecución de las obras contempladas en el *Programa Colombia Rural*, en busca de mantener y mejorar la transitabilidad de la red vial terciaria del país.

3. DIAGNÓSTICO

Actualmente, Colombia cuenta con una infraestructura de transporte que enfrenta una serie de retos debido al deterioro, bajos índices de calidad y bajas inversiones en corredores estratégicos. Estos retos dificultan el logro de una conexión más integral de los territorios colombianos, a través de las vías primarias, vías secundarias también denominadas regionales, vías terciarias y férreas. Estas problemáticas, se describen a lo largo de esta sección. Las intervenciones propuestas para dar solución a esas problemáticas se desarrollarán gracias a la presente Declaración de Importancia Estratégica de los proyectos de inversión del *Programa Vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0.* relacionados en la Tabla 3.

Tabla 3. Relación de proyectos de inversión declarados de importancia estratégica

	Proyecto	BPIN ^(a)	Descripción
1	750 kilómetros de Mejoramiento de Vías terciarias en 22 Departamentos	2019011000005	Mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de <i>Corredores Rurales Productivos - Colombia Rural</i> . Nacional

	Proyecto	BPIN ^(a)	Descripción
2	365kilómetros de Mejoramiento de Vías secundarias en 18 Departamentos	2019011000264	Construcción, mejoramiento y mantenimiento de infraestructura para conectar territorios, gobiernos y poblaciones. Nacional
3	Candelaria–La Plata–Belén	2018011000477	Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la carretera Patico–La Plata de los Circuitos Ecoturísticos Huila Cauca
4	Villa Garzón–San José de Fragua y puente sobre el Río Caquetá	2018011000434	Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la carretera Villagarzón–La Mina–San Juan de Arama–Villavicencio–Tame–Saravena–Puente Internacional Río Arauca Troncal Villagarzón–Saravena Putumayo, Caquetá, Meta Casanare
5	Pedregal–Tumaco–Túquerres–Samaniego	2018011000943	Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la carretera Tumaco–Pasto–Mocoa de la Transversal Tumaco–Mocoa en los departamentos de Nariño y Putumayo
		2018011000528	Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la carretera Tuquerres–Samaniego Nariño
6	San Gil–Mogotes–San Joaquín–Onzaga	2018011000501	Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la carretera San Gil–Onzaga–Santa Rosita. Transversal San Gil - Mogotes - La Rosita. Santander, Boyacá
7	Conectividad Arauca-Casanare	2018011000434	Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la carretera Villagarzón–La Mina–San Juan de Arama–Villavicencio–Tame–Saravena–Puente Internacional Río Arauca Troncal Villagarzón–Saravena. Putumayo, Caquetá, Meta, Casanare
		2018011000514	Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la carretera Tame–Corocoro–Arauca. transversal corredor fronterizo del oriente Colombiano Arauca
8	Ánimas–Copidijo–Nuquí	2018011000444	Mejoramiento y mantenimiento Tribugá–Medellín–Puerto Berrio–Cruce Ruta 45–Barrancabermeja–Bucaramanga–

	Proyecto	BPIN ^(a)	Descripción
			Pamplona–Arauca Chocó, Antioquia, Santander, Norte de Santander Arauca
9	Transversal Popayán Neiva (variantes en Inza, Ullucos, Juntas y Córdoba)	2018011000443 2018011000477	Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la carretera Popayán (Crucero)–Totoro–Guadualejo–Puerto Valencia–La Plata–Laberinto y alternas de la Transversal Huila, Cauca Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la carretera Patíco -La Plata de los Circuitos Ecoturísticos Huila, Cauca
10	Segunda calzada del nuevo corredor Valledupar–La Paz (doble calzada)	2018011000508	Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la carretera San Roque –La Paz–San Juan del Cesar–Buenavista y Valledupar–La Paz. Troncal del Carbón Cesar, La Guajira
11	Palermo–Salamina–Plato	2018011000995	Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la carretera Plato–Salamina–Palermo Paralela Río Magdalena. Magdalena
12	Puerto Gaitán–Puente Arimena	2018011000798	Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la carretera Buenaventura–Bogotá–Villavicencio–Puerto Gaitán–El Porvenir–Puerto Carreño. Transversal Buenaventura–Villavicencio–Puerto Carreño. Valle Del Cauca, Quindío, Tolima, Cundinamarca, Meta, Vichada
13	Colombia- –La Uribe (eje vial de la conexión Pacífico–Orinoquía) ^(b)		
14	Doble calzada Montenegro–Cartago	2018011000513	Construcción, mejoramiento y mantenimiento de la carretera Cartago–Alcalá-Montenegro-Armenia. Valle Del Cauca, Quindío
15	Manizales–Mariquita	2018011000510	Mejoramiento y mantenimiento de la carretera las Animas–Santa Cecilia–Pueblo Rico–Fresno–Bogotá. Transversal Las Animas–Bogotá Chocó, Risaralda, Caldas, Tolima, Cundinamarca
16	Puentes nacionales, conexión y de emergencias	2019011000238	Construcción de obras de emergencia en la infraestructura de la red vial primaria. Nacional

Proyecto	BPIN ^(a)	Descripción
17 Mantenimiento y rehabilitación de corredores Férreos Nacionales	2018011001011	Mejoramiento, mantenimiento y conservación del sistema de transporte férreo en la red vial. Nacional, (incluye algunos elementos programa vías verdes)

Fuente: Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP con información del Invías (2021).

Notas: ^(a) Alguno de los corredores que se identificaron con anterioridad pueden estar asociados a dos proyectos de inversión con código BPIN diferente, lo anterior teniendo en cuenta que cada proyecto de inversión financia tramos diferentes del corredor. ^(b) Este corredor estará sujeto a la formulación del proyecto de inversión (corredor priorizado para proyecto de vías primarias) por parte del Invías.

Vías terciarias

El país dispone de una red vial nacional de una longitud total estimada de aproximadamente 204.389 kilómetros (km) de carreteras. De ese total estimado, el 8,30 % correspondiente a 16.968 km, son vías primarias de competencia nacional; el 22,08 % correspondiente a 45.137 km constituye la red vial secundaria a cargo de los departamentos; y 69,61 % correspondiente a 142.284 km conforma la red terciaria de las cuales el 19,4 % está a cargo la nación (27.577 km), el 9,8 % a cargo de los departamentos (13.959 km) y el 70,8 % de los municipios (100.748 km). (Ministerio de Transporte, 2019) (Departamento Nacional de Planeación, 2016). Lo anterior puede observarse en el Gráfico 2 presentado a continuación.

Gráfico 2. Longitud de la red vial nacional discriminada por tipología y competencia (Kilómetros)



Fuente: DNP con información del Invías, la Agencia Nacional de Infraestructura y los planes viales departamentales (2019).

De los 142.284 km que constituyen la red terciaria a nivel nacional solo el 6 % se encuentra pavimentada (8.537 km). El 70 % (99.598 km) de la red terciaria se encuentra en afirmado, o lo que es lo mismo, sin pavimentar; y el restante 24 % se encuentra en tierra (34.149 km) (Ministerio de Transporte, 2019) tal como se evidencia en la Tabla 4. Adicionalmente, se estima que del total de 142.284 km estimados de red vial terciaria solo el 25 % se encuentra en buen estado (Ministerio de Transporte, 2019) (Departamento Nacional de Planeación, 2016).

Tabla 4. Clasificación de red terciaria por tipo de superficie

Superficie	Total	
	%	km
Tierra	24,0 %	34.148,74
Afirmado	70,0 %	99.600,48
Pavimentado	6,0 %	8.537,18
Total	100 %	142.286,40

Fuente: DNP con información del Documento CONPES 3857 *Lineamientos de política para la Gestión de la Red Terciaria*.

La Tabla 5 evidencia que de los 34.149 km de las vías terciarias en tierra; 12.498 km (36,6 %) se encuentra en mal estado, 10.210 km (29,9 %) se encuentra en regular estado y 11.439 km (33,5 %) se encuentran en buen estado. Así mismo, de los 99.600 km de las vías terciarias en afirmado 41.832 km (42,0 %) se encuentra en mal estado; 45.916 km (46,1 %) se encuentra en regular estado; y 11.852 km (11,9 %) en buen estado. Finalmente, de los 8.537 km de las vías terciarias pavimentadas; 2.775 km (32,5 %) se encuentra en mal estado, 2.390 km (28,0 %) se encuentra en regular estado y 3.372 km (39,5 %) en buen estado. Lo anterior puede observarse en el Gráfico 3.

Tabla 5. Estado de la red terciaria

Superficie/ Estado	Tierra		Afirmado		Pavimentado	
	%	km	%	km	%	km
Malo	36,6	12.498,44	42,0	41.832,20	32,5	2.774,58
Regular	29,9	10.210,47	46,1	45.915,82	28,0	2.390,41
Bueno	33,5	11.439,83	11,9	11.852,46	39,5	3.372,19
Total	100,0	34.148,74	100,0	99.600,48	100,0	8.537,18

Fuente: DNP con información del Documento CONPES 3857 *Lineamientos de política para la Gestión de la Red Terciaria*.

Gráfico 3. Estado de la red terciaria según el estado de la superficie



Fuente: DNP con información del Documento CONPES 3857 *Lineamientos de política para la gestión de la red terciaria* (2016).

De acuerdo con lo dispuesto en las bases del PND 2018-2022 debido a la extensión de la red vial terciaria, los entes territoriales no han contado con los recursos suficientes para garantizar una atención efectiva y permanente a dicha red considerando su estado. Aunado a lo anterior, los fenómenos climáticos, la inestabilidad de taludes y las fallas geológicas son factores que han contribuido al deterioro progresivo de dicha red y como resultado existen condiciones inadecuadas de conectividad, transitabilidad, comodidad, seguridad y nivel de servicio. Como consecuencia de lo anterior, los costos de transporte de bienes y servicios, y de operación vehicular son elevados, y se presentan mayores tiempos de desplazamiento en el transporte de carga y de pasajeros. Estos factores inciden directamente en el desarrollo económico y social de la población rural.

Vías Secundarias

La malla vial secundaria tiene una longitud aproximada de 45.137 km de la cual el 32 % se encuentra pavimentada, el 52 % en afirmado y el 16 % en tierra. En el Gráfico 4 puede apreciarse el estado de la malla vial secundaria según su tipo de superficie, a saber: tierra; afirmado; y pavimento.

Gráfico 4. Estado de la malla vial secundaria



Fuente: DNP con información de Ministerio de Transporte (2020).

Vías Primarias

La red vial primaria no concesionada a cargo del Invías 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 11.494,16 km de la cual el

80,92 % se encuentra pavimentada y el 18,93 % se encuentra sin pavimento. El detalle del estado de la red vial primaria no concesionada a cargo del Invías puede verse en la Tabla 6 que se presenta a continuación.

Tabla 6. Estado de la red vial primaria no concesionada a cargo del Invías

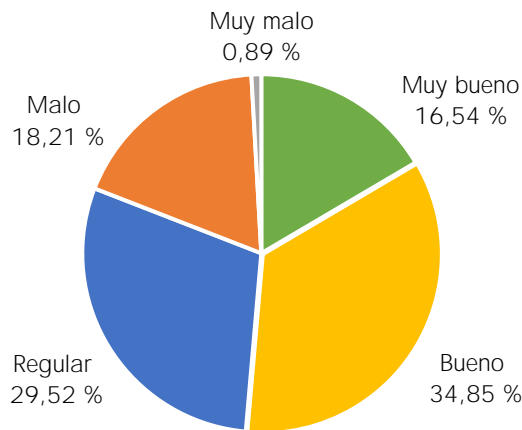
Territorial	Red vial primaria no concesionada a cargo del Invías			Total
	Red pavimentada (km)	Red sin pavimento (km)	Red en intervención (km)	
Antioquia	624,11	7,98	0,00	632,09
Atlántico	26,05	42,75	0,00	68,80
Bolívar	155,09	2,55	0,00	157,65
Boyacá	673,97	168,80	0,00	842,76
Caldas	179,95	0,00	0,00	179,95
Caquetá	398,29	56,16	0,00	454,45
Casanare	561,83	47,78	0,00	609,61
Cauca	644,35	634,28	0,00	1.278,63
Cesar	461,54	28,39	0,00	489,93
Chocó	171,27	106,91	0,00	278,18
Córdoba	243,03	46,03	0,00	289,06
Cundinamarca	209,92	29,22	0,00	239,15
Guajira	148,74	10,26	0,00	159,00
Huila	271,93	213,31	0,00	485,24
Magdalena	158,45	89,50	0,00	247,95
Meta	352,68	232,21	0,00	584,89
Nariño	705,24	14,96	0,00	720,19
Norte de Santander	427,12	113,16	0,00	540,28
Putumayo	154,65	129,04	0,00	283,69
Quindío	112,71	0,00	0,00	112,71
Risaralda	210,45	36,86	0,00	247,31
Santander	873,77	160,98	0,00	1.034,75
Sucre	152,69	0,00	0,00	152,69
Tolima	205,99	0,00	0,00	205,99
Valle	776,50	0,00	17,60	794,10
Ocaña	355,00	4,83	0,00	359,83
San Andrés y Providencia	45,30	0,00	0,00	45,30

Red vial primaria no concesionada a cargo del Invias				
Territorial	Red pavimentada (km)	Red sin pavimento (km)	Red en intervención (km)	Total
Total, red vial	9.300,60	2.175,96	17,60	11.494,16
	80,92 %	18,93 %	0,15 %	100 %

Fuente: Invias (2021).

En el Gráfico 5 se puede apreciar el estado de la red primaria no concesionada a cargo del invias que se encuentra pavimentada, donde se evidencia que el 47 % está en regular o mal estado y solo el 16 % se encuentra en muy buen estado.

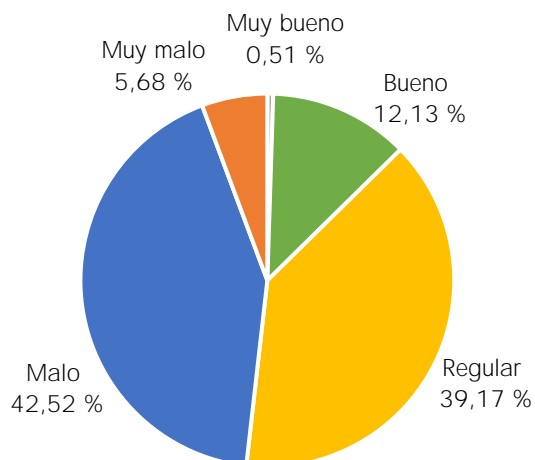
Gráfico 5. Estado de la red vial primaria no concesionada a cargo del Invias pavimentada durante el primer semestre de 2021



Fuente: Invias (2021).

Así mismo, en el Gráfico 6 muestra el estado de la red vial primaria no pavimentada a cargo del INVIAS, evidenciando que cerca del 81 % se encuentra en regular y mal estado y solo el 0,51% en muy buen estado.

Gráfico 6. Estado de la red vial primaria no concesionada a cargo del Invías no pavimentada durante el primer semestre de 2021



Fuente: Invías (2021).

A continuación, se exponen y desarrollan las principales problemáticas que enfrentan cada uno de los corredores viales de la red primaria que serán intervenidos con parte de los proyectos de inversión del *Programa Vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0*.

Candelaria- Belén La Plata

Este corredor corresponde a una vía nacional que conecta la región suroriental del Cauca con el suroccidente del Huila, y por medio de esta, con el centro del país y los puertos del Caribe. La longitud de este corredor es de 101,4 km de los cuales 36,5 km. Así mismo, se encuentran sin pavimentar; presenta una capa de rodadura con espesores superiores a los 0,30 metros en algunas zonas; y cuenta con una topografía entre ondulada y montañosa con pendientes que en promedio superan el 3 %.

Debido a las condiciones climáticas de la región, con frecuencia esta superficie presenta problemas de erosión superficial que ocasionan la aparición de baches, ondulaciones y surcos longitudinales y transversales, lo que, a su vez, genera siniestros viales y mayores tiempos de viaje en el tránsito vehicular. El Mapa 1 presenta el corredor vial en mención.

Mapa 1. Corredor Candelaria–Belén–La Plata



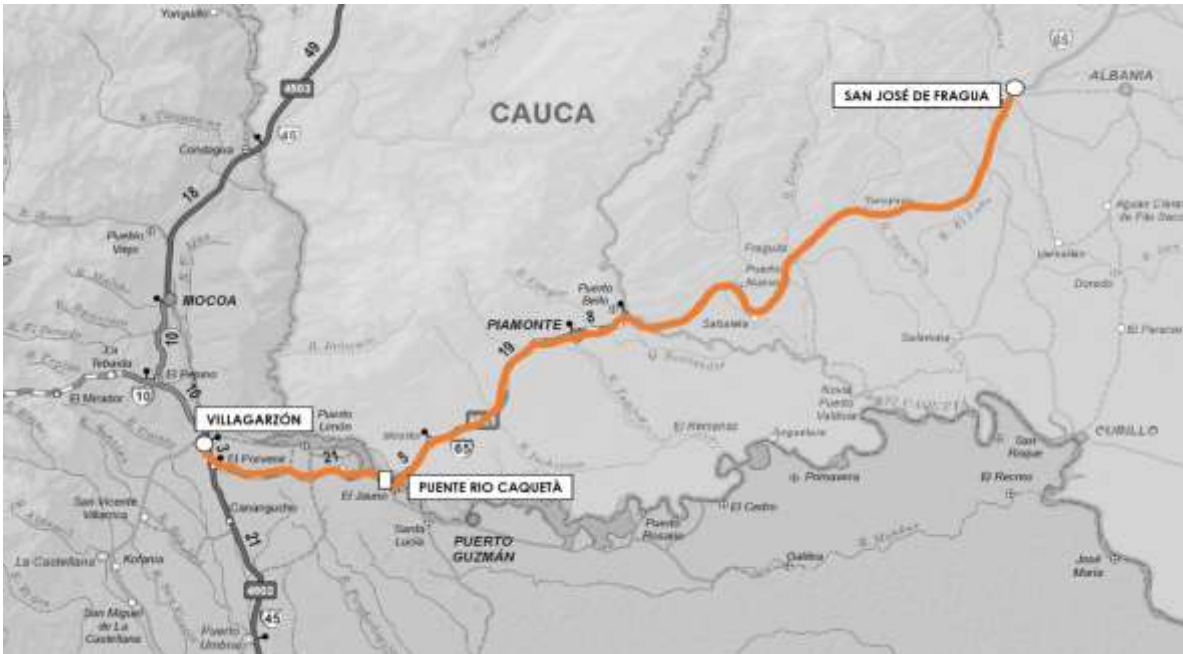
Fuente: Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP con información del Invías (2021).

Villagarzón- San José De Fragua (puente sobre el río Caquetá)

La Carretera 6501 Villagarzón–Puerto Bello atraviesa al departamento de Putumayo (21,2 km), entre el Punto de Referencia (PR) 2+0800 (El Porvenir) y el Punto de Referencia (PR) 24+0000 (río Caquetá), y al departamento de Cauca (31,10 km) entre PR 24+0500 (río Caquetá) y PR 55+0600 (Puerto Bello); finalizando el tramo a cargo del Invías en el puente sobre el río Fragua. La carretera tiene una longitud total de 52,30 km, Ruta 65. En la actualidad la vía presenta discontinuad en el paso sobre el río Caquetá dado que no existe puente vehicular que permita un tránsito eficiente. La longitud del corredor Villagarzón – San José de Fragua es de 109,2 km de los cuáles 79,3 km no se encuentran pavimentados. A ese respecto, la última evaluación realizada sobre este primer tramo de la Ruta 65²¹ determinó que el 21 % del tramo se encuentra en estado regular, mientras que el 79 % restante se encuentra en mal estado. En el Mapa 2 se evidencia el trazado de la carretera en mención.

²¹ Aplicó la metodología para la determinación y calificación del estado de la red vial a partir de criterios técnicos en diciembre de 2020.

Mapa 2. Villa Garzón- San José De Fragua



Fuente: Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP con información del Invías (2021).

Pedregal–Tumaco, Túquerres–Samaniego

La vía Tumaco–Pedregal es el único punto de conexión entre el pacífico nariñense y la ciudad de Pasto en el departamento de Nariño. Esta vía nacional es denominada Ruta 10; está constituida por los tramos 1001 y 1002; y se encuentra localizada entre la llanura del pacífico nariñense y el cruce por la Cordillera de los Andes. El tramo de Tumaco está sobre un terreno plano en el que existen tramos rectos con pendientes longitudinales y transversales muy bajas y grandes radios de curvatura; por su parte, el sector Junín–Túquerres por el contrario presenta altas pendientes por tratarse de un terreno escarpado.

De otra parte, la vía Túquerres–Samaniego se encuentra localizada entre los municipios de Túquerres, Santacruz de Guachaves y Samaniego en el departamento de Nariño, carretera Nacional denominada Ruta 17 que se encuentra constituida por el tramo 1702. La vía tiene una longitud de 44 km aproximadamente, de los cuales 13 km se encuentran sin pavimentar y es la única conexión entre los municipios mencionados con la Ruta 10 que lleva a la ciudad de Pasto. La longitud total del corredor es de 289,8 km pavimentados de los cuales el 30 % se encuentra en regular y mal estado. En el Mapa 3 se presenta el trazado de la vía en mención.

Mapa 3. Pedregal –Tumaco, Túquerres- Samaniego

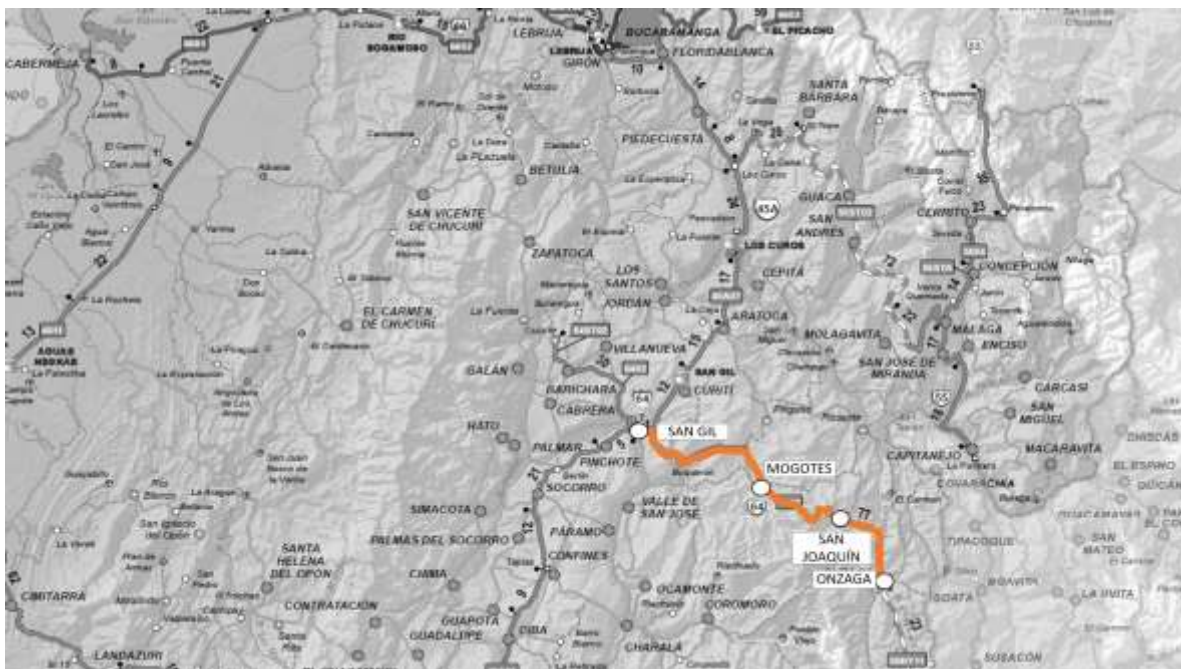


Fuente: Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP con información del Invias (2021).

San Gil–Mogotes–San Joaquín–Onzaga

Las carreteras 6403 cruce ruta 45a San Gil–Onzaga; y 55by11 Santa Rosita–límites con el departamento de Boyacá–Onzaga, están ubicadas al oriente del departamento de Santander. La importancia de estos corredores radica en la posibilidad de comunicar al departamento de Santander con el occidente del departamento de Boyacá. La longitud de este corredor es de 78,2 km de los cuáles 43,4 km no se encuentran pavimentados. Estos sectores se han intervenido a nivel de mantenimiento periódico, sin embargo, existen sectores pavimentados cuya carpeta asfáltica se encuentra en mal estado. En el Mapa 4 se presenta el trazado de las carreteras en mención.

Mapa 4. San Gil – Mogotes – San Joaquín – Onzaga



Fuente: Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP con información del Invías (2021).

Conectividad Arauca -Casanare (Yopal- Paz De Ariporo; La Cabuya -Saravena-Tame-Arauca)

La conexión de los departamentos de Arauca y Casanare mediante los corredores Yopal-Paz de Ariporo-Tame-Saravena; y Tame-Arauca hace parte de la Ruta 65 denominada como la Troncal del Llano la cual permite la comunicación Villavicencio–Yopal–Arauca. Lo anterior, la constituye como una importante vía de conexión en la región de la Orinoquía en la medida en que comunica a los departamentos antes mencionados, posibilitando así también, su comunicación con Bogotá y el resto del país.

En cuanto a la vía Yopal–Paz de Ariporo, en su mayoría, su estructura se encuentra en terraplén presentando asentamientos diferenciales y pérdida de material por la falta de bermas o sobre anchos para evitar la circulación de los vehículos cerca de las orillas, fenómenos que afectan las zonas del terraplén. Así también, las obras hidráulicas menores presentan asentamiento del terreno a la entrada y salida generando riesgo de siniestros viales para los usuarios.

En relación con el segmento La Cabuya–Saravena–Arauca, durante el mes de junio de 2021 se presentaron fuertes lluvias sobre la infraestructura nacional, especialmente en el tramo de 10 km sector Fortul-Saravena, que se extendieron por todo el piedemonte llanero

desencadenando desbordamiento de caños y ríos, los cuales sobrepasaron la capacidad hidráulica de las estructuras existentes haciéndolas colapsar. El Mapa 5 presenta el trazado de las vías en mención.

Mapa 5. Conectividad Arauca -Casanare



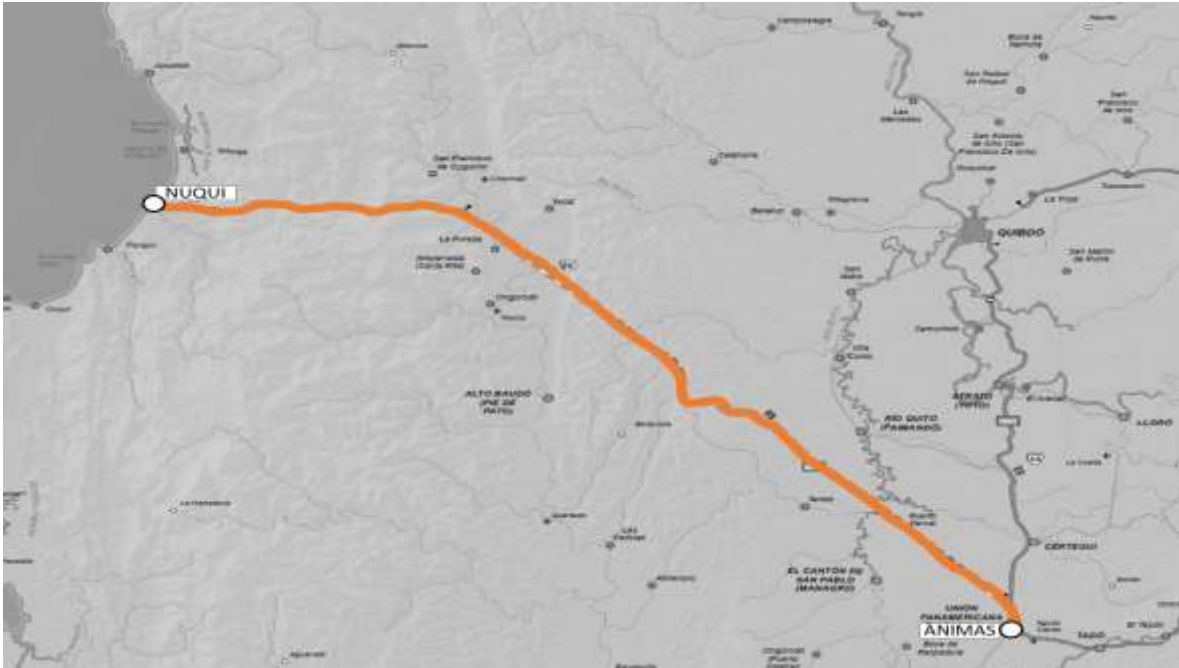
Fuente: Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP con información del Inviás (2021).

Ánimas–Cupidijo–Nuquí

La conexión vial al mar Las Ánimas–Nuquí esta propuesto para ser construido en el complejo territorial conocido como Chocó biogeográfico atravesando la serranía del Baudó y conectando las cuencas de los ríos Atrato (Atlántico) y San Juan (centro del Pacífico) con el Pacífico Norte del Chocó en Colombia.

El corredor tiene una longitud de 130 km, no obstante, a la fecha, solamente se han construido 69 km cuya intervención comprende desde el PR60+000 (El Afirmado) al PR130+000 (La YE). Sin embargo, con el paso del tiempo y la materialización de fenómenos de variabilidad climática de la región, así como gracias a la geología de la zona en la que se ubica, se ha presentado un alto deterioro del corredor vial que no cuenta con estructura de pavimento. En el Mapa 6 se presenta el trazado de las vías en mención.

Mapa 6. Ánimas –Copidijo –Nuquí



Fuente: Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP con información del Invias (2021).

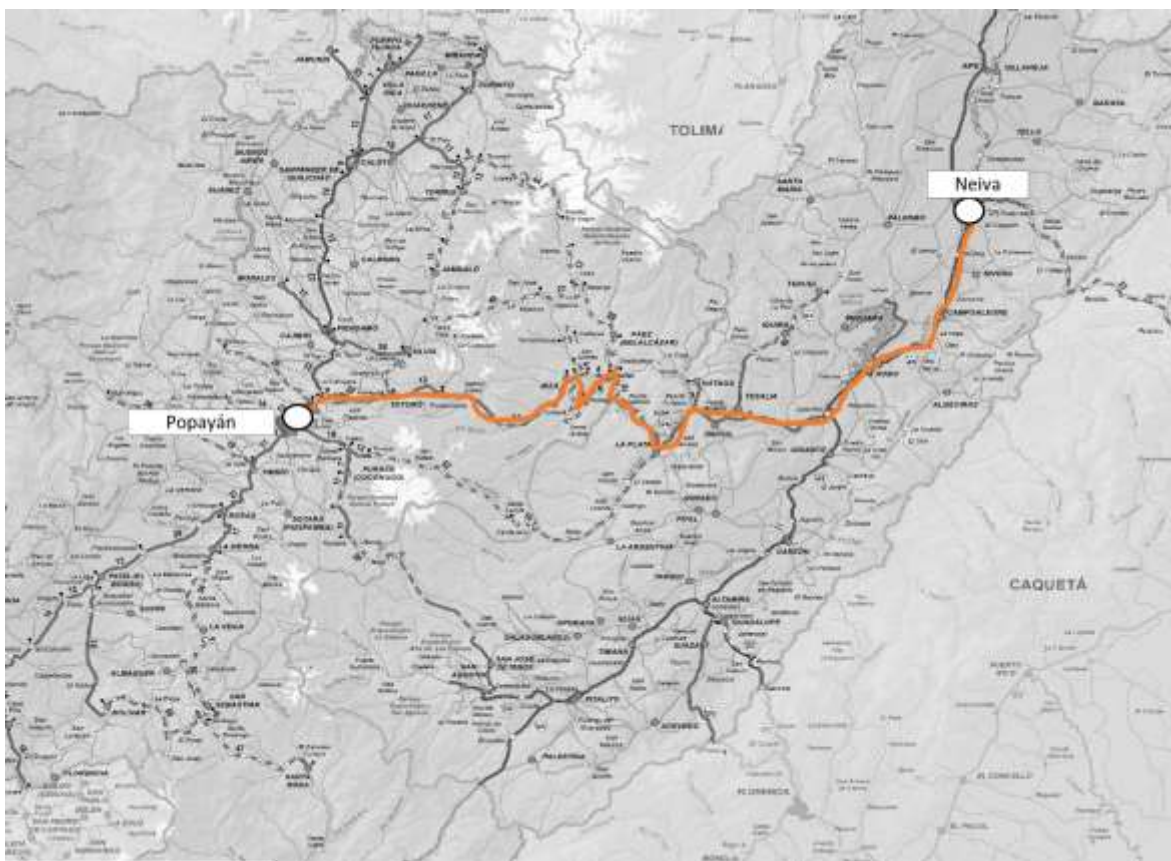
Lo anterior, resulta problemático en la medida que el estado actual del corredor dificulta la salida de productos agrícolas y la conexión de varios centros poblados de comunidades afrodescendientes e indígenas ubicados desde la región occidental hasta el centro del departamento y el resto del país.

Transversal Popayán–Neiva (variantes)

Esta vía une los departamentos de Cauca y Huila partiendo de Popayán en el Cauca y finalizando en el municipio de la Plata en el Huila. Se prevé que la vía conecte a la Troncal de Occidente con la Troncal del Magdalena con lo cual se genere un desarrollo socioeconómico sostenible entre el suroccidente y el centro del País.

La transversal Popayán -Neiva que contempla los sectores Popayán-La Plata y La Plata-Neiva cuenta con una longitud de 172 km de los cuales 27 km se encuentran sin pavimentar. El sector entre Popayán y la Plata presenta zonas de inestabilidad geotécnica en los sectores de Inzá, Ullucos, Juntas y Córdoba dificultando el tránsito de vehículos pesados; la continuidad del corredor; y la transitabilidad en condiciones seguras. Por su parte, el sector La Plata -Neiva se encuentra pavimentado en estado regular. El Mapa 7 presenta el trazado de la vía en mención.

Mapa 7. Transversal Popayán–Neiva

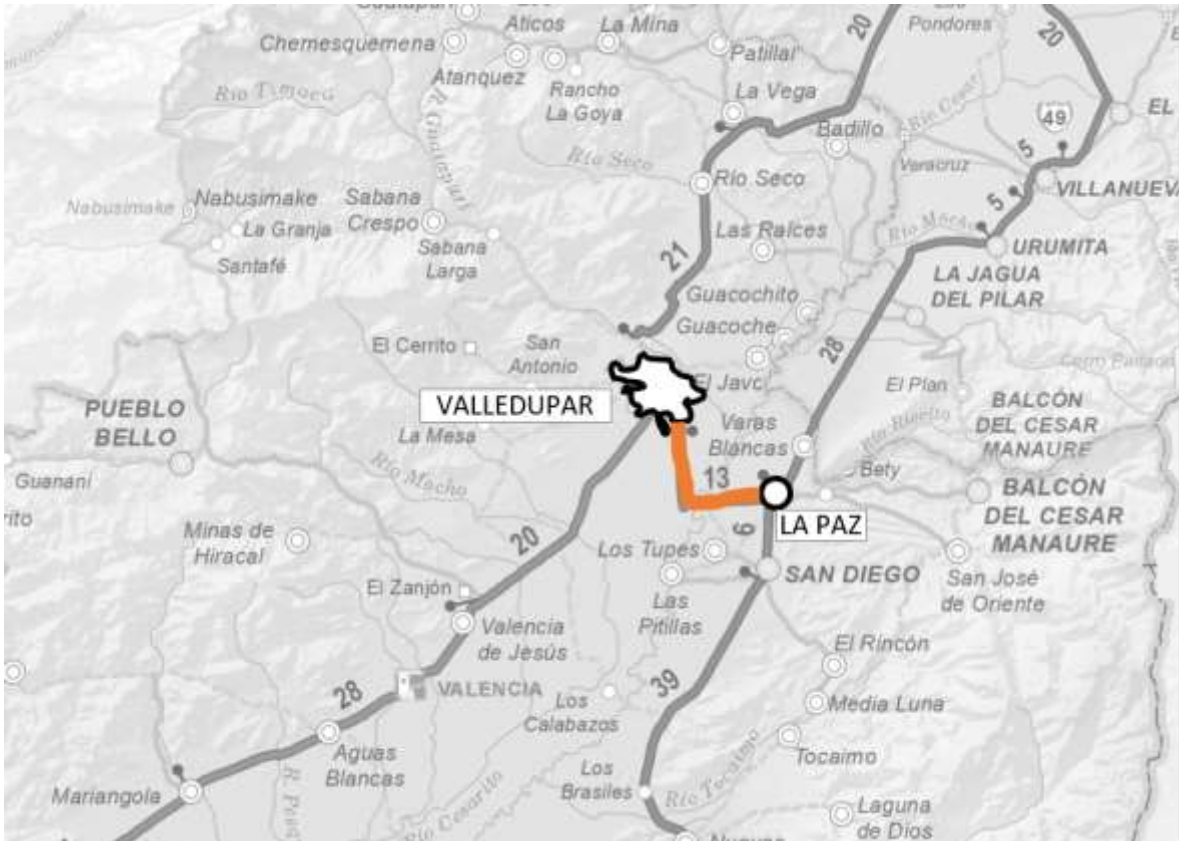


Fuente: Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP con información del Inviás (2021).

Corredor Valledupar-La Paz

La vía se encuentra localizada al norte del departamento del Cesar, conecta las ciudades de Valledupar y el municipio de La Paz. Cabe resaltar, que el municipio de Valledupar actualmente cuenta con un tramo vial, vía 8004, que conecta el área metropolitana, con los municipios de La paz, Manaure, San Diego y Codazzi, además del sur de la Guajira. Actualmente, esta calzada es bidireccional de un solo carril por sentido manejando un volumen de tráfico diario de 12.000 vehículos que superan la capacidad de la infraestructura; esta saturación de la calzada aumenta la congestión y los tiempos de viajes. La longitud total del corredor es de 13,4 km de los cuales el 37 % está en regular o mal estado. El Mapa 8 presenta el trazado de la vía en mención.

Mapa 8. Corredor Valledupar–La Paz



Fuente: Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP con información del Invías (2021).

Palermo-Salamina-Plato

Este corredor paralelo al río Magdalena completa el sistema de troncales del país, las cuales permiten la conexión de la costa norte con el interior. Esta importante troncal alternativa conecta la transversal del Caribe (Barranquilla-Ciénaga) con la transversal Bosconia-Plato-El Carmen, permitiendo un cuarto acceso a la ciudad de Barranquilla como principal centro del desarrollo económico de la región norte, y que al integrarse con la transversal Salamina-Pivijay-Fundación permite completar un importante tramo vial alternativo a la conexión Barranquilla-Ciénaga-Santa Marta, consolidándose a través de un sistema fundamental para el desarrollo equitativo de la subregión del río en el departamento del Magdalena. La longitud total del corredor es de 164,1 km de los cuales 128,8 km no se encuentran pavimentados.

La vía Plato-Salamina-Palermo discurre por una topografía compleja de llano a ondulado en algunos sectores, también con tramos muy cercanos al río Magdalena e igualmente bordeados o delimitados por el otro costado por amplios complejos cenagosos

con ricos ecosistemas, y otros sitios con afectaciones por fenómeno erosivo del río donde se ha perdido la banca de la vía. Los 129 km no pavimentados se encuentran en mal estado, inclusive se presentan sectores a nivel de rasante, lo que genera que en época invernal se presenten serias afectaciones a la conectividad de los municipios, dificultando la llegada de insumos esenciales y generando durante todo el año sobrecostos en la canasta familiar de la región, así como un desarrollo económico muy limitado y precario de las comunidades de esta zona del departamento del Magdalena, rica en ganadería y agricultura. De los 34 km que se encuentran inventariados como pavimentados, únicamente los 18 km del tramo Palermo-Salamina y 1 km del tramo Plato-Tenerife se encuentran en buen estado, el resto ha perdido la carpeta asfáltica prácticamente en su totalidad, requiriendo además obras de arte y mantenimiento de las existentes. El Mapa 9 presenta el trazado de la vía en mención.

Mapa 9. Palermo-Salamina-Plato

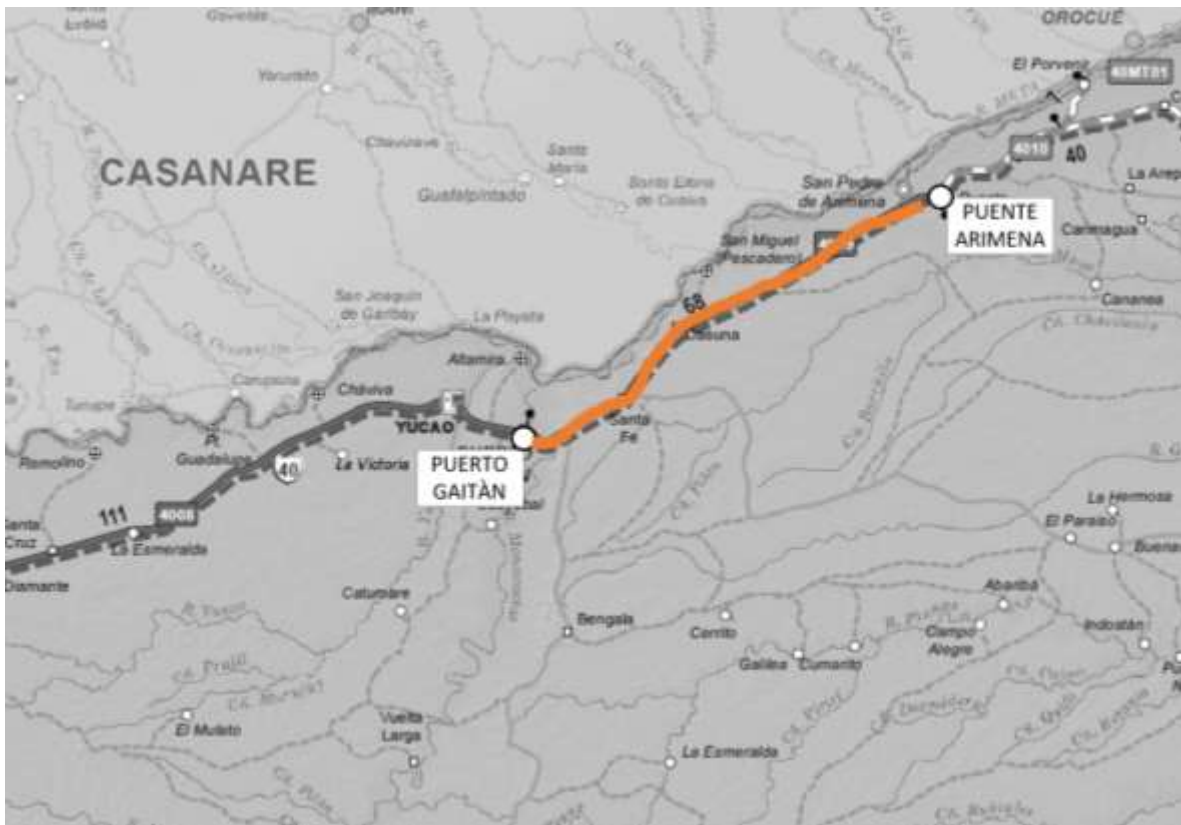


Fuente: Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP con información del Inviás (2021).

Puerto Gaitán–Puente Arimena

El corredor cuenta con una longitud de 68 km, de los cuales 50 km se encuentran sin pavimentar en mal estado y 18 km pavimentados de los cuales el 77 % se encuentran el mal estado con baches aislados, fisuras, desgaste y deformaciones. Lo anterior es problemático dado que es una de las principales vías de comunicación entre el departamento de Vichada y el departamento del Meta, dificultando el ingreso y salida de bienes hacia Vichada y el paso de vehículos pesados de las actividades económicas de la región. El Mapa 10 presenta el trazado de la vía en mención.

Mapa 10. Puerto Gaitán – Puente Arimena



Fuente: Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP con información del Inviás (2021).

Colombia–La Uribe

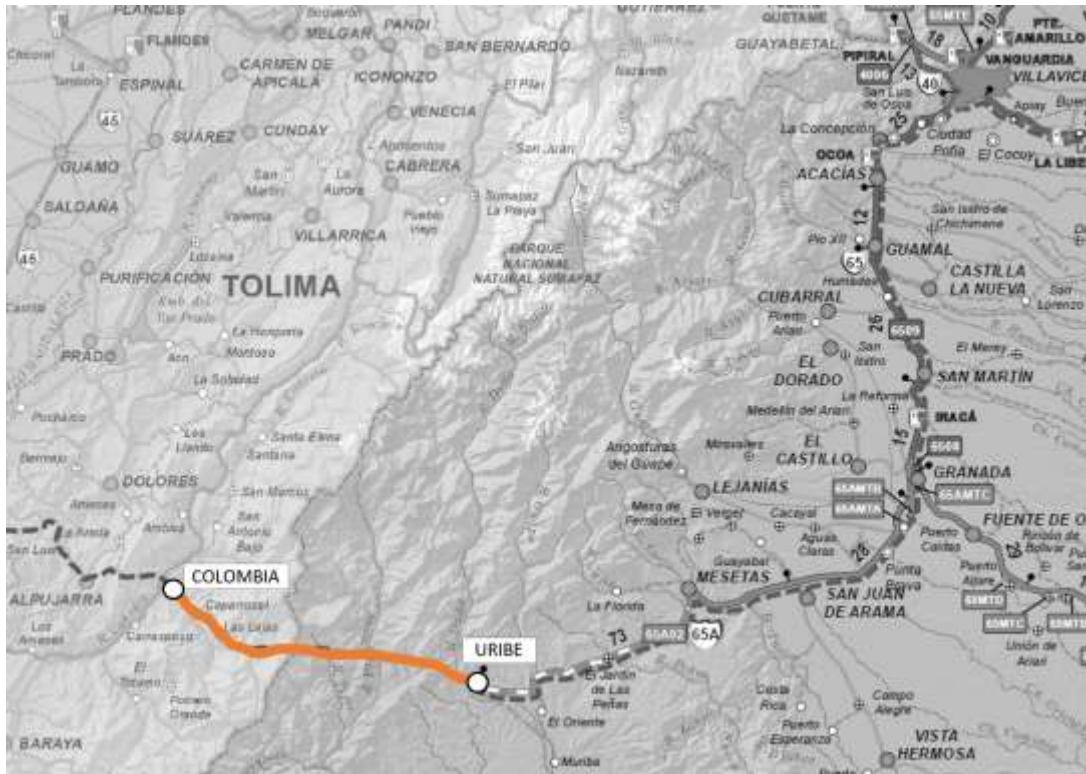
El proyecto se encuentra ubicado en la región de la Orinoquía comunicando el municipio de Colombia en el departamento del Huila con el municipio de La Uribe en el departamento del Meta, atravesando la cordillera Oriental para llegar a este último

departamento y entrar a la Orinoquia colombiana. La topografía implica el paso por terrenos que van desde plano hasta montañoso y escarpado.

El corredor tiene una localización estratégica, puesto que comunica el alto Magdalena con la Orinoquia colombiana, trayendo consigo beneficios económicos no solo para la región sino para todo el país. Este corredor se localiza aproximadamente a 151 km de la ciudad de Villavicencio capital del departamento del Meta y aproximadamente a 249 kilómetros de la capital de la República.

El segmento Colombia-La Uribe se encuentra con rasante en estado natural que dificulta el tránsito de vehículos a través de los 60 km de longitud del corredor. Durante la temporada de lluvias el corredor se vuelve intransitable, generando que los usuarios deban recorrer la vía alterna La Uribe – Villavicencio – Bogotá – Neiva, la cual excede en más de 500 km de longitud y tiene una duración de viaje de 11 horas aproximadas en automóvil. Lo anterior, eleva los costos de operación del transporte y los tiempos de viaje. El Mapa 11 presenta el trazado de la vía en mención.

Mapa 11. Colombia – La Uribe



Fuente: Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP con información del Invías (2021).

Montenegro–Cartago

El corredor vial Montenegro-Cartago tiene una longitud de 44,6 kilómetros de los cuales sólo el 16 % se encuentran en buen estado. El corredor está ubicado en los departamentos de Quindío y Valle del Cauca. El trazado de la vía se desarrolla sobre un terreno variable entre plano y ondulado. La vía actualmente sirve como corredor turístico del departamento del Quindío con presencia de varios parques y hoteles.

El corredor presenta dos problemáticas relacionadas con: (i) el mal estado de la vía, dado que el 64 % de su longitud se encuentra pavimentada en mal estado; y (ii) la reducida capacidad vial debido al alto volumen de tráfico diario de 5.194 vehículos que supera la capacidad actual de la infraestructura. Estas problemáticas dificultan el crecimiento económico de la región, dado que, generan mayores costos de operación vehicular, y ralentizan las dinámicas de comercialización de productos de la región, así como del turismo. El Mapa 12 presenta el trazado de la vía en mención.

Mapa 12. Montenegro–Cartago



Fuente: Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP con información del Invías (2021).

Manizales-Mariquita

El corredor Manizales–Mariquita hace parte de los corredores estratégicos para el país, toda vez que es una de las rutas disponibles para conectar el centro del país con el occidente del mismo, además del Alto de La Línea. La longitud del corredor es de 128,4 km de los

cuales el 25 % se encuentra en mal estado, pues las especificaciones técnicas del corredor vial no son adecuadas para transitar de manera efectiva y segura; situación que se ha evidenciado históricamente a través del alto número de siniestros viales, y la dificultad de tránsito para vehículos de carga por los radios de curvatura. El Mapa 13 presenta el trazado de la vía en mención.

Mapa 13. Manizales-Mariquita



Fuente: Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible del DNP con información del Invías (2021).

Puentes nacionales, conexión emergencia

El mantenimiento preventivo adecuado y eficiente de la infraestructura vial es fundamental para el desarrollo socioeconómico del país, los puentes son los componentes más vulnerables del sistema nacional de carreteras, frecuentemente son los elementos que influyen en que la continuidad del servicio de transporte se efectúe en forma permanente y segura, favoreciendo en general un apropiado funcionamiento de los corredores del país.

Al respecto, el Invías tiene a su cargo la evaluación, y verificación del estado de 1.735 puentes de los 3.457 existentes en los corredores de la red primaria. Para tal fin, a partir de los informes de seguimiento diario de las administraciones viales, el reporte trimestral y anual que allegan las direcciones territoriales, se consolida un plan de necesidades de intervenciones en los puentes, priorizando los de calificación 3 y 4 de acuerdo a los lineamientos de Sistema de Puentes de Colombia.

De tal manera, se identificó que, debido a la limitada inversión de recursos para garantizar estructuras eficientes y seguras para las conexiones integrales a lo largo de los corredores del país, actualmente existen corredores con puentes en riesgo de colapso. Lo

anterior es problemático dado que: (i) aunque se mitigue el riesgo de colapso, la integridad de la infraestructura no garantiza en el largo plazo la seguridad de los usuarios y bienes que la transitan; y (ii) de materializarse el riesgo de colapso habría desconexión del corredor, entre otros riesgos.

Corredores Férreos Nacionales

El país cuenta con 3.533 kilómetros de red férrea, de los cuales 1.734 se encuentran a cargo del Invías. Así mismo, 16 corredores de esta red se encuentran inactivos como se evidencia en la Tabla 7.

Tabla 7. Red férrea a cargo del Invías

No.	Tramos	Longitud (km)	Estado
1	La Felisa-Envigado	183	Inactivo
2	Cartago-Pereira	33	Inactivo
3	La Tebaida-Armenia	17	Inactivo
4	Armenia-Manizales	135	Inactivo
5	Cali-Popayán	162	Inactivo
6	Puerto Wilches (El Cruce)-Bucaramanga	118	Inactivo
7	Lenguazaque-Barbosa	117	Inactivo
8	Facatativá-Espinal	150	Inactivo
9	La Dorada-Buenos Aires	177	Inactivo
10	Espinal-Neiva	160	Inactivo
11	Espinal-Picalaña-Ibagué	55	Inactivo
12	Bogotá-El Salto	32	Inactivo
13	La Dorada-Facatativá	166	Inactivo
14	Envigado-Cisneros	93	Inactivo
15	Cabañas-Cisneros	74	Inactivo
16	Zipaquirá-Lenguazaque	57	Inactivo
17	Bogotá (K0+00-K5+000)	5	Activo
Total, red férrea Invías		1.734	

Fuente: DNP (2021).

Teniendo en cuenta la baja inversión histórica en estos corredores, se presenta deterioro significativo de franjas, estaciones, túneles y puentes, lo que dificulta una posible reactivación de corredores férreos.

4. DEFINICIÓN DE LA POLÍTICA

De acuerdo con los antecedentes; la justificación; y el diagnóstico presentado previamente, a continuación, se formula el objetivo; el plan de acción; las estrategias de seguimiento; y el esquema de financiamiento con los que, de conformidad con lo establecido en el artículo 11 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 2.8.1.7.1.3. del Decreto 1068 de 2015, se somete a consideración del CONPES la Declaración de Importancia Estratégica de los proyectos de inversión del *Programa Vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0*, cuya ejecución excede el actual período de Gobierno.

4.1. Objetivo General

Garantizar la ejecución de los proyectos de inversión del *Programa Vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0* que busca la recuperación de la infraestructura primaria, red regional, vías terciarias y férreas que permiten consolidar una red estratégica de transporte en el país para contribuir a la conectividad de los territorios; impactar positivamente la productividad; promover el cierre de brechas y disminuir la desigualdad regional; contribuir a la reactivación económica; afianzar la presencia del Estado en el territorio; y fomentar el crecimiento sostenible.

4.2. Plan de Acción

Considerando la situación descrita en el diagnóstico y con base en la información técnica documentada en los antecedentes, a continuación, se presenta el plan de acción para llevar a cabo la ejecución de los proyectos de inversión del *Programa Vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0*.

4.2.1. Descripción de los proyectos

Teniendo en cuenta la importancia, características y oportunidades que presentan los proyectos de conexión integral con corredores primarios, regionales, vías terciarias, puentes nacionales, red férrea, conexión y de emergencias descritas en el diagnóstico, se realizarán actividades de mejoramiento de la red vial primaria, regional y terciaria. Estas actividades comprenden la intervención de aproximadamente 1.625 km de carreteras primarias, secundarias (regionales) y terciarias en 24 departamentos del país, así como la intervención del mantenimiento y rehabilitación de 278 km de red férrea y la solución de 70 puentes de emergencia. En esta infraestructura vial se promoverá la optimización técnica, innovación y sostenibilidad de tal forma que concluya en un valor agregado de la inversión.

En la Tabla 8 se muestran las metas de los proyectos que responden a las problemáticas planteadas en el diagnóstico.

Tabla 8. Alcances estimados para los proyectos de inversión del Programa Vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0

	Proyecto	Alcance ^(a)	km
	Vías terciarias		750
1	Mejoramiento, Mantenimiento y Rehabilitación de Corredores Rurales Productivos - Colombia Rural. Nacional	Mejoramiento de vías terciarias mediante la implementación de la guía técnica del programa Colombia Rural ^(b)	750
	Vías para conectar territorios (Vías secundarias)		365
2	Construcción, mejoramiento y mantenimiento de infraestructura para conectar territorios, gobiernos y poblaciones. Nacional	Pavimentación: Estructura de pavimento, obras de drenaje, señalización ^(b)	365
	Vías primarias		510
3	Candelaria-La Plata- Belén	Mejoramiento: Estructura de pavimento, obras de drenaje, corrección geométrica	8
4	Villa Garzón-San José de Fragua y puente sobre el Río Caquetá	Mejoramiento: Estructura de pavimento, obras de drenaje, corrección geométrica y construcción de puente	72
5	Pedregal - Tumaco -Túquerres - Samaniego	Mejoramiento: Estructura de pavimento, obras de drenaje, corrección geométrica	35
6	San Gil- Mogotes-San Joaquín – Onzaga	Mejoramiento: Estructura de pavimentos, puentes, obras de drenaje y señalización.	30
7	Conectividad Arauca- Casanare: Yopal Paz de Ariporo; La Cabuya- Saravena-Arauca	Mejoramiento: Estructura de pavimentos, puentes, obras de drenaje y de estabilización de taludes a lo largo del corredor	80
8	Ánima- Copidijo – Nuquí	Mejoramiento: Estructura de pavimento, obras de drenaje, señalización	20
9	Transversal Poópayán Neiva (Variantes en Inza, Ullucos, Juntas y Córdoba)	Mejoramiento: Estructura de pavimento, obras de drenaje, corrección geométrica	20
10	Doble calzada del nuevo corredor Valledupar - La Paz.	Construcción segunda calzada	10
11	Palermo- Salamina-Plato	Mejoramiento: Estructura de pavimento, obras de drenaje, corrección geométrica	73

	Proyecto	Alcance ^(a)	km
12	Puerto Gaitán - Puente Arimena.	Mejoramiento: Estructura de pavimento, obras de drenaje, señalización	62
13	Colombia- La Uribe (eje vial de la conexión Pacífico-Orinoquía)	Mejoramiento: Estructura de pavimento, obras de drenaje, corrección geométrica	20
14	Doble calzada Montenegro – Cartago.	Construcción segunda calzada y mejoramiento existente.	30
15	Manizales- Mariquita	Intervenciones de mejoramiento a lo largo de calzada existente.	50
	Puentes nacionales, conexión y de emergencias		70
16	Puentes nacionales, conexión y de emergencias	Solución a 70 puentes de emergencia	70
	Corredores férreos nacionales		278
17	Mantenimiento y rehabilitación de corredores Férreos Nacionales ^(c)	Mantenimiento funcional de 5 corredores férreos.	278

Fuente: Inviás (2021).

Notas: ^(a) Las metas proyectadas son estimadas por el Inviás y obedecen a las condiciones actuales de los corredores, cuyas intervenciones en el largo plazo podrían ser susceptibles de eventuales ajustes, lo cual será de responsabilidad del sector transporte de conformidad con la normativa aplicable. ^(b) Inviás priorizará de acuerdo con criterios técnicos. ^(c) El proyecto, se enfoca en la preservación de franjas, estaciones, túneles y puentes férreos, así como en el desarrollo de todas las actividades necesarias para mantenerlos en un estado de conservación que permitan la operación férrea, garantizando de esta manera la vocación de uso férreo no solo de la red sino de sus anexidades y la reactivación de los corredores para la operación de transporte. Las actividades de mantenimiento y rehabilitación no afectarán de ningún modo la vocación ferroviaria de los corredores y permitirán la disponibilidad inmediata de la red férrea para una eventual operación. Todas las intervenciones realizadas en estos corredores deberán tener en cuenta al cumplimiento de la normatividad vigente en materia de gálibos mínimos de operación, implantación de obstáculos, requerimientos técnicos de seguridad ferroviaria, así mismo, deberán evitar que se obstaculice la continuidad de la línea férrea y garantizar que se mantenga la condición de bien de uso público que ostenta todos los elementos que la componen.

Adicionalmente, se contempla el mantenimiento para garantizar la transitabilidad en todos los tramos, así como la gestión social, predial y ambiental que se requiere en cada proyecto. Así mismo, y de acuerdo con las herramientas técnicas disponibles, el Ministerio de Transporte y el Invías priorizarán los corredores de vías terciarias, vías secundarias, puentes nacionales, red férrea, conexión y de emergencias.

4.3. Beneficios del programa

De conformidad con lo señalado por el Invías, con la ejecución de las obras que priorizará esta entidad se estima lograr el mejoramiento de 1.625 km de carreteras primarias, secundarias (regionales) y terciarias, con lo cual se espera lograr reducciones en los costos de operación y tiempos de recorrido.

Con respecto a las vías secundarias y terciarias, si bien esta red vial es el último eslabón dentro de los componentes de la red de transporte nacional, estos enlaces son importantes en términos de proveer accesibilidad a la población rural. La ausencia total o temporal de conectividad en las regiones apartadas del país supone un factor de restricción para proveer los servicios básicos esenciales a población vulnerable en términos de educación, salud, mercados locales y oportunidades laborales.

La Fundación para la Educación Superior y el Desarrollo demostró mediante un estudio del año 2015 una correlación y causalidad directa entre el estado de la infraestructura vial y la tasa de pobreza rural. Según este estudio un aumento del 10 % en el número de kilómetros en buen estado por kilómetro cuadrado de área rural reduce el Índice de Pobreza Multidimensional a nivel municipal en un 5 % (Fundación para la Educación Superior y el Desarrollo , 2015). Adicionalmente algunos de los beneficios asociados a las intervenciones planteadas están relacionados con la disminución de tiempos de desplazamiento y al aumento de velocidad en el tramo a intervenir, cuyos resultados se presentan en la Tabla 9²². Se observa que para todos los tipos de transporte se incrementa de manera importante la velocidad promedio y se reducen los costos de desplazamiento.

²² Los beneficios entre los distintos proyectos viales resultan iguales en los casos en los que las vías tengan condiciones de topografía parecidas. Los alcances de las actividades de mejoramiento y rehabilitación generarían beneficios similares para estos casos.

Tabla 9. Beneficios en transporte²³ estimados con la implementación de los proyectos contemplados en el presente documento (a)

Beneficio	Automóvil	Campero-camioneta	Busetón	Bus	Camión 2 ejes	C2-S1 ^(a)	C3-S2 ^(b)	C3-S3 ^(c)
Aumento en la velocidad Promedio (km/hora)	23	29	9	5	10	9	6	5

Fuente: Invías (2020).

Tabla 8. Beneficios en transporte estimados con la implementación de los proyectos contemplados en el presente documento (b)

Beneficio	Automóvil	Campero-camioneta	Busetón	Bus	Camión 2 ejes	C2-S1 ^(a)	C3-S2 ^(b)	C3-S3 ^(c)
Reducción promedio de costos de operación (pesos /km/vehículo)	115	357	1.185	1.413	580	1.034	1.941	2.057

Fuente: Invías (2020).

Notas: ^(a) C2-S1 hace referencia a articulado de tres ejes. ^(b) C3-S2 hace referencia a articulado de cinco ejes. ^(c) C3-S3 equivale a articulado de seis ejes.

Los proyectos de inversión que se declaran de importancia estratégica mediante el presente documento, con impacto en la reactivación y crecimiento sostenible de la productividad regional y que, por sus características de ejecución superan el período de gobierno, garantizan la complementariedad de las inversiones actualmente en ejecución en el sector transporte; la disminución anual de costos de operación; y la continuidad en términos de generación de empleo considerando que se estima que este programa generará más de 130.000 empleos directos en los que el 52 % corresponde a proyectos regionales y rurales, tal y como se detalla en la Tabla 10 presentada a continuación.

²³ Los valores obtenidos son el resultado de la diferencia entre los valores de precios económicos de costos de operación vehicular para vías pavimentadas y no pavimentadas publicados por Invías en los documentos por cada tipo de vía y de vehículo.

Tabla 10. Beneficios sociales del *Programa Vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0*

	Proyecto	No. Habitantes beneficiados	Empleos generados
1	Mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de Corredores Rurales Productivos - Colombia Rural, a nivel. Nacional	2,4 millones	33.760
2	Construcción, mejoramiento y mantenimiento de infraestructura para conectar territorios, gobiernos y poblaciones a nivel. Nacional*	8,5 millones	36.500
3	Candelaria-La Plata- Belén	100.00	520
4	Villa Garzón-San José de Fragua y puente sobre el Río Caquetá	390.00	5.590
5	Pedregal - Tumaco -Túquerres – Samaniego	452.00	3.250
6	San Gil- Mogotes-San Joaquín – Onzaga	64.679	2.925
7	Conectividad Arauca- Casanare: Yopal – Paz de Ariporo; La Cabuya- Saravena-Arauca	177.700	4.732
8	Ánimas – Copidijo – Nuquí	53.000	1.625
9	Transversal Popayán Neiva (variantes en Inza, Ullucos, Juntas y Córdoba)	411.259	3.185
10	Segunda calzada del nuevo corredor Valledupar - La Paz (doble calzada)	562.529	1.612
11	Palermo- Salamina-Plato	267.244	9.750
12	Puerto Gaitán - Puente Arimena.	82.000	6.019
13	Colombia- La Uribe (eje vial de la conexión Pacífico-Orinoquía)	1.500.000	5.603
14	Doble calzada Montenegro – Cartago.	600.337	3.093
15	Manizales- Mariquita	733.456	5.688
16	Puentes nacionales, conexión y de emergencias	236.450	6,916
17	Mantenimiento y rehabilitación de corredores Férreos Nacionales	1.371.000	1.500

Fuente: Invías (2021).

4.4. Seguimiento

El seguimiento a la ejecución física y presupuestal de las acciones propuestas para el cumplimiento del objetivo del presente documento CONPES se realizará a través del Plan de Acción y Seguimiento (PAS), que se encuentra en el Anexo A. El reporte periódico al PAS lo realizarán el Invías y el Ministerio de Transporte y será consolidado y divulgado por el Departamento Nacional de Planeación con una periodicidad de 6 meses a partir de junio de

2022, con un informe de cierre en diciembre de 2030. El cronograma de seguimiento se muestra en la Tabla 11.

Tabla 11. Cronograma de seguimiento

Corte	Fecha	Año
1	Junio	2022
2	Diciembre	2022
3	Junio	2023
4	Diciembre	2023
5	Junio	2024
6	Diciembre	2024
7	Junio	2025
8	Diciembre	2025
9	Junio	2026
10	Diciembre	2026
11	Junio	2027
12	Diciembre	2027
13	Junio	2028
14	Diciembre	2028
15	Junio	2029
16	Diciembre	2029
17	Junio	2030
18	Diciembre	2030

Fuente: DNP (2021).

4.5. Financiamiento

Para el análisis técnico y económico que soporta el valor estimado de los proyectos de inversión que se declaran de importancia estratégica se tomaron como referentes: (i) los informes entregados por los administradores viales contratados por el Invías; (ii) los informes entregados por la territorial de Invías, la Subdirección de la Red Nacional de Carreteras, la Subdirección de Red Terciaria y Férrea; (iii) los estudios y diseños a nivel de factibilidad disponibles; y (iv) los informes generados por las visitas de campo y estudios de precios del mercado. Frente a este punto, se aclara que toda la anterior información es de responsabilidad del Invías.

Las inversiones relacionadas en la Tabla 12 incluyen obra e interventoría. La, primera comprende la actualización, ajuste y complementación de los estudios y diseños existentes,

el alcance del contrato, el monto de las obras complementarias, un gobierno corporativo del contrato, y además se estima un valor para la atención de los riesgos que se derivan del proyecto a cargo del contratista, impuestos, tasas impositivas y costos directos e indirectos. Igualmente, incluye los ajustes por cambio de vigencia hasta la terminación del contrato y las variaciones en los precios de los insumos de acuerdo con lo previsto en la minuta del contrato.

El Confis, en sesión del 14 de Julio de 2021, otorgó el correspondiente aval fiscal para la solicitud de vigencias futuras excepcionales, en concordancia con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo, teniendo en cuenta que el objeto de los proyectos de inversión declarados de importancia estratégica se encuentra en línea con lo establecido en el artículo 11 de la Ley 819 de 2003 y de conformidad con el artículo 2.8.1.7.1.3 del Decreto 1068 de 2015 (Anexo B).

Tabla 12. Recursos de los proyectos de inversión pertenecientes al *Programa vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0*

(millones de pesos constantes de 2021)

	Proyecto	Valor
	Colombia Rural (Vías terciarias)	615.000
1	Mejoramiento, Mantenimiento y Rehabilitación de Corredores Rurales Productivos - Colombia Rural. Nacional	615.000
	Vías para conectar territorios (Vías secundarias)	1.592.500
2	Construcción, mejoramiento y mantenimiento de infraestructura para conectar territorios, gobiernos y poblaciones. Nacional)	1.592.500
	Vías primarias	2.521.000
3	Candelaria-La Plata- Belén	16.000
4	Villa Garzón -San José de Fragua y puente sobre el Río Caquetá	300.000
5	Pedregal - Tumaco -Túquerres – Samaniego	100.000
6	San Gil- Mogotes-San Joaquín – Onzaga	90.000
7	Conectividad Arauca- Casanare: Yopal – Paz de Ariporo; La Cabuya- Saravena-Arauca	200.000
8	Ánimas- Copidijo – Nuquí	50.000
9	Transversal Popayán Neiva (Variantes en Inza, Ullucos, Juntas y Córdoba)	200.000
10	Segunda calzada del nuevo corredor Valledupar - La Paz (doble calzada)	70.000
11	Palermo- Salamina-Plato	300.000
12	Puerto Gaitán - Puente Arimena.	200.000
13	Colombia- La Uribe (eje vial de la conexión Pacífico-Orinoquía)	200.000
14	Doble calzada Montenegro – Cartago.	250.000

	Proyecto	Valor
15	Manizales- Mariquita	175.000
16	Puentes nacionales, conexión y de emergencias	370.000
	Vive Colombia Vías Verdes (Corredores férreos nacionales)	150.000
17	Mantenimiento y rehabilitación de corredores Férreos Nacionales	150.000

Fuente: Invías (2021).

El detalle del flujo de recursos de cada uno de los proyectos se presenta en la Tabla 13.

Tabla 13. Distribución anual de recursos por proyecto de inversión del *Programa vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0*

(millones de pesos constantes de 2021)

Proyecto	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Colombia Rural (Vías terciarias)									
Mejoramiento, Mantenimiento y Rehabilitación de Corredores Rurales Productivos – Colombia Rural. Nacional	164.500	330.200	120.300						
Vías para conectar territorios (Vías secundarias)									
Construcción, mejoramiento y mantenimiento de infraestructura para conectar territorios, gobiernos y poblaciones. Nacional	145.750	176.500	232.250	205.000	199.000	169.000	121.000	180.000	164.000
Vías primarias									
Candelaria-La Plata- Belén	4.800	11.200							
Villa Garzón -San José de Fragua y puente sobre el río Caquetá	10.000	10.000	30.000	55.000	30.000	30.000	40.000	40.000	55.000
Pedregal – Tumaco -Túquerres – Samaniego	10.000	10.000	15.000	15.000	15.000	15.000	20.000		
San Gil- Mogotes-San Joaquín – Onzaga	9.000	10.000	15.000	18.000	18.000	20.000			
Conectividad Arauca- Casanare: Yopal Arauca- Ánima- Copidijo – Nuquí	5.000	10.000	20.000	20.000	20.000	25.000	25.000	25.000	50.000
Transversal Popayán Neiva (incluye variantes en Inza, Ullucos, Juntas y Córdoba)	5.000	10.000	10.000	20.000	30.000	30.000	40.000	35.000	20.000
Segunda calzada del nuevo corredor Valledupar – La Paz (doble calzada)	10.000	10.000	10.000	10.000	30.000				
Palermo- Salamina-Plato	15.000	15.000	15.000	30.000	30.000	45.000	50.000	50.000	50.000
Puerto Gaitán – Puente Arimena.	10.000	10.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	40.000	40.000
Colombia- La Uribe (eje vial de la conexión Pacífico-Orinoquía)	10.000	10.000	20.000	20.000	20.000	20.000	30.000	40.000	30.000
Doble calzada Montenegro – Cartago.	15.000	20.000	20.000	25.000	25.000	35.000	40.000	40.000	30.000
Manizales- Mariquita	15.000	13.000	13.000	15.000	15.000	20.000	43.000	15.000	26.000
Puentes nacionales, conexión y de emergencias	45.000	25.000	35.000	50.000	30.000	40.000	50.000	60.000	35.000
Vive Colombia Vías Verdes (Corredores férreos nacionales)									
Mantenimiento y rehabilitación de corredores Férreos Nacionales	15.000	15.000	15.000	15.000	30.000	30.000	30.000		

Fuente: Aval Fiscal 14 de julio de 2021.

5. RECOMENDACIONES

El Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público recomiendan al Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES):

1. Declarar de importancia estratégica los proyectos de inversión descritos en este documento pertenecientes al *Programa Vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0* de acuerdo con lo establecido en la Ley 819 de 2003 y en el Decreto 1068 de 2015.
2. Solicitar al Departamento Nacional de Planeación consolidar y divulgar la información del avance de las acciones según lo planteado en el Plan de Acción y Seguimiento (Anexo A). La información deberá ser proporcionada por las entidades involucradas de manera oportuna según lo establecido en este documento.
3. Solicitar al Ministerio de Transporte y al Instituto Nacional de Vías realizar las acciones necesarias para adelantar el trámite correspondiente para la aprobación de vigencias futuras excepcionales requeridas para la financiación y ejecución de los proyectos de inversión para las obras de infraestructura aquí presentadas, de acuerdo con la normativa aplicable y acorde con el Marco de Gasto de Mediano Plazo del sector transporte y el Marco Fiscal de Mediano Plazo.
4. Solicitar al Instituto Nacional de Vías realizar las acciones necesarias para contratar y ejecutar las actividades que conforman los proyectos de inversión, de acuerdo con la normativa aplicable²⁴, procurando la optimización de los recursos y del tiempo durante la ejecución de las obras, así como el desarrollo funcional e integral del proyecto, para garantizar la sostenibilidad de las inversiones.

²⁴ Se debe considerar que según lo dispuesto en el artículo 110 del Decreto 111 de 1996 Estatuto Orgánico del Presupuesto, los mecanismos jurídicos de ejecución contractual son competencia de las entidades ejecutoras de los proyectos de inversión. **Artículo 110.** *Los órganos que son una sección en el Presupuesto General de la Nación, tendrán la capacidad de contratar y comprometer a nombre de la persona jurídica de la cuál hagan parte, y ordenar el gasto en desarrollo de las apropiaciones incorporadas en la respectiva sección, lo que constituye la autonomía presupuestal a que se refieren la Constitución Política y la ley. Estas facultades estarán en cabeza del jefe de cada órgano quien podrá delegarlas en funcionarios del nivel directivo o quien haga sus veces, y serán ejercidas teniendo en cuenta las normas consagradas en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y en las disposiciones legales vigentes. (...)*

ANEXOS

Anexo A. Plan de Acción y Seguimiento (PAS)

Ver archivo Excel adjunto

Anexo B. Aval Confis



5.2.0.1. Grupo de Infraestructura e Innovación

Doctora
ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ
 Ministra de Transporte.
 Calle 24 # 60 - 50 Piso 9 Centro Comercial Gran Estación II,
 Bogotá D.C

Radicado entrada 1-2021-057364
 No. Expediente 1014/2021/SITPRES



Radicado: 2-2021-036492
 Bogotá D.C., 15 de julio de 2021 14:54

Asunto: Aval Fiscal Vías para la Conexión de Territorios, el Crecimiento Sostenible y la Reactivación 2.0

Estimada Ministra:

En forma atenta, le comunico que el Consejo Superior de Política Fiscal -CONFIS-, en atención a la solicitud formulada mediante Comunicación MT No.: 20211200667231 del 3 de julio de 2021 y lo dispuesto por la normatividad presupuestal vigente, en especial los artículos 11 de la Ley 819 de 2003 y 2.8.1.7.1.3 del Decreto 1068 de 2015, en la sesión del 14 de julio de 2021, otorgó aval fiscal para que ese Ministerio y el Instituto Nacional de Vías continúen con los trámites ante el Departamento Nacional de Planeación y el Consejo Nacional de Política Económica y Social -CONPES-, de declaratoria de importancia estratégica para el país, el programa "Aval Fiscal Vías para la Conexión de Territorios, el Crecimiento Sostenible y la Reactivación 2.0", a ejecutarse a través de los siguientes programas y proyectos:

Línea Estratégica	Inversión	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Vías primarias	2.521.000	170.800	172.200	233.000	308.000	298.000	300.000	358.000	345.000	335.000
Vías para conectar territorios	1.592.500	145.750	176.500	232.250	205.000	199.000	169.000	121.000	180.000	164.000
Colombia Rural (Vías terciarias)	615.000	184.500	330.200	120.300	0	0	0	0	0	0
Vive Colombia Vías Verdes	159.000	15.000	15.000	15.000	15.000	30.000	30.000	30.000	0	0
Valores en millones de pesos constantes 2021	4.878.500	496.050	693.900	600.550	528.000	527.000	499.000	509.000	525.000	509.000
Equivalencia millones de pesos corrientes*		509.939	734.729	654.963	593.115	609.751	594.675	624.790	663.763	651.120

Fuente: Mintransporte - INVIAS

El aval Fiscal se emite en pesos corrientes, conforme se muestra en el cuadro anterior, calculados con los supuestos macroeconómicos del MFMP de 2021, en todo caso, para garantizar las obligaciones que se

Ministerio de Hacienda y Crédito Público
 Código Postal 111711
 PBX: (571) 361 1700
 Atención al ciudadano (571) 8021270 - Línea Nacional: 01 8000 910071
 atencioncliente@minhacienda.gov.co
 Cámara 8 No. 6C- 38 Bogotá D.C.
 www.minhacienda.gov.co



Validar documento firmado digitalmente en: <http://sa.de.electronicaminihacienda.gov.co>



Continuación oficio Aval fiscal Vías Conexión de Territorios, el Crecimiento Sostenible y la Reactivación 2.0. Ref. 1-2021-057364 Página 2 de 2
deriven de las vigencia futuras que posteriormente se autoricen, el Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías, la Dirección de Inversiones y Finanzas Públicas del Departamento Nacional de Planeación y la Dirección General del Presupuesto Público Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, harán los ajustes correspondientes en la formulación del presupuesto de gastos de inversión del INVIAS para cada vigencia fiscal, teniendo en cuenta la variación observada en el índice de precios.

Cordialmente,

CLAUDIA MARCELA NUMA PAEZ
Secretaria Ejecutiva
Consejo Superior de Política Fiscal -CONFIS-

Copia: Doctor **Juan Esteban Gil Chavarria**, Director General, Instituto Nacional de Vías, Calle 25G # 73B - 90 - Complejo Empresarial Central Point, Bogotá, D.C.

Revisó: Juan F. Arboleda O. / Iván A. Campos C.
Elaboró: Franyer Y. Combita Santana

Firmado digitalmente por: CLAUDIA MARCELA NUMA PAEZ
Dirección General del Presupuesto Público Nacional
Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Código Postal 111711
PBX: (571) 381 1700
Atención al ciudadano (571) 8021270 - Línea Nacional: 01 8000 910071

BIBLIOGRAFÍA

- Aguilera Diaz, María. (2004). La Mojana: Riqueza Natural y Potencial Económico. https://www.researchgate.net/publication/4907288_La_Mojana_riqueza_natural_y_potencial_economico
- Ariza, M., Alarcón, P. (2017). Las vías terciarias en Colombia, una oportunidad para la ingeniería vial y el desarrollo del país. 10. Repositorio Universidad Católica de Colombia. <https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/15205/3/Artic%20V3%20COL%20OPORT%20ING%20VIAL%20x%20Acosta%20y%20Alarcon%2029%2011%202017.pdf>
- Colombia. Departamento Nacional de Planeación. (2019). Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022: Pacto por Colombia, pacto por la equidad. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/BasesPND2018-2022n.pdf>
- Colombia. Departamento Nacional de Planeación. (1999). Programa de Concesiones Viales 1998-2000: Tercera Generación de Concesiones Viales. Documento CONPES 3045. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3045.pdf>
- Colombia. Departamento Nacional de Planeación. (2008). Importancia estratégica de la **etapa 1 del "Programa corredores arteriales complementarios de competitividad"**. Documento CONPES 3536. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3536.pdf>
- Colombia. Departamento Nacional de Planeación. (2011). Modificación a los documentos CONPES 3536 Y 3553 DE 2008 – Importancia estratégica de la etapa 1 del **"Programa corredores arteriales complementarios de competitividad"**. Documento CONPES 3705. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3705%20.pdf>
- Colombia. Departamento Nacional de Planeación. (2011). Importancia estratégica del **programa "Corredores Prioritarios para la Prosperidad"**. Documento CONPES 3706. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3706.pdf>
- Colombia. Departamento Nacional de Planeación. (2013). Importancia estratégica del **proyecto "Programa estratégico de conectividad vial para Boyacá, enmarcado en el contrato plan Boyacá Camino a la Prosperidad"**. Documento CONPES 3745. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3745.pdf>

- Colombia. Departamento Nacional de Planeación. (2013). Importancia Estratégica del componente de infraestructura de conectividad del Contrato Plan de la Nación con el departamento de Santander. Documento CONPES 3775. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3775.pdf>
- Colombia. Departamento Nacional de Planeación. (2015). Importancia estratégica del programa Vías para la Equidad. Documento CONPES 3840. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3840.pdf>
- Colombia. Departamento Nacional de Planeación. (2016). Lineamientos de Política para la Gestión de la Red Terciaria CONPES 3857. https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3857_RedTerciaria.pdf
- Colombia. Ministerio de Transporte (2017). El PMTI una política de Estado para hacer de Colombia un país competitivo. <http://www.vicepresidencia.gov.co/prensa/2015/Paginas/Plan-Maestro-de-Transporte-2015-2035-el-horizonte-de-Colombia-151125.aspx>
- Acosta Ariza, M. A., & Alarcón Romero, P. A. (2017). Las vías terciarias en Colombia, una oportunidad para la ingeniería vial y el desarrollo del país. 10. Obtenido de <https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/15205/3/Artic%20V3%20COL%20OPORT%20>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2004). Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual. Obtenido de https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/6441/S048642_es.pdf
- Departamento Nacional de Planeación. (2016). CONPES 3857 Lineamientos de Política para la Gestión de la Red Terciaria. Bogotá D.C. Obtenido de https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3857_RedTerciaria.pdf
- Departamento Nacional de Planeación. (2019). Inventarios Viales: Rutas para el futuro. Obtenido de <http://www.infraestructura.org.co/occidente/Expovial/3.%20Laura%20Yanira%20Mart%C3%ADnez%20-%20DNP.pdf>
- Fundación para la Educación Superior y el Desarrollo . (2015). INFRAESTRUCTURA REGIONAL Y POBREZA RURAL. Bogotá D.C., Colombia. Obtenido de https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/234/WP_2014_No_61.pdf?sequence=1

Ministerio de Transporte. (2019). Transporte en Cifras. Obtenido de <https://mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&lTipo=descargas&lFuncion=desc>

Vicepresidencia de la República. (2015). Plan Maestro de Transporte Intermodal. Bogotá D.C., Colombia. Obtenido de <http://www.vicepresidencia.gov.co/prensa/2015/Paginas/Plan-Maestro-de-Transporte-2015->

https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3857_RedTerciaria.pdf

Rozas, P y Sánchez, R. (2004). Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual. CEPA, División de recursos naturales e infraestructura. Disponible en:

https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/6441/S048642_es.pdf

Sánchez, R., y Wilmsmeier, G. (2005). Provisión de infraestructura de transporte en América Latina: experiencia reciente y problemas observados. CEPAL, serie Recursos Naturales e Infraestructura.

<https://www.cepal.org/es/publicaciones/6290-provision-infraestructura-transporte-america-latina-experiencia-reciente>

Villar, L., y J, R. (2015). Infraestructura Regional y Pobreza Rural. Fedesarrollo.

https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/234/WP_2014_No_61.pdf?sequence=1&isAllowed=y p