

LIGA
CARIBE
CONSTRUYAMOS FUTURO

Inequidades regionales en la inversión en infraestructura de transporte en Colombia

DOCUMENTO DE TRABAJO

INEQUIDADES REGIONALES EN LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN COLOMBIA

JAIME PUMAREJO

JUAN MANUEL ALVARADO

Introducción

Las diferencias económicas y sociales que se observan hoy en día entre las distintas regiones colombianas no son recientes. Durante el siglo XX las zonas del centro del país se beneficiaron de la presencia estatal, sectores industriales robustos y bajos costos de transporte a los mercados nacionales; beneficios que no se dieron en la periferia del país, y explican gran parte del rezago de la región Caribe y el Pacífico¹, incluso en las dos primeras décadas del siglo XXI se ha comprobado que las diferencias regionales se mantienen, y que incluso las diferencias se han ampliado, debido a que los departamentos que han tenido los mayores avances en términos de la reducción de la pobreza multidimensional entre 2005 y 2018 eran también los que tenían tasas de pobreza relativamente bajas en 2005².

Con el interés de evidenciar una de las razones del porque el Caribe colombiano continúa presentando un rezago económico y social, se realizó una revisión a la información disponible sobre la inversión del gobierno nacional en infraestructura de transporte, entendiendo que este es uno de los sectores que más rentabilidad social y económica genera para la reducción de la pobreza y crecimiento del PIB al facilitar el intercambio comercial en el mercado nacional e internacional.

En la primera parte del documento, se analiza la inversión nacional regionalizada en el sector transporte entre el 2010 a 2022, periodo en el cual el PIB de Bogotá pasó de participar con el 26,1% de la economía colombiana al 26,8% en 2022, el Eje Cafetero paso del 17,9% en 2010 al 19,1%, y el Caribe cayó del 14,8% al 14,5%.

En una segunda parte se analizan los proyectos prioritarios en el sector por parte del Gobierno Nacional para el periodo 2022 a 2026, y se analizan las vigencias futuras comprometidas en el presupuesto nacional desde 2024 a 2053 con el objetivo de entender cuál es la visión de país que se está construyendo y el impacto que tendrá frente a la reducción de las desigualdades regionales.

¹ Meisel Roca, A., & Hahn, L. (2020). Regional economic inequality in Colombia, 1926–2018. *Time and space: Latin American regional development in historical perspective*, 183-210.

² Acosta, K., & Bonet, J. (2023). Regional Convergence in Colombia in the Twenty-First Century. In *The Colombian Economy and Its Regional Structural Challenges: A Linkages Approach* (pp. 77-109). Cham: Springer International Publishing.

Por último, se presenta una propuesta para que esta situación de rezago y olvido histórico no se siga afectando al Caribe colombiano y la cuál requerirá que los actores regionales nos unamos para que se puedan generar cambios estructurales que conlleven a un aumento del Caribe en la participación del PIB regional, y en la reducción de nuestro aporte al número de pobres. Hoy en el Caribe somos el 22% de población nacional, pero apenas aportamos el 14% del PIB colombiano, y lastimosamente, contribuimos con el 30% de los pobres del país.

Inversión en infraestructura 2010 – 2022

A continuación, se presenta una síntesis de la asignación de recursos de inversión del presupuesto nacional por regiones para el sector transporte entre los años 2010 a 2022. En este caso se tomó como base la información de los recursos del presupuesto regionalizado de las entidades del sector transporte: Agencia Nacional de Infraestructura, Instituto Nacional de Vías, Ministerio de Transporte, y la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil; y se hizo un análisis de los montos apropiados por la Nación a precios de 2022. Esta información corresponde a los proyectos financiados con recursos nacionales que tienen su impacto en territorios específicos dada su ubicación, como lo puede ser la inversión en construcción y mantenimiento vías, puentes, aeropuertos, sistemas de transporte público, entre otros.

En total durante el periodo de estudio se apropiaron recursos para los proyectos en las regiones por \$122 billones de pesos (a precios de 2022) en el sector transporte, los cuales parecen seguir un criterio poblacional: el peso de participación de la inversión en transporte es similar a lo que aporta la región en población a nivel Nacional. Por ejemplo, en el periodo de estudio la nación realizó obras por \$27 billones de pesos (a precios de 2022) en el Caribe Colombiano, correspondiente al 22% del total, similar al aporte que tiene el Caribe en población a nivel nacional que es del 22,8%; situación similar ocurre con las otras regiones colombianas. (Ver tabla 1)

Tabla 1. Indicadores de las regiones colombianas y la inversión en infraestructura de transporte por parte del gobierno nacional ³

	Participación en Inversión Infraestructura 2010 - 2022	Participación Población Nacional	Participación PIB Nacional	Aporte población en pobreza (2021)	Razón PIB PER CAPITA (1 = promedio Nacional)
CARIBE	22,00%	22,80%	14,70%	30,60%	0,64
CENTRO ORIENTE	32,00%	31,90%	43,10%	26,60%	1,35
CENTRO SUR	8,00%	6,60%	4,30%	7,30%	0,65
EJE CAFETERO	17,00%	18,10%	19,10%	14,90%	1,05
LLANO	4,00%	4,30%	5,10%	1,90%	1,2
PACIFICO	16,00%	16,30%	13,60%	18,60%	0,83
TOTAL	100%	100%	100%	100%	1

Fuente: DANE, DNP.

Pero esta similitud con el aporte poblacional de cada región puede estar respondiendo al porque las desigualdades regionales no se han reducido en las últimas décadas, ya que hay regiones que tienen indicadores sociales y económicos, inferiores al centro del país, como lo son el Caribe y el Pacífico, y que requieren una mayor inversión en diferentes sectores para su economía crezca más rápido y así se presente convergencia regional, que es cuando las regiones más pobres, con el tiempo, alcanzan en indicadores sociales y económicos a las regiones más prosperas.

Si se revisa el criterio de aporte de población por debajo de la línea de pobreza de cada región, bajo el entendimiento que regiones más pobres requieren mayor inversión en infraestructura de transporte para que contribuyan al incremento del ingreso de los hogares, y por tanto se dé una convergencia regional, no se está dando en Colombia. El Caribe, que aporta el 30% de la población por debajo de la línea de pobreza a nivel nacional, solo recibe el 22% de la inversión en el sector transporte; mientras que Centro Oriente que aporta el 26% de la población en condición de pobreza, recibió el 31,9% de la inversión en infraestructura de transporte; y el Eje Cafetero, que aporta el 14,9% de la población en condición de pobreza, recibió el 17% de inversión en transporte. En términos generales, las regiones con menos aportan población por debajo de la línea de pobreza reciben más recursos para el sector transporte.

³ Para efectos del análisis se utiliza el siguiente criterio de regionalización:

Caribe: Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, La Guajira, Magdalena, San Andrés, Sucre

Eje Cafetero: Antioquia, Caldas, Quindío, Risaralda

Centro Oriente: Boyacá, Cundinamarca, Norte de Santander, Santander

Centro Sur: Amazonas, Caquetá, Huila, Putumayo, Tolima

Llano: Arauca, Casanare, Guainía, Guaviare, Meta, Vaupés, Vichada

Pacífico: Cauca, Chocó, Nariño, Valle del Cauca

De la mano de lo anterior, si se realiza el análisis con la razón del PIB per cápita, se encuentra Centro Oriente, Eje Cafetero y Llano, que son los territorios que tiene un PIB Per Cápita por encima al promedio nacional, son los que más reciben recursos para el sector de infraestructura de transporte para el porcentaje de personas en condición de pobreza; mientras que le Caribe es el gran perjudicado, seguido por el Pacífico y Centro Sur. Los territorios más ricos (medido por PIB per Cápita) son los que más reciben recursos, y por tanto se genera un círculo virtuoso en esas economías a diferencia de las otras (ver Tabla 2).

Tabla 2. Inversión en sector transporte 2010 – 2022 por persona por debajo de la línea de pobreza

CARIBE	CENTRO ORIENTE	CENTRO SUR	EJE CAFETERO	LLANO	PACIFICO
\$ 4.649.796	\$ 7.858.304	\$ 7.450.339	\$ 7.502.961	\$ 12.754.844	\$ 5.499.979

Fuente: DNP, DANE. Cálculos propios.

Analizando la base del presupuesto de inversión en el sector transporte se pueden analizar las disparidades regionales y por qué se siguen manteniendo las grandes diferencias en la participación del PIB y aporte en la población en condición de pobreza. El Gobierno Nacional lo que ha hecho en las últimas décadas es invertir más en sus motores económicos, Centro Oriente, Eje Cafetero y dejando en el olvido a los otros territorios. La Nación invirtió entre 2010 y 2022 más en las regiones con menos pobreza y con mayor PIB Per Cápita, lo que indica que el sector transporte no contribuye a reducir las desigualdades regionales.

Entre el periodo 2010 a 2022 los proyectos de mayor tamaño fueron ejecutados por el INVIAS, y estaban relacionados con la infraestructura de la red vial colombiana que se hace en todas las regiones del país, seguido por el proyecto de Concesión Autopista Ruta del Sol que beneficia tanto a la región Caribe como Centro Oriente, el sistema de transporte público de Bogotá, el mejoramiento de la autopista Bogotá - Villavicencio, las obras de conexión vial entre Tolima y Quindío (incluyendo Túnel Centenario); la concesión autopista al mar del departamento de Antioquia; y la Transversal de las en el Caribe Colombiano; el mejoramiento de los servicios aeroportuarios y la navegación aérea en Centro Oriente incluyendo el aeropuerto El Dorado, la vía Mulao - Loboguerrero, entre otros. **Ver Anexo 1**

Proyectos de infraestructura de transporte 2022 – 2026

El Ministerio de Transporte publicó recientemente una infografía sobre el avance de la infraestructura 5G sobre los proyectos prioritarios en el sector transporte en el gobierno 2022 – 2026. De acuerdo con la publicación, El gobierno plantea que con una inversión de \$30 billones entre 2022 a 2026 el gobierno reactivará más de 1800km de la red férrea del país. Invertirá \$3.9 billones en fortalecer la red fluvial, \$25 billones para la modernización y ampliación de 5 aeropuertos, Y más de 61 billones para la estructuración, construcción y operación de 15 proyectos carreteros.

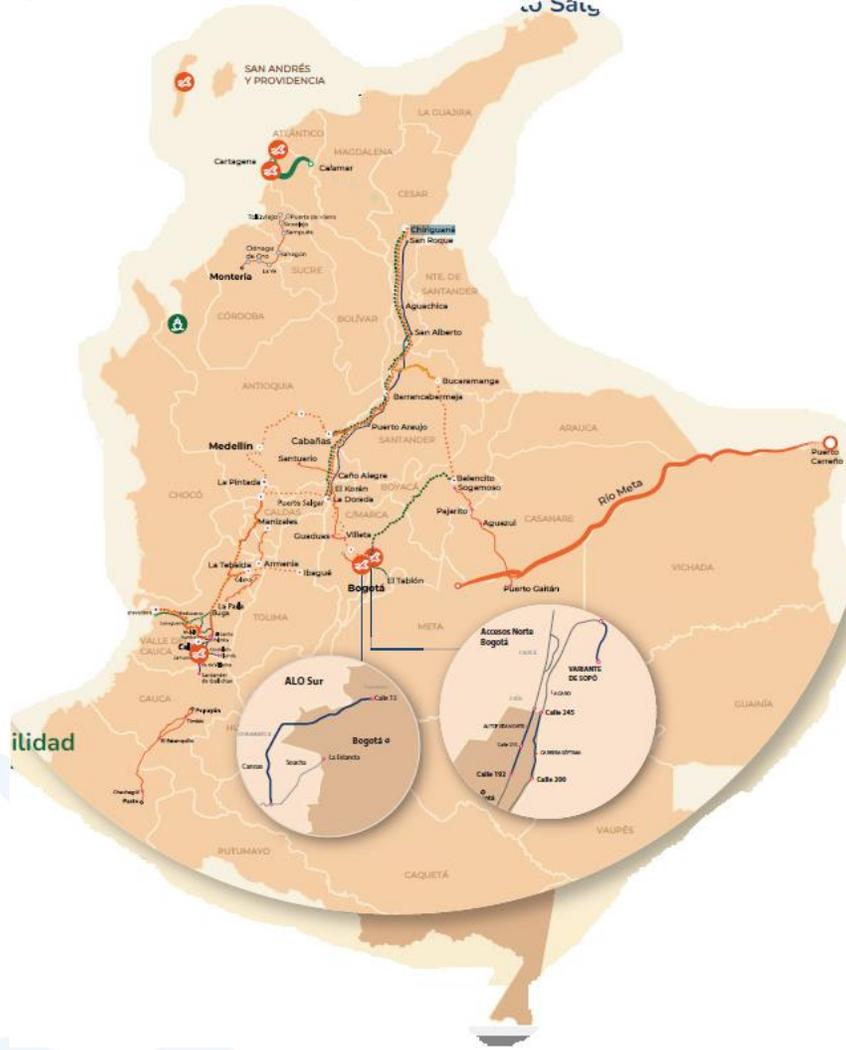
Los proyectos más grandes en estructuración durante el gobierno 2022 - 2026 son La APP Tren del Pacífico con \$6 billones, la APP Bogotá del Corredor Férreo Central por \$6 billones, las obras del aeropuerto El Dorado por \$13,7 billones, la vía Pasto – Popayán por \$12,9 billones; la vía Santuario (Antioquía) – Cañoalegre (Boyacá), la vía Villeta (Cundinamarca) – Guaduas (Cundinamarca) por \$6,3 billones, entre otros

Los proyectos en ejecución más importantes de acuerdo los recursos invertidos son la vía Buga – Buenaventura por \$4.8 billones, La troncal Puerto Salgar (Cundinamarca) – Barrancabermeja por \$4,5 billones, el corredor Sabana de Torres (Santander) – Curumaní (Cesar) por \$4,3 billones, y la malla vial del Valle del Cauca por 4,3 billones.

Específicamente para el caribe colombiano se encuentran los esfuerzos principalmente en la revisión de iniciativas privadas de IP Aeropuerto Rafael Nuñez \$0,9 billones; IP Aeropuerto de Bayunca \$7,2 billones; IP Aeropuerto de San Andrés \$1 billón; IP Autovía Córdoba - Sucre \$5.5 billones; y se encuentra en ejecución el proyecto en el Canal del Dique por \$3.2 billones. Teniendo en cuenta la información presentada por el gobierno nacional, los proyectos para el Caribe suman \$17,8 billones, correspondiente al 14% de la inversión en transporte, inferior a la proporción de población que aporta el Caribe a nivel nacional (22%) y del porcentaje de pobres que aporta el Caribe (30%).

Viendo el mapa 1 es evidente la concentración de proyectos en otras zonas del país diferentes al Caribe Colombiano. Tanto los proyectos en estructuración como en ejecución indican que el caribe seguirá desconectado y rezagado. Por ejemplo, el Caribe no tiene vías doble calzadas que conecten a alguna de sus capitales, lo que es una señal de las diferencias estructurales que existen con el llamado centro del país.

Mapa 1: Proyectos de infraestructura de transporte en Colombia (Férreo, Fluvial y Aeroportuario, Aeroportuario, Carretero) 2022 - 2026



Fuente: Ministerio de Transporte, 2023

Vigencias Futuras 2024 – 2053

Las vigencias futuras son una herramienta de programación presupuestal plurianual que permite la financiación de los grandes proyectos en infraestructura en el país al asegurar el compromiso de recursos públicos de próximas vigencias fiscales. Que un proyecto cuente con vigencias futuras demuestra su importancia para el gobierno nacional, debido a los múltiples pasos y requisitos que se deben cumplir para lograrlo.

Al analizar las autorizaciones de gasto de inversión amparadas en vigencias futuras con corte a 31 de mayo de 2023, se encuentra que suman \$178 billones de pesos a precios constantes de 2023 y comprometen recursos para el periodo 2024 – 2053. Del total de Vigencias Futuras aprobadas, el 83% se encuentra en el sector transporte (\$148 billones) principalmente en proyectos de corredores viales y

sistemas de transporte masivo, los cuales tienen como objetivo mejorar los niveles de productividad de la economía colombiana.

De los \$148 billones en infraestructura, únicamente el 6% de los recursos corresponden a proyectos aprobados para el Caribe Colombiano por \$8.5 billones de pesos, correspondientes a la restauración de los ecosistemas degradados del Canal del Dique y las obras en el canal navegable del río Magdalena entre Bocas de Ceniza y Barrancabermeja; y que a su vez son para la conexión del mercado del interior del país con el exterior. El Caribe no está reflejado en los proyectos de largo plazo del país Colombia, y es el gran olvidado, teniendo en cuenta que el Caribe aporta el 22% de la población y el 30% de los pobres

El uso de vigencias futuras permite garantizar que obras de gran impacto se puedan ejecutar, convirtiendo los proyectos de un interés de un gobierno, a un proyecto de largo plazo del Estado. De estos proyectos, el Metro de Bogotá es el que más recursos de la Nación tiene comprometidos con \$56 billones de pesos, sumado a la construcción de la Troncal Calle 12 y Regiotram de Occidente y la vía Perimetral de Cundinamarca. En este sentido, Bogotá y Región se llevan el 43% de los recursos de vigencias futuras en infraestructura (Ver Anexo 2)

Propuesta

El Gobierno Nacional, de forma deliberada o no, ha tenido una apuesta clara con respecto a los proyectos de infraestructura: invertir mas en los territorios que tienen mejor desempeño económico y social, conllevando a que las diferencias regionales se sigan ampliando. Al analizar la información disponible sobre los proyectos ejecutados en las regiones entre 2010 a 2022, las apuestas del gobierno 2022 a 2026, y los proyectos que tiene aprobadas vigencias futuras, se hace evidente que continuará el rezago de la región Caribe, ya que su participación en el total es menor al porcentaje de aporte a personas en condición de pobreza e incluso a su aporte en población cuando se refiere a los proyectos futuros.

El Caribe con sus 2.762.374 hogares, en los que viven 11.614.739 personas, que representan el 22,8% de la población del país, permanece rezagada frente al resto Colombia, debido a las condiciones históricas que primaron por la prosperidad del centro del país. En materia económica la producción de la región se mantiene en niveles bajos, el PIB agregado de los departamentos para el año 2021 fue de \$133 billones, únicamente el 14,7% del nacional, por habitante el PIB promedio de la región es de \$11,4 millones, apenas el 64,7% del nacional, y si revisamos el dato de PIB por trabajador, los departamentos de la región producen en promedio \$26,7 millones, que apenas representa el 63% de lo que producen en promedio los trabajadores del país. Cifra que es causa y consecuencia de la alta tasa de informalidad, la cual durante el trimestre de marzo a mayo de 2022 promedió 59,9% para las 7 ciudades principales de la región.

Ante esta situación, surge la pregunta de que podemos hacer en el caribe para cambiar las condiciones estructurales del rezago y olvido económico y social. En este sentido, los líderes de la región pueden llegar a un consenso sobre los cambios

que son necesarios para mitigar la afectación de los habitantes del territorio, y lograr el Caribe empiece a converger con las regiones más ricas del país.

De acuerdo con lo expuesto a lo largo del documento, se propone que en Colombia se cree un **Fondo para la Convergencia Regional** en donde el Gobierno Central pueda financiar estudios y diseños con criterio de reducción de reducción de diferencias históricas regionales

- **Financiar estructuración de proyectos:** Crear un fondo financiado por los ingresos corrientes de la Nación para poder costear la estructuración de proyectos, con todos sus estudios y diseños, e incluyendo el componente predial. Como se ha evidenciado con la información disponible, uno de los principales cuellos de botella para los entes territoriales, principalmente en el Caribe, es financiar los estudios y diseños requeridos para gestionar la cofinanciación de recursos públicos, así como el interés del Gobierno Nacional de turno para sacar los proyectos adelante. A este fondo también podrán acceder aquellas regiones on menor PIB per cápita y que aportan mayor proporción de población en condición de pobreza, Caribe Colombiano pueda salir del rezago estructural en el que se encuentra por medio de inversión en infraestructura.
- **Definir una regla para la convergencia en la asignación del presupuesto regionalizado:** Se debe definir un criterio técnico a los recursos del Presupuesto General de la Nación regionalizables y/o por regionaliza incluyendo la asignación de vigencias futuras. Esto para destinar recursos a sectores sociales de importancia estratégica, como educación, salud e infraestructura y así *favorecer la convergencia en indicadores sociales* entre las regiones colombianas. Así, los recursos se asignarán dependiendo de la brecha en indicadores, **recibiendo más aquellos más rezagados**, y así promover el cierre de brechas en servicios sociales básicos. El reducir las diferencias históricas debe ser un esfuerzo de los futuros gobiernos nacionales

¿Recursos para qué?

Resolver los grandes problemas del Caribe no es costoso. Teniendo en cuenta que Todavía hay cupo disponible en Vigencias Futuras, de acuerdo con los planteado en el Marco Fiscal de Mediano Plazo 2023, se pueden gestionar recursos de estudios, diseños y solución de los grandes problemas que tenemos como región. De este tipo de iniciativas pueden estar los recursos para reducir las tarifas y mejorar el servicio de energía eléctrica, Proyecto de agua de Santa Marta, la solución para La Mojana, contar con dobles calzadas que conecten las capitales del Caribe, la estructuración del Tren del Caribe, entre otros. Son proyectos transversales que pueden beneficiar a un gran número de habitantes en el Caribe.

Pero el Caribe tiene más necesidades, pero estas no han sido estructuradas a nivel de detalle. Necesitamos un fondo de estudios y diseños para poder salir del atraso en el que se encuentran la gran mayoría de habitantes del Caribe. Para esto se puede utilizar como vehículo la RAP Caribe.

Nacer en el Caribe no debería ser un suplicio en términos de calidad de vida. Es un orgullo. Invertir en el Caribe contribuye a solucionar inequidades, mitiga el cambio climático, se reducen las tarifas de energía liberando el gasto familiar y por ende reduciendo la pobreza, genera competitividad, empleo, además mejora el acceso del campo a las ciudades

Colombia debe cambiar para que su modelo de desarrollo apueste por la reducción de las desigualdades regionales. Que la gente tenga el gusto de vivir en donde quiera. Si hay recursos para el resto de las regiones, que también se invierta en el Caribe.

Anexo 1. Principales proyectos de inversión en infraestructura de transporte 2010 – 2022.

ENTIDAD	REGIÓN	PROYECTO (SEGÚN BPIN)	Monto invertido 2010 a 2022
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	CENTRO ORIENTE	Infraestructura red vial - INVIAS	\$ 7.618.937.887.946
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	CARIBE	PROYECTO DE CONCESION AUTOPISTA RUTA DEL SOL	\$ 5.904.406.226.189
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	CENTRO ORIENTE	PROYECTO DE CONCESION AUTOPISTA RUTA DEL SOL	\$ 5.113.478.746.744
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	PACIFICO	Infraestructura red vial - INVIAS	\$ 4.829.419.058.724
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	CARIBE	Infraestructura red vial - INVIAS	\$ 4.364.087.449.043
MINISTERIO DE TRANSPORTE - GESTIÓN GENERAL	CENTRO ORIENTE	SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO BOGOTÁ	\$ 3.607.405.367.215
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	EJE CAFETERO	Infraestructura red vial - INVIAS	\$ 3.455.883.916.016
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	CENTRO SUR	Infraestructura red vial - INVIAS	\$ 3.222.608.228.322
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	CENTRO ORIENTE	MEJORAMIENTO AUTOPISTA BOGOTA - VILLAVICENCIO	\$ 3.093.640.738.519
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	EJE CAFETERO	CONSTRUCCIÓN OBRAS ANEXAS Y TÚNEL DEL SEGUNDO CENTENARIO EN LOS DEPARTAMENTOS DE TOLIMA, QUINDIO	\$ 1.943.114.317.595
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	EJE CAFETERO	CONCESIÓN AUTOPISTA AL MAR, DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	\$ 1.884.240.392.356
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	CENTRO SUR	CONSTRUCCIÓN OBRAS ANEXAS Y TÚNEL DEL SEGUNDO CENTENARIO EN LOS DEPARTAMENTOS DE TOLIMA, QUINDIO	\$ 1.724.809.013.435
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	CARIBE	TRANSVERSAL DE LAS AMÉRICAS	\$ 1.545.005.734.181
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL	CENTRO ORIENTE	MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACIÓN AÉREA	\$ 1.490.348.652.342
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	CARIBE	OBRAS COMPLEMENTARIAS Y COMPRA DE PREDIOS. CONTRATOS DE CONCESION	\$ 1.422.184.804.976
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	PACIFICO	CONCESIÓN MULALO - LOBOGUERRERO (VALLE DEL CAUCA)	\$ 1.403.736.788.814
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	LLANO	Infraestructura red vial - INVIAS	\$ 1.379.278.252.982
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	CENTRO ORIENTE	OBRAS COMPLEMENTARIAS Y COMPRA DE PREDIOS. CONTRATOS DE CONCESION	\$ 1.309.131.578.370
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	CARIBE	CONCESIÓN CORDOBA- SUCRE	\$ 1.165.431.438.820
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	EJE CAFETERO	TRANSVERSAL DE LAS AMÉRICAS	\$ 1.159.493.509.063
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	PACIFICO	CONSTRUCCION DE CORREDORES ARTERIALES COMPLEMENTARIOS DE COMPETITIVIDAD	\$ 1.147.994.589.898
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL	CENTRO ORIENTE	CONSOLIDACIÓN DEL AEROPUERTO EL DORADO BOGOTÁ, CUNDINAMARCA	\$ 1.144.445.395.876
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	PACIFICO	CORREDOR RUMICHACA - PASTO EN EL DEPARTAMENTO DE NARIÑO	\$ 1.129.120.696.119
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	CENTRO ORIENTE	CORREDOR PERIMETRAL DE CUNDINAMARCA	\$ 1.109.857.456.070
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	CARIBE	CORREDOR CARTAGENA - BARRANQUILLA Y CIRCUNVALAR DE LA PROSPERIDAD	\$ 1.086.136.041.062
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	EJE CAFETERO	CONCESIÓN AUTOPISTA CONEXIÓN PACÍFICO 1	\$ 1.055.724.438.709
MINISTERIO DE TRANSPORTE - GESTIÓN GENERAL	PACIFICO	SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO CALI	\$ 1.053.356.155.342
AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA	CARIBE	CONCESIÓN RUTA CARIBE MUNICIPIO DE BARRANQUILLA DEPARTAMENTO DE ATLANTICO	\$ 1.038.879.391.292
INSTITUTO NACIONAL DE VIAS	CARIBE	CONSTRUCCION PUENTES DE LA RED VIAL	\$ 1.033.994.958.327

Fuente: DNP.

Anexo 2. Proyectos de inversión autorizados con VF, \$mm constantes de 2023

Tipo	Total
DISEÑO CONSTRUCCIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN DE LA LÍNEA 2 DEL METRO DE BOGOTÁ	30.211
METRO DE BOGOTA - MOVILIDAD INTEGRAL BOGOTA Y LA REGION	25.803
CONSTRUCCIÓN DE LA TRONCAL DE LA CALLE 13 - BOGOTÁ	4.302
CORREDOR PERIMETRAL DE CUNDINAMARCA, CENTRO ORIENTE	2.471
REGIOTRAM DE OCCIDENTE ENTRE BOGOTA Y FACATATIVA	1.591
CONCESION AUTOPISTA AL MAR 1, DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	4.559
CONCESION AUTOPISTA AL MAR 2, DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA	3.905
CONEXIÓN NORTE - AUTOPISTAS PARA LA PROSPERIDAD, ANTIOQUIA	2.555
CONEXION PACIFICO 1 - AUTOPISTAS PARA LA PROSPERIDAD, ANTIOQUIA	2.509
CONCESIÓN AUTOPISTA CONEXIÓN PACÍFICO 2, ANTIOQUIA, OCCIDENTE	1.510
CONEXIÓN PACÍFICO 3, AUTOPISTAS PARA LA PROSPERIDAD, ANTIOQUIA, OCCIDENTE	1.943
CONSTRUCCION METRO LIGERO DE LA 80 MEDELLÍN	2.742
AUTOPISTA AL RÍO MAGDALENA 2, ANTIOQUIA Y SANTANDER, OCCIDENTE	2.346
MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO VÍA PUERTO SALGAR-BARRANCABERMEJA - CUND, BOYACÁ Y STDER	4.261
CORREDOR VIAL PAMPLONA -CUCUTA, NORTE DE SANTANDER	4.926
MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO VÍA SABANA DE TORRES-CURUMANI - SANTANDER, CESAR	1.695
CORREDOR BUCARAMANGA -PAMPLONA, NORTE DE SANTANDER	2.160
CORREDOR BUCARAMANGA - BARRANCABERMEJA - YONDO, ANTIOQUIA Y SANTANDER	1.647
CORREDOR RUMICHACA - PASTO, DEPARTAMENTO DE NARIÑO	4.276
CORREDOR POPAYAN - SANTANDER DE QUILICHAO, CAUCA	3.050
CORREDOR SANTANA - MOCOA - NEIVA, HUILA, PUTUMAYO Y CAUCA	2.836
VIA MULALO - LOBOGUERRERO, DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA	1.972
CORREDOR: BUENAVENTURA - LOBOGUERRERO - BUGA EN EL DEPARTAMENTO DEL VALLE DEL CAUCA	4.963
RESTAURACION DE LOS ECOSISTEMAS DEGRADADOS DEL CANAL DEL DIQUE NACIONAL	6.216
OBRAS CANAL NAVEGABLE DEL RIO MAGDALENA ENTRE BOCAS DE CENIZA Y BARRANCABERMEJA	2.250
CORREDOR VILLAVICENCIO - YOPAL, META Y CASANARE	2.413
APOYO PLAN TODOS SOMOS PAZCÍFICO EN EL LITORAL PACIFICO	1.919
PROGRAMA DE COBERTURA CONDICIONADA PARA CRÉDITOS DE VIVIENDA SEGUNDA GENERACIÓN	2.985
SUBSIDIO FAMILIAR DE VIVIENDA NACIONAL	2.228
COBERTURAS DE TASA DE INTERÉS PARA FINANCIACIÓN DE VIVIENDA NUEVA, NACIONAL	2.494
INFRAESTRUCTURA PARA CONECTAR TERRITORIOS, GOBIERNOS Y POBLACIONES	2.208
APOYO PARA FOMENTAR EL ACCESO CON CALIDAD A LA EDUCACIÓN SUPERIOR	1.922
IMPLEMENTACIÓN SOLUCIONES DE ACCESO COMUNITARIO A TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES	2.591
FORTEALECIMIENTO DE LAS CAPACIDADES DE FUEGOS AÉREOS PARA LA SEGURIDAD Y DEFENSA	4.003
FORTEALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD OPERACIONAL DEL EJERCITO NACIONAL EN LA DEFENSA DE LAS FRONTERAS NACIONAL	1.570
FORTEALECIMIENTO DE LOS MEDIOS NAVALES PARA LA PROTECCIÓN DE LA SOBERANIA NACIONAL	1.532
Otros *	26.127
Total general	178.690

Fuente: Marco Fiscal de Mediano Plazo 2023, MinHacienda.

LiGA CARIBE

CONSTRUYAMOS FUTURO
