

CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA
POR UNA COLOMBIA UNIDA

SEPTIEMBRE 2024

BITÁCORA

DE LA CÁMARA COLOMBIANA DE LA INFRAESTRUCTURA

DIRECCIÓN DE ASUNTOS ECONÓMICOS



Perspectiva fiscal
y presupuestal del sector,
PIB y reactivación económica

Perspectiva fiscal y presupuestal del sector, PIB y reactivación económica

1. Introducción

En concordancia con lo previsto en el artículo 1º de la Ley 819 de 2003, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público presentó el Marco Fiscal de Mediano Plazo de 2024 (MFMP 2024). Este último, uno de los principales insumos para la discusión de la Ley Anual de Presupuesto, da cuenta del programa macroeconómico plurianual, las metas de superávit primario, el nivel de deuda pública y su correspondiente análisis de sostenibilidad, la relación de los pasivos contingentes; una estimación del costo fiscal de las exenciones, deducciones o descuentos tributarios existentes, así como el costo fiscal de las leyes sancionadas en la vigencia 2023.

Por su parte, según lo previsto en el artículo 346 de la Constitución Política y lo correspondiente a la normativa presupuestal, el ministro de Hacienda y Crédito Público

remitió al secretario General de la Cámara de Representantes el proyecto de Ley de Presupuesto General de la Nación 2025 (PGN 2025) "por el cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre de 2025".

En este contexto, y tomando en consideración la reciente publicación del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) relativa al comportamiento del Producto Interno Bruto (PIB) en el segundo trimestre de 2024, esta bitácora de la Dirección de Asuntos Económicos de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (DAE-CCI) presenta un análisis macroeconómico sectorial a la luz de lo previsto en materia fiscal, presupuestal y de valor agregado a la economía colombiana.





2. Marco fiscal de mediano plazo 2024 y proyecto de ley de presupuesto general de la nación 2025

Marco Fiscal de Mediano Plazo 2024

Según lo previsto en el MFMP 2024, el mejor desempeño de la economía colombiana, en lo corrido de la presente vigencia, se explicaría en gran medida por una política monetaria menos contractiva, una corrección gradual de la inflación local y un mejor comportamiento de los términos de intercambio. Lo anterior, incidiría positivamente sobre la demanda interna, un mayor nivel de exportaciones, una menor percepción de riesgo y una recuperación de los niveles trimestrales de la inversión fija.

Al respecto, se proyecta que la inversión fija crezca 2,2% anual, con crecimientos trimestrales promedio de 1,7% respecto al año 2023. Ello, sin desconocer que uno de los principales

factores de la disminución estructural de la inversión en 'Otros edificios y estructuras' está asociado a una menor contribución del avance reciente de las vías de Cuarta Generación (4G), en línea con el ciclo natural de su etapa de construcción, y que la finalización de estas obras de 4G no coincidió con el inicio de las obras de los proyectos 5G.

Sin perjuicio de lo anterior, reconoce el Gobierno nacional mediante este MFMP 2024 que se requiere preservar la confianza en el modelo de concesiones, a efectos de garantizar mayores niveles de crecimiento y desarrollo económicos en el país.

A continuación, se muestra un resumen del escenario macroeconómico 2024 y 2025, previsto por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Tabla 1. Resumen del escenario macroeconómico 2024 y 2025

Variable	2023	2024		2025	
		PF 2024	MFMP 2024	MFMP 2023	MFMP 2024
PIB real (crecimiento, %)	0,6	1,5	1,7	3,0	3,0
PIB nominal (crecimiento, %)	7,0	6,2	7,1	6,1	5,7
Deflactor (%)	6,3	4,6	5,3	3,0	2,6
Inflación (fin de periodo, %)	9,3	6,0	5,3	3,0	3,2
Inflación promedio (%)	11,5	7,3	6,7	3,0	4,1
Tasa de cambio promedio (COP/USD)	4.328	4.317	3.997	4.699	4.179
Depreciación promedio (%)	1,7	-0,3	-7,6	2,1	4,5
Tasa de cambio fin de periodo (USD/COP)	3.822	4.425	4.142	4.699	4.218
Precio del petróleo promedio (Brent, USD/Barril)	82	78	83	72	80
Producción de petróleo (KBPD)	777	749	745	793	763
Importaciones (USD, crecimiento %)	-17,1	0,2	-0,6	3,2	2,5
Balance de cuenta corriente (% del PIB)	-2,5	-2,5	-2,6	-3,3	-2,5

Fuente: Ministerio de Hacienda y Crédito Público (2024)

En cuanto a los compromisos de mediano y largo plazo con Vigencia Futuras (VF), el MFMP 2024 precisa que para proyectos de inversión (\$175,7 billones) se concentran en un 84,5% en

el sector Transporte (2025-2053), el 4,8% en el sector Defensa y Policía, el 3,9% en Vivienda, Ciudad y Territorio; el 1,9% en Hacienda y el 4,9% en otros sectores.

Tabla 2. Vigencias Futuras autorizadas entre 2025 y 2054

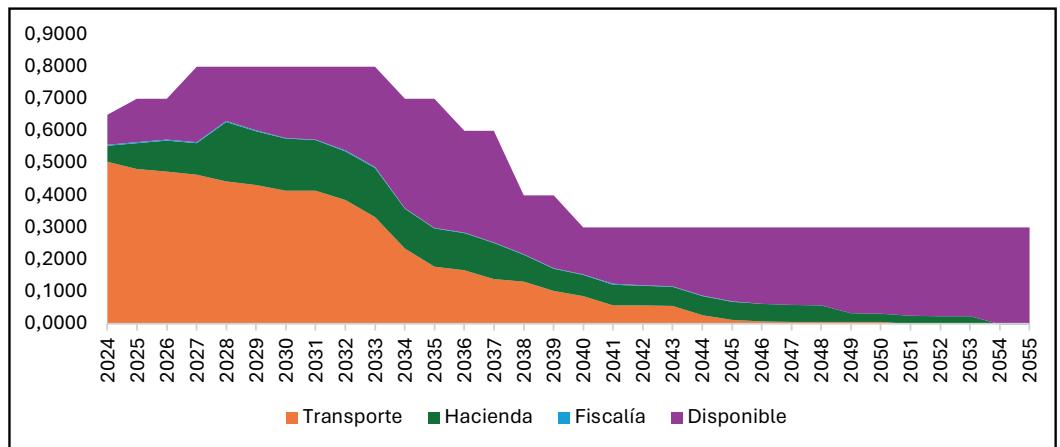
Tipo	2025-2026	2027-2030	2031-2034	2035-2038	2039-2042	2043-2046	2047-2050	2051-2054**	Total
Excepcional	12.798	21.561	14.894	10.824	7.497	7.497	5.738	2.984	83.794
APP	10.518	20.928	20.883	11.973	3.991	937	786	0	70.017
Ordinaria	23.515	7.902	116	0	0	0	0	0	31.534
TOTAL	46.832	50.392	35.893	22.797	11.488	8.434	6.524	2.984	185.345

Fuente: Ministerio de Hacienda y Crédito Público (2024)

Cifras en miles de millones de pesos constantes de 2024 ** Autorizaciones con corte a 31 de mayo de 2024

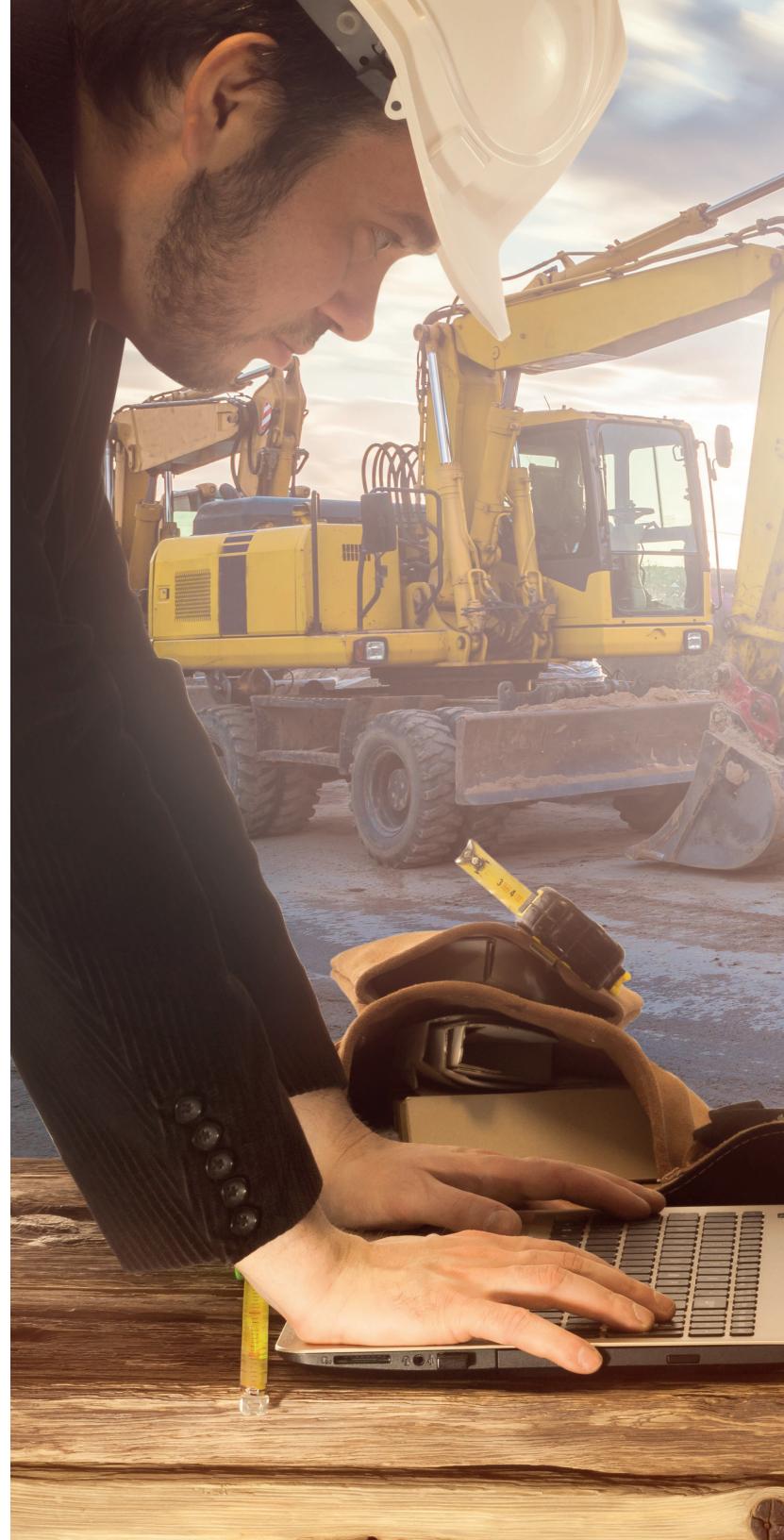
Por su parte, el Consejo Superior de Política Fiscal (Confis) amplió el periodo de autorizaciones para APP hasta el año 2055 y redefinió, los límites de cupo de endeudamiento de tal suerte que: entre 2025 y 2026 el límite aprobado es de 0,7% del PIB; entre 2027 y 2033, del 0,8% del PIB; entre el 2024 y 2035, del 0,7% del PIB; entre el 2036 y 2037, del 0,6% del PIB; en 2028 y 2029, del 0,4% del PIB; y, finalmente, entre 2040 y 2055, del 0,3% del PIB.

Gráfico 1. Cupo APP



Fuente: Elaboración DAE-CCI a partir de Ministerio de Hacienda y Crédito Público (2024) Cifras en miles de millones de pesos constantes de 2024

** Autorizaciones con corte a 31 de mayo de 2024



Proyecto de Ley de Presupuesto General de la Nación 2025

Por su parte, de acuerdo con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la asignación de los recursos propuesta en el Proyecto de Ley de PGN 2025 busca, entre otros, (i) Avanzar en el tránsito de un modelo económico extractivista a uno productivo con

justicia social y ambiental; (ii) Priorizar la inversión social en educación y salud; (iii) Priorizar las inversiones destinadas a descarbonizar la economía; y, (iv) Impulsar una transición energética justa con énfasis en agricultura, industria y turismo.

Reconoce este Proyecto de Ley, en simultáneo, que la recuperación de la economía es un ejercicio conjunto entre los sectores público y privado, teniendo en cuenta en particular que la inversión privada juega un rol fundamental en la ejecución de proyectos.

Tabla 3. Presupuesto General de la Nación 2025 (Proyecto de Ley) y sus variaciones respecto al PGN 2024

Concepto	2024*	2025** Proyecto	Variación porcentual		Porcentaje del PIB	
			25/24 (3)=(2/1)	2024 (4)	2025 (5)	
FUNCIONAMIENTO	308.855	327.938	6,2	18,3	18,4	
Gastos de personal	55.013	60.156	9,3	3,3	3,4	
Adquisición de Bienes y Servicios	14.314	15.477	8,1	0,8	0,9	
Transferencias	235.278	247.892	5,4	14,0	13,9	
SGP	70.541	81.984	16,2	4,2	4,6	
Pensiones	54.864	66.053	20,4	3,3	3,7	
Aseguramiento en salud	36.153	42.433	17,4	2,1	2,4	
Fondo de Prestaciones Sociales del Magisterio (Pensiones, salud y cesantías)	15.020	17.313	15,3	0,9	1,0	
Instituciones de Educación Superior Públicas	6.402	6.763	5,6	0,4	0,4	
Sentencias	1.775	1.887	6,3	0,1	0,1	
Resto de Transferencias	50.523	31.458	(37,7)	3,0	1,8	
Gastos de Comercialización y Producción	1.941	2.047	5,4	0,1	0,1	
Adquisición de Activos Financieros	730	759	3,9	0,0	0,0	
Disminución de Pasivos	353	339	(4,0)	0,0	0,0	
Gastos por Tributos, Multas, Sanciones e Intereses de Mora	1.226	1.269	3,5	0,1	0,1	
SERVICIO DE LA DEUDA	94.522	112.605	19,1	5,6	6,3	
Principal	39.932	50.766	27,1	2,4	2,9	
Acuerdos Marco de Retribución	634	762	20,2	0,0	0,0	
Resto de gasto del Principal de la Deuda	39.297	50.004	27,2	2,3	2,8	
Intereses	52.639	59.485	13,0	3,1	3,3	
Comisiones y otros gastos	525	447	(14,7)	0,0	0,0	
Fondo de Contingencias	1.427	1.907	33,6	0,1	0,1	
INVERSIÓN	99.867	82.464	(17,4)	5,9	4,6	
TOTAL	503.244	523.007	3,9	29,9	29,4	
TOTAL SIN DEUDA	408.722	410.402	0,4	24,3	23,1	

*Apropiación vigente a 30 de junio

**Contiene inversión por \$ 12 billones sujetos a Proyecto de Ley de Financiamiento

Fuente: Dirección General del Presupuesto Público Nacional - Subdirección de Análisis y Consolidación Presupuestal

Tal como fue presentado este PGN persisten varios riesgos sobre los cuales vale la pena enfatizar. De un lado, que los ingresos adicionales no se materialicen (\$12 billones que provendrían de la Ley de Financiamiento que podría afectar aún más la reactivación económica). Del otro, recaudar \$14,6 billones adicionales a lo estimado para el próximo año, resultará difícil teniendo en cuenta el comportamiento del recaudo en lo corrido del 2024.

En ese sentido, se estima que el déficit del PGN sea de \$26,6 billones y no de \$12 billones como estima el Gobierno nacional. Recordemos que, en el MFMP, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público estimó que en 2025 los ingresos tributarios ascenderían a \$289,9 billones, mientras que en el Proyecto de Ley del PGN 2025 estos ingresos sumarían \$316,5 billones.

Ahora bien, de manera específica en lo que concierne al sector Transporte, de los \$523 billones, \$17,1 estarían destinados a este último.

Mientras que en el Anteproyecto de PGN 2025, presentado en abril de 2024, se consideró un presupuesto sectorial de \$21,98 billones, en el PL PGN 2025, el sector tendría asignado un presupuesto de \$17,13 billones (-22,05%).

Con esto en mente, respecto al Anteproyecto, mientras que el presupuesto de Invías creció un 14,1%, los presupuestos de la Aerocivil y la ANI disminuyeron un 3,9% y 33,86%. El menor presupuesto de la ANI se explica por una reducción del 71,72% en el rubro correspondiente a servicio a la deuda.

Finalmente, respecto al PGN 2024, el presupuesto asignado al sector aumentaría un 0,26%.



3. Producto interno bruto segundo trimestre de 2024

Tras los bajos resultados de crecimiento del PIB en los últimos trimestres, la economía colombiana logró un resultado mayor al 1%. En efecto, en el segundo trimestre de 2024, el PIB 2,1% respecto al mismo periodo de 2023. Lo anterior, de acuerdo con las expectativas del mercado, marcaría un punto de inflexión en materia de crecimiento sostenido y reactivación de los diferentes sectores que componen la economía del país.



Tabla 4. Proyecto de Presupuesto General de la Nación del sector Transporte 2025

ENTIDAD	PRESUPUESTO DE FUNCIONAMIENTO	PRESUPUESTO DE SERVICIO DE LA DEUDA PÚBLICA	PRESUPUESTO DE INVERSIÓN	TOTAL - POR ENTIDAD
Ministerio de Transporte	315.303.412.000	6.797.215.826	129.575.000.000	451.675.627.826
Invías	220.812.175.000	601.876.014	3.464.357.634.368	3.685.771.685.382
Aerocivil	837.409.834.774		2.283.951.000.000	3.121.360.834.774
ANI	134.319.232.110	2.013.839.757.091	7.382.206.818.592	9.530.365.807.793
UPIT	18.098.365.000		16.500.000.000	34.598.365.000
CRIT	1.407.199.000			1.407.199.000
ANSV	29.644.186.000		174.455.608.437	204.099.794.437
Superintendencia de Transporte	60.447.831.028		37.067.526.073	97.515.357.101
TOTAL - DEL SECTOR	1.617.442.234.912	2.021.238.848.931	13.488.113.587.470	17.126.794.671.313

Fuente: Proyecto de Ley de PGN 2025 (2024)

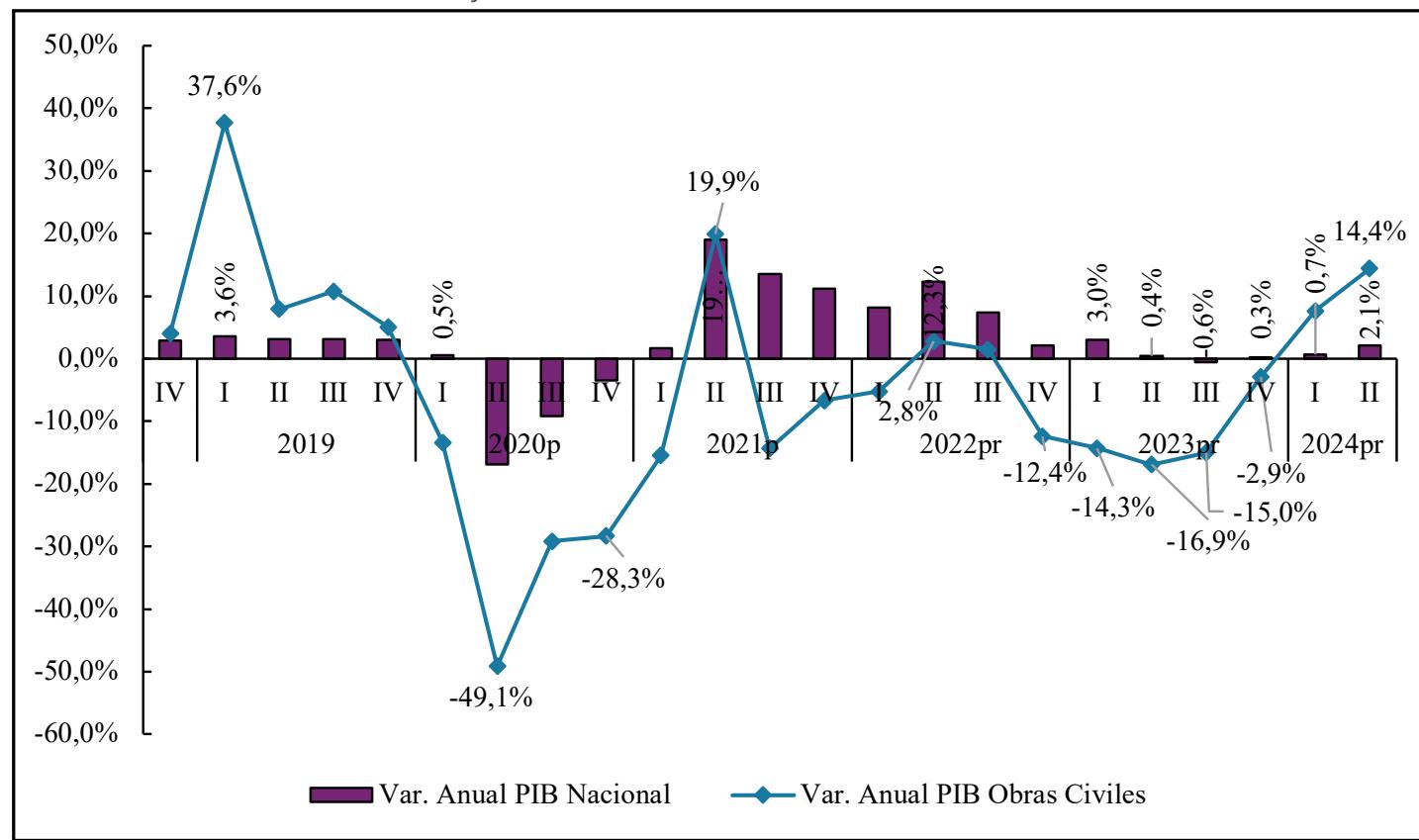
Producto Interno Bruto 2024

La gráfica 2 muestra las variaciones históricas del PIB nacional y PIB de obras civiles. En particular, se destaca que, en el segundo trimestre de 2024, el PIB de obras civiles registró un crecimiento de 14,4%, encadenando dos trimestres con crecimientos superiores al 7%. Teniendo en cuenta lo anterior, es importante consolidar este comportamiento para los futuros trimestres, teniendo en cuenta que aún persisten los niveles por debajo de los registrados en prepandemia y considerando que este sector fue priorizado por el

Gobierno nacional en el marco de la reactivación económica del país.

Al desagregar el PIB para el segundo trimestre de 2024 por actividades económicas, se observa que los sectores que tuvieron mayores crecimientos en su producción fueron “Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios”, “Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca” y “Administración pública y defensa” los cuales crecieron 11,1%, 10,2% y 4,8%, respectivamente. Lo anterior se puede evidenciar en la Tabla 5.

Gráfica 2. Variación anual PIB nacional y de obras civiles 2018-IV a 2024-II



Fuente: Dirección de Asuntos Económicos de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (DAE-CCI) a partir de DANE (2024)



El sector de la construcción tuvo un crecimiento de 2,4%, encadenando dos períodos positivos, luego de presentar 5 períodos con comportamientos negativos. Teniendo en cuenta lo anterior, el crecimiento del sector se ve explicado principalmente por el fuerte crecimiento de la subclase de "Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil" con 14,4%, donde se tienen en cuenta carreteras, aceras, vías subterráneas, vías de ferrocarriles, pistas de aterrizaje y demás actividades relacionadas.

A su vez, la subclase "Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (Alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores)" creció 2,36%, entre estos se encuentran servicios como la cimentación, estructuración de edificaciones y diferentes tipos de instalaciones.

Por otra parte, la única subclase que decreció en el sector fue "Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales" con un -2,8%, donde se observan obras de construcción de vivienda, edificaciones industriales, edificaciones comercial y edificaciones para el entretenimiento entre otras.



Tabla 5. Variación anual y participación sectorial en el PIB total.

Actividad Económica	Variación Anual	Participación Sobre el PIB total		Diferencia en Participación en p.p.
	2024-II / 2023-II	2023-II	2024-II	
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	10,2%	5,7%	6,2%	0,5
Explotación de minas y canteras	-3,3%	3,9%	3,7%	-0,2
Industrias manufactureras	-1,6%	11,6%	11,2%	-0,4
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado	2,6%	3,0%	3,0%	0,0
Construcción	2,4%	4,3%	4,3%	0,0
Comercio al por mayor y al por menor	0,2%	16,9%	16,6%	-0,3
Información y comunicaciones	-1,9%	3,2%	3,1%	-0,1
Actividades financieras y de seguros	1,4%	5,2%	5,1%	0,0
Actividades inmobiliarias	1,9%	9,0%	9,0%	0,0
Actividades profesionales, científicas y técnicas	0,2%	7,0%	6,9%	-0,1
Administración pública y defensa	4,8%	16,3%	16,7%	0,4
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación y otras actividades de servicios	11,1%	4,0%	4,4%	0,4
Valor agregado bruto	2,3%			
Impuestos menos subvenciones sobre los productos	0,3%	10,3%	10,1%	-0,2
Producto interno bruto	2,1%	100,0%	100,0%	

Fuente: Dirección de Asuntos Económicos de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (DAE-CCI) a partir de DANE (2024)

Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC) – Primer Trimestre de 2024

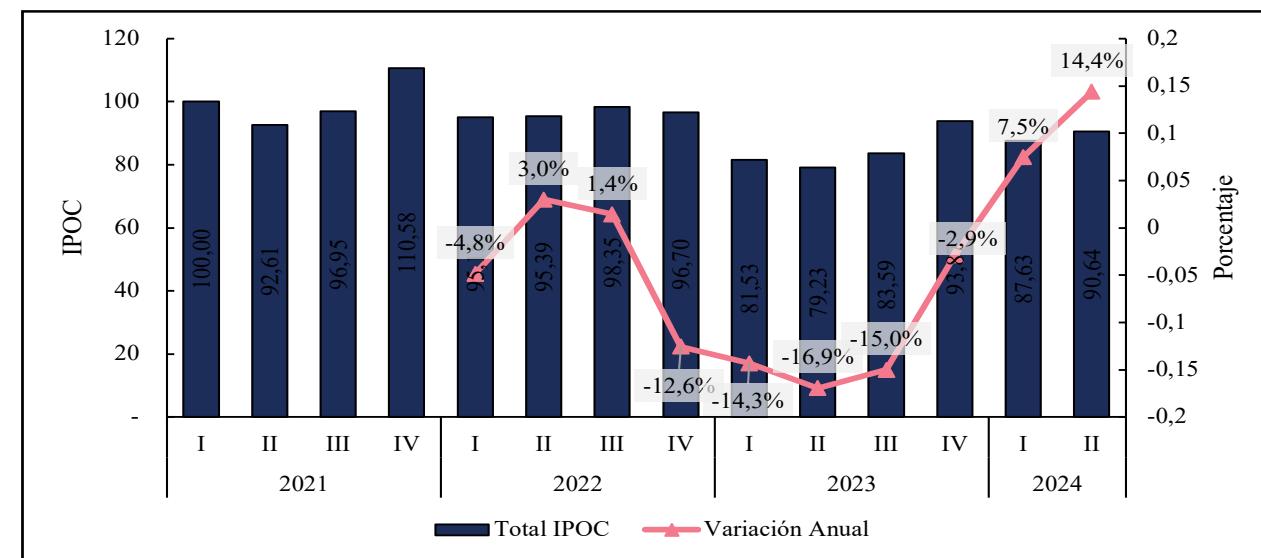
El Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC) tiene por propósito dar a conocer el comportamiento trimestral de la producción del sector obras civiles, por medio del seguimiento a proyectos en ejecución a nivel nacional, incluyendo las obras a cargo de Entes Territoriales. Así las cosas, este indicador fortalece el cálculo y análisis del PIB del sector de obras civiles, toda vez que a partir de este se pueden identificar las causas que explican el comportamiento del sector de obras civiles.

Como se puede observar en la gráfica 3, el sector de obras civiles ha experimentado un crecimiento del orden de 14,4% en los niveles de producción para el segundo trimestre del 2024.

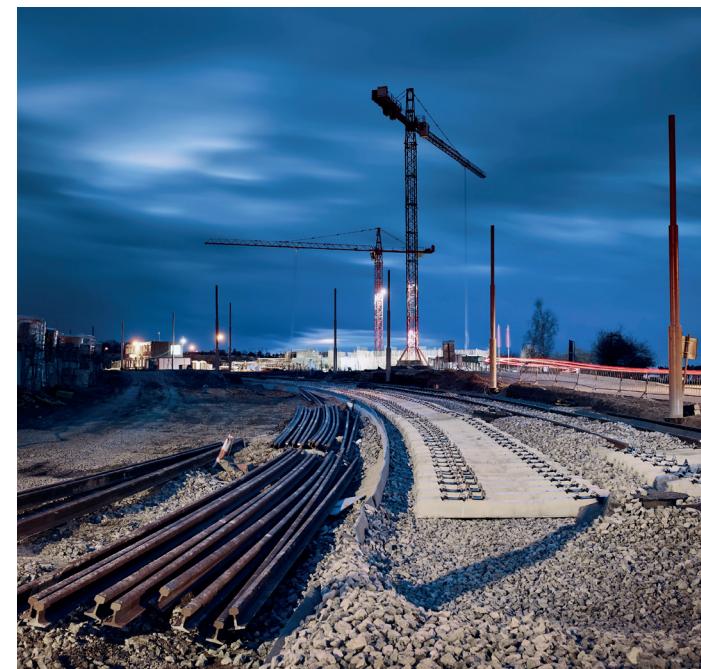
El crecimiento durante el segundo trimestre del 2024 en el sector de obras civiles se explica principalmente en el aumento de la producción de cuatro de los cinco tipos de construcción que lo componen. Los tipos de construcción que presentaron mayores crecimientos fueron “Construcciones en minas y plantas industriales”, “Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)”, “Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil” y “Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas” con aumentos de 103,7%, 88,6%, 32,7% y 5,8% respectivamente.

En contraposición, el tipo de construcción que mostro un decrecimiento en su producción fue “Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles” con disminuciones del 9,2%. Ahora bien, es importante precisar que mientras esta categoría registró una un importante

Gráfica 3. Indicador de Producción de Obras Civiles (IPOC) y su variación anual 2021-I a 2024-I



Fuente: Dirección de Asuntos Económicos de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (DAE-CCI) a partir de DANE (2024)



decrecimiento, no debe perderse de vista que la subcategoría ‘Puentes y carreteras elevadas’ creció 111%, explicado por la construcción de los viaductos de la Primera Línea del Metro de Bogotá.

Ahora bien, particularmente, en el caso del tipo de construcción con mayor crecimiento fue “Construcciones en minas y plantas industriales” con un sólido crecimiento de 103,7%, donde se explica principalmente por el aumento en la construcción de “Otras obras de ingeniería civil” con 47,2%, así mismo, una contracción de 8,5% de la construcción de “Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento”.

Es de resaltar, la dinámica observada en la subcategoría ‘puertos, vías navegables e instalaciones conexas’, la cual creció 154,1% en el segundo trimestre de 2024, derivado en gran medida por la construcción de Puerto Antioquia, en el Urabá antioqueño.

Tabla 6. Variación anual y contribución al IPOC en puntos porcentuales (p.p.) por tipo de construcción y subclase 2024-I

Tipo de Construcción / Subclase	Año	IPOC	Variación Anual	Contribución total al índice en p.p.
Subclase 1	Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles y ferrocarriles	75,1	-14,4%	8,14
Subclase 2	Pistas de aterrizaje	253,3	106,9%	0,13
Subclase 3	Puentes y carreteras elevadas	157,5	111,0%	2,88
Subclase 4	Túneles	6,0	-56,4%	0,36
Tipo Construcción 1	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	74,8	-9,2%	5,50
Subclase 5	Acueductos y otros conductos de suministro de agua, represas, excepto gasoductos	162,7	116,0%	4,97
Subclase 6	Puertos, vías navegables e instalaciones conexas	310,7	154,1%	0,93
Subclase 7	Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones	58,8	-75,9%	0,72
Tipo Construcción 2	Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	167,6	88,6%	5,18
Subclase 8	Tuberías de larga distancia	43,2	-12,6%	0,37
Subclase 9	Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables)	79,0	41,8%	2,32
Subclase 10	Cables locales y obras conexas	96,4	-32,0%	1,30
Subclase 11	Alcantarillado y plantas de tratamiento de agua y gasoductos locales	88,2	8,3%	0,28
Tipo Construcción 3	Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	73,5	5,8%	0,92
Subclase 12	Construcciones en minas	532,6	140,6%	6,28
Subclase 13	Centrales eléctricas	91,9	78,0%	5,00
Tipo Construcción 4	Construcciones en minas y plantas industriales	153,6	103,7%	11,28
Subclase 14	Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento	140,0	-8,5%	0,17
Subclase 15	Otras obras de ingeniería civil	98,0	47,2%	2,68
Tipo Construcción 5	Instalaciones al aire libre para deportes y esparcimiento; y otras obras de ingeniería civil	103,6	32,7%	2,51
Total IPOC		90,6	7,5%	

Fuente: Dirección de Asuntos Económicos de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (DAE-CCI) a partir de DANE (2024)

4. ¿Cómo lograr la tan anhelada reactivación económica?

De acuerdo con Fedesarrollo, por cada incremento de la inversión en infraestructura del 0,7% del PIB en promedio anual durante los próximos 10 años, la tasa de crecimiento económico aumentaría en 1 punto porcentual (p.p.). Lo anterior, también generaría una reducción promedio de la tasa de desempleo en 0,8 p.p. y una reducción de la tasa de pobreza en 0,6 p.p.

Aunado a ello, por cada peso invertido en el subsector de obras civiles, se generarían 2,25 pesos en la producción nacional, 2,46 pesos en salarios y 4,90 pesos en impuestos. Así, el rol del sector, como motor dinamizador de la economía, es entonces fundamental, dada su condición contra cíclica.

En tal virtud, la CCI sometió a consideración del Gobierno nacional las siguientes propuestas de corto y mediano plazo, que bien pueden contribuir significativamente al propósito de reactivar la economía colombiana:

- Brindar a los proyectos las condiciones necesarias para mantener los altos niveles de ejecución. En particular, de aquellos proyectos que por su porcentaje de avance se encuentran en el auge de su fase de construcción. Tal es el caso de los proyectos viales de 4G Autopista al Río Magdalena II, Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá-Girardot, Santana-Mocoa-Neiva, Popayán-Santander de Quilichao, IP Malla Vial del Meta y Puerto Antioquia.
- Garantizar los cronogramas de obra contractuales en los proyectos adjudicados de la quinta generación de concesiones (5G): Malla Vial del Valle-



Accesos Cali y Palmira (\$4,3 billones), IP ALO Sur (\$1,7 billones), Accesos Norte de Bogotá Fase II (\$2,1 billones), Puerto Salgar-Barrancabermeja (\$4,49 billones), Sabana de Torres-Curumaní (\$4,34 billones), Buga-Buenaventura (\$4,2 billones), Canal del Dique (\$3,2 billones) y la IP Rafael Núñez de Cartagena (\$0,92 billones). En el caso específico de los proyectos, en etapa de preconstrucción, Accesos Norte de Bogotá Fase II, Buga-

Buenaventura y Canal del Dique se requiere, a su vez, acelerar los respectivos trámites ambientales.

- Licitar prontamente nuevos proyectos APP ya estructurados. Si bien es cierto que a la fecha avanzan los procesos de adjudicación de los proyectos IP Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla (\$1,11 billones) y La Dorada-Chiriguaná (\$3,39 billones), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) cuenta con



un pipeline de proyectos en etapas avanzadas de estructuración, los cuales suman cerca de \$47 billones.

Es el caso de proyectos carreteros como Villeta-Guaduas (\$6,9 billones), El Estanquillo-Popayán (\$8,58 billones) y la IP Conexión Centro (Calarcá-La Paila) (\$6,52 billones) y proyectos aeroportuarios como IP Aeropuertos de Suroccidente-Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Palmira (\$4,2 billones), IP Ciudadela Aeroportuaria Cartagena de Indias-Bayunca (\$6,13 billones), IP El Dorado Máximo Desarrollo (\$12,69 billones) e IP Campo de vuelo-Aeropuerto El Dorado (\$2,22 billones).

Estos proyectos se constituyen en ejes fundamentales para darle un impulso al sector y garantizar la tan anhelada conectividad del territorio nacional, sin perjuicio de otros proyectos intermodales de APP que desde ya la

ANI ha empezado a estructurar. Como resulta evidente, gran parte de ellos son iniciativas privadas, las cuales no requieren de esfuerzos fiscales adicionales en una coyuntura de restricciones como la que atraviesa hoy el país.

Se hace imperativo revisar, prontamente, la efectividad del Sistema General de Regalías, el cual, a la fecha, de acuerdo con el Portal de Transparencia Económica del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, aún cuenta con más de \$16 billones sin asignar.

e. Acelerar, mediante operaciones de crédito, la ejecución de más de medio centenar de proyectos de obra pública, incluidos en los programas 'Legalidad' y 'Reactivación 2.0' (2021-2030), cuya inversión asciende a más de \$13 billones, localizados todos ellos en 28

departamentos, y con vigencias futuras al año 2030.

f. Precisar en términos concretos, de tiempo y cuantía, el alcance de la inversión prevista en los llamados 'Caminos Comunitarios de la Paz Total'. Al respecto, bien vale la pena destacar el potencial económico y social que las pymes de ingeniería llevan en una estrategia integral del Gobierno nacional.

g. A efectos de garantizar una eficiente concurrencia de recursos para apalancar nuevos proyectos de infraestructura de transporte secundarios y terciarios, se requiere concretar un cronograma de fechas e identificar las zonas territoriales para la implementación del cobro de la valorización y la destinación específica del recaudo, estimado por el Ministerio de Transporte en cerca de \$14 billones.