



INFRAESTRUCTURA, TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

INFRAESTRUCTURA, TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Introducción

1

Hitos en materia de infraestructura, transporte y logística

2

La gran deuda: una conectividad ineficiente

3

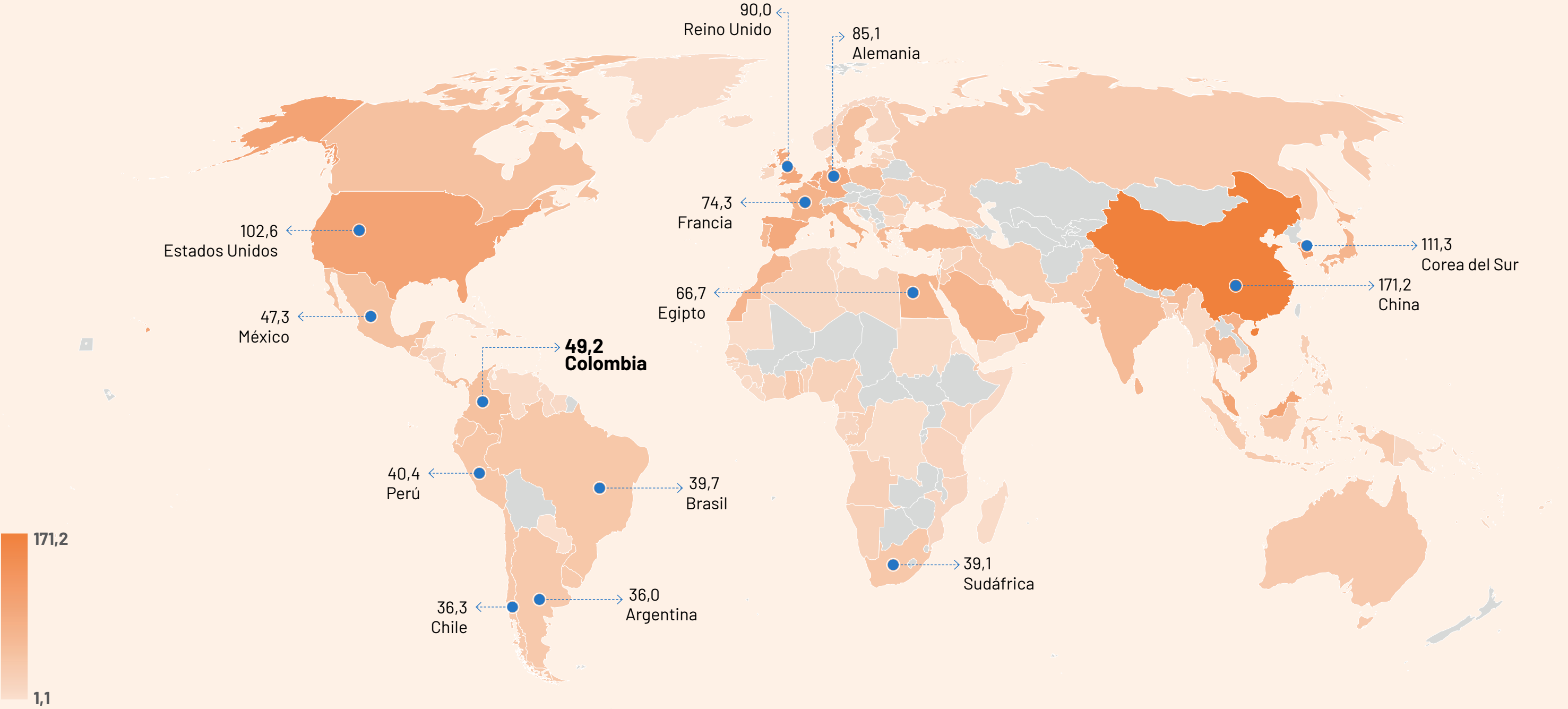
Hoja de ruta 2026-2030

4

Referencias

5

ÍNDICE DE CONECTIVIDAD DE CARGA MARÍTIMA (VALOR MÁXIMO EN 2004=100)



Fuente: Banco Mundial (2025).



Perfil de Colombia en materia de infraestructura, transporte y logística

Tema	Indicador	Valor en Colombia	Ranking en América Latina	Mejor país en América Latina (valor)	Promedio OCDE	Fuente	Descripción
Infraestructura	Puntaje en infrascopio (evaluación de asociaciones público-privadas)(0 a 100)	70,3	3 de 17	Brasil (77,9)	-	Economist Impact (2024)	Calificación entre 0 y 100 de la eficiencia del esquema de asociaciones público-privadas.
	Inversión en transporte con participación privada (USD a precios actuales)	586.970.000	2 de 6	Brasil (3.771.150.000)	2.722.860.000	Banco Mundial (2023)	Monto de los recursos destinados por el sector privado a la construcción de infraestructura de transporte.
Transporte intermodal	Índice de conectividad de las carreteras (0 a 100)	65,4	11 de 17	Chile (95,8)	86,4	WEF (2019)	Puntaje entre 0 y 100 del nivel de conectividad vial.
	Conectividad del transporte marítimo (0 a 100)	49,2	2 de 16	Panamá (51,6)	58,6	Banco Mundial (2021)	Puntaje entre 0 y 100 del nivel de conectividad marítima.
	Servicios de transporte (% de las exportaciones de servicios comerciales)	16,6 %	7 de 16	Panamá (50,3 %)	20,5 %	Banco Mundial (2024)	Participación del sector transporte en las exportaciones de servicios.
	Carga transportada por vía aérea	1.936	1 de 15	Colombia (1.936)	3.195	Banco Mundial (2023)	Número de millones de toneladas por kilómetro recorrido transportadas vía aérea.
Desempeño logístico	Índice de desempeño logístico (1 a 5)	2,9	6 de 16	Brasil (3,2)	3,6	Banco Mundial (2023)	Puntaje entre 1 y 5 del desempeño logístico de las economías.
	Número de economías socias marítimas	56	2 de 14	Panamá (59)	47,41	Banco Mundial (2025)	Número de economías accesibles a través de servicios directos de envío lineal.
	Tiempo de permanencia de importación de contenedores(días)	7,6	8 de 14	Uruguay (2,1)	5,25	Banco Mundial (2025)	Tiempo que pasan los contenedores en el puerto de entrada desde la llegada hasta la salida del puerto.



Tema	Indicador	Valor en Colombia	Ranking en América Latina	Mejor país en América Latina (valor)	Promedio OCDE	Fuente	Descripción
Desempeño logístico	Número de economías socias de la aviación	112,5	3 de 14	Brasil (127,5)	123,9	Banco Mundial (2025)	Número de economías accesibles a través de conexiones directas de carga aérea.
	Tiempo de permanencia de importación de aviación (días)	3	12 de 14	Uruguay (1,3)	1,61	Banco Mundial (2025)	Tiempo que la mercancía pasa en el aeropuerto entre el momento en que la carga está lista para ser recogida y el momento en que es autorizada por aduanas y sale del aeropuerto.
	Número de economías de socios postales de empresa a empresa	72	4 de 16	Brasil (116,5)	115,12	Banco Mundial (2025)	Número de economías accesibles mediante conexiones postales internacionales directas para envíos B2B.
	Tiempo de entrega postal de empresa a empresa (días)	14,5	9 de 16	Nicaragua (4,7)	5,26	Banco Mundial (2025)	Tiempo que pasa un artículo postal en la economía importadora desde la llegada a la oficina de cambio hasta el primer intento o entrega final.



1 Introducción

El desempeño logístico es un factor fundamental para la competitividad del país, y comprende un conjunto de variables que permiten optimizar los tiempos y los costos de movilizar productos desde la fase de suministro hasta el consumidor final. Este proceso depende de la disponibilidad y la calidad de la infraestructura, así como de la eficiencia de los servicios de transporte que operan en la economía.

En los últimos 20 años, **Colombia ha logrado avances significativos en la provisión de infraestructura de transporte** consolidando un marco institucional y regulatorio de referencia regional, atrayendo inversión privada a través de esquemas de asociaciones público-privadas (APP) y ejecutando programas de concesiones de gran escala. Sin embargo, persisten aún retos estructurales que impiden aprovechar plenamente estos beneficios.

En particular, se identifican dos aspectos centrales que deben corregirse en el mediano plazo para completar una transformación efectiva del sector: por un lado, **garantizar estabilidad regulatoria y seguridad jurídica** que sostengan la participación privada y den continuidad a los proyectos más allá de los ciclos políticos; y por otro, **superar las ineficien-**

cias que caracterizan al sector transportador, marcado por la informalidad, la fragmentación empresarial y un parque automotor envejecido.

Estos retos no solo limitan la oferta de infraestructura, sino que también representan obstáculos para el sector logístico frente a la transformación de sus operaciones mediante la adopción de nuevas tecnologías, la intermodalidad y alternativas energéticas más limpias y eficientes. Atender cada una de estas problemáticas permitirá suplir las necesidades presentes y futuras de infraestructura, conectar al país en toda su extensión y garantizar una mayor competitividad del sector transporte.

El presente capítulo aborda tres hitos que han marcado los avances de Colombia en los sectores de infraestructura, transporte y logística, y cuál es la gran deuda pendiente por resolver. En función de lo anterior, se plantean tres recomendaciones estratégicas para el periodo de gobierno 2026-2030. Con estas acciones se busca optimizar los instrumentos existentes de política y diseñar medidas más eficaces para consolidar una red de infraestructura intermodal, resiliente y eficiente, y un sector de transporte de carga y logística más competitivo.



2 Hitos en materia de infraestructura, transporte y logística

Marco institucional y regulatorio

El país ha logrado avances significativos en las últimas décadas para reducir su rezago histórico en infraestructura, posicionándose actualmente como un referente regional en la gestión de proyectos de gran envergadura. Parte de esos adelantos han sido el resultado de un proceso de transformación de su arquitectura institucional y regulatoria para atraer inversión y mejorar la gestión técnica mediante la definición de responsabilidades, esquemas de remuneración y asignación de riesgos entre actores públicos y privados.

Uno de los hitos más importantes tuvo que ver con la creación en 2011 de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), la cual sustituyó al Instituto Nacional de Concesiones (INCO), fortaleciendo la capacidad del país para gestionar proyectos de infraestructura y superar deficiencias históricas en la contratación y ejecución de las obras. **La nueva entidad fue dotada de competencias técnicas avanzadas para la estructuración y la gestión contractual de concesiones bajo estándares internacionales.** Estas innovaciones generaron una mayor confianza para la entrada de nuevos actores, aportando sus capacidades, recursos y tecnologías para la construcción, la operación y el mantenimiento de infraestructura de transporte (Fedesarrollo, 2023).

En 2012, en complemento a estas capacidades, **se aprobó la Ley de APP (Ley 1508), por la cual se estableció un marco jurídico integral que permitió el salto hacia el esquema de APP** que opera actualmente. Esta normativa corrigió debilidades estructurales de regímenes anteriores (como la Ley 80 de 1993) e introdujo mecanismos para garantizar la eficiencia del gasto público. Entre sus principales innovaciones se encuentran:

- **Remuneración por disponibilidad y resultados:** El concesionario ya no recibe pagos simplemente por construir la obra, sino por garantizar que la infraestructura esté disponible para los usuarios y cumpla con indicadores de nivel de servicio predefinidos.
- **Prohibición de anticipos:** Una de las medidas más críticas fue la prohibición de entregar dineros por adelantado al contratista. El pago solo se realiza cuando la obra entra en operación o se verifican hitos de disponibilidad.
- **Asignación eficiente de riesgos:** Estableció que cada

parte asuma los riesgos que mejor puede gestionar. El privado asume los riesgos de diseño, construcción, operación y mantenimiento, mientras el Estado retiene los regulatorios o políticos.

- **Integración del ciclo de vida:** Un solo contrato de largo plazo (usualmente hasta 30 años) integra el diseño, la financiación, la construcción, la operación y el mantenimiento, lo que alinea los incentivos del privado con la calidad y la durabilidad de la obra.
- **Valor por dinero (VpD):** Exige demostrar técnicamente que ejecutar el proyecto mediante APP es más conveniente para el interés general que hacerlo por obra pública tradicional.
- **Límites a las adiciones:** Restringió las adiciones en tiempo y recursos a un máximo del 20 % del valor del contrato, evitando las renegociaciones excesivas del pasado.
- **Iniciativas privadas (IP):** Permitió que el sector privado proponga proyectos al Estado, fomentando la innovación y reduciendo la carga de estructuración para el sector público (Departamento Nacional de Planeación [DNP], 2022).
- **Estructuración obligatoria previa:** Obliga a que, antes de abrir cualquier licitación bajo el nuevo régimen de APP, la entidad pública cuente con estudios técnicos, socioeconómicos, ambientales, prediales, financieros y jurídicos completos, más un modelo financiero detallado. Este requisito corrigió uno de los problemas centrales de las concesiones de primera y segunda generación: proyectos adjudicados con diseños incompletos que luego obligaban a modificaciones costosas durante la ejecución, elevando el costo final muy por encima del presupuesto original.
- **Sostenibilidad fiscal como condición de aprobación:** Exige que, antes de licitar cualquier proyecto APP, el Estado obtenga aprobación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Minhacienda) sobre sus obligaciones de pago futuras y concepto favorable del DNP.

A estos avances se sumaron otras reformas complementarias que fortalecieron el ecosistema institucional del sector. Entre ellas se destaca la Ley de Infraestructura (Ley 1682 de 2013),



la cual facilitó los procesos para la adquisición de predios necesarios para la construcción de obras públicas; reformó los procesos para la obtención de permisos ambientales; y tomó acciones en la gestión de redes de servicios públicos, facilitando su reubicación en los casos en que interfieran con los proyectos de infraestructura.

En paralelo, el país avanzó en la creación de nuevas instancias de planeación y regulación; entre estas, la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) para dar soporte técnico a la planificación de largo plazo y la Comisión de Regulación de Infraestructura de Transporte (CRIT) para regular aspectos técnicos y económicos. Complementariamente, se creó la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) como un banco de desarrollo para estructurar y financiar proyectos (Ramírez et al., 2021).

Estos avances institucionales y regulatorios permitieron el diseño y la ejecución de programas ambiciosos como las conce-

siones de cuarta generación (4G), sofisticando la capacidad del Estado para administrar mecanismos contractuales complejos. A su vez, estos esfuerzos ayudaron a que los programas de infraestructura trascendieran los ciclos políticos, permitiendo una planificación y ejecución más estable con visión de largo plazo.

Los resultados de este proceso de fortalecimiento institucional han sido reconocidos a nivel internacional. En el *Infrascope 2023-2024*, Colombia ocupó la tercera posición¹ entre 26 economías de América Latina en cuanto a su capacidad para implementar proyectos de infraestructura sostenibles y efectivos mediante esquemas APP² (The Economist Impact y Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2024) (Gráfica 1a). De igual forma, en el *Benchmarking Infrastructure Development* de 2023, el país se ubicó en el top 6 entre las economías más competitivas en el mundo en regulación para el financiamiento de infraestructura a través de APP (Banco Mundial, 2024) (Gráfica 1b).

Gráfica 1. Desempeño comparativo internacional de Colombia en materia de APP

a. Desempeño de Colombia en el Benchmarking Infrastructure Development de 2023



b. Puntaje general Infrascope 2023-2024. Colombia y países de referencia

1	Brasil	77,9	●	16	Argentina	41,6	●
2	Chile	76,9	●	17	Bahamas	38,5	●
3	Colombia	70,3	●	18	Guyana	34,7	●
4	Uruguay	65,8	●	19	Nicaragua	34,2	●
5	Perú	65,2	●	20	Belice	33	●
6	Jamaica	62,9	●	21	Trinidad y Tobago	25,5	●
7	Panamá	60,3	●	22	Barbados	23,1	●
8	México	59,4	●	23	Bolivia	21,5	●
9	Ecuador	56,8	●	24	Surinam	17,3	●
10	Costa Rica	56,3	●	25	Haití	16,6	●
11	Guatemala	54,1	●	26	Venezuela	16	●
12	Honduras	53,6	●				
13	República Dominicana	50,8	●				
14	Paraguay	50,7	●				
	Promedio	46,4	●				
15	El Salvador	45,8	●				

● Desarrollado

● Emergente

● Incipiente

Fuente: Banco Mundial (2024) y The Economist Impact y BID (2024).

- Colombia registró una puntuación de 70,3 sobre 100, solo superado por Brasil (77,9) y Chile (76,9), en la primera y segunda posiciones, respectivamente.
- La medición evalúa cinco categorías que dan cuenta del desempeño y la implementación de las APP en los países: marco regulatorio, que analiza las leyes que respaldan el desarrollo de las APP; preparación de proyectos y sostenibilidad, centrada en la viabilidad económica, ambiental y social de los proyectos; apoyo institucional, que mide el compromiso de las entidades públicas; gestión de riesgos, que valora cómo se identifican y manejan los riesgos; y evaluación de desempeño, que examina la eficacia en la ejecución y los resultados.



Planeación

La planeación de la infraestructura de transporte en Colombia ha evolucionado desde esquemas fragmentados y de corto plazo hacia una visión estratégica con horizonte de largo plazo. En este proceso, el país consolidó instrumentos orientados a priorizar inversiones con criterios técnicos, de competitividad e integración territorial. El principal referente de esta transformación es el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) 2021-2051, concebido como la hoja de ruta para el desarrollo de la infraestructura de transporte durante las próximas décadas (DNP *et al.*, 2022).

El PMTI propone una organización integral de la red de infraestructura bajo principios de convergencia, resiliencia y eficiencia logística. Para ello, define una red estratégica orientada a fortalecer la conectividad entre ciudades, corredores logísticos, fronteras y puertos, priorizando proyectos según su impacto en la competitividad. **Uno de los principales avances de este instrumento consiste en incorporar un enfoque de intermodalidad, promoviendo una mayor articulación entre los modos carretero, férreo, fluvial, aéreo y marítimo** con el objetivo de reducir costos logísticos y mejorar la competitividad del país.

Adicionalmente, el PMTI introdujo criterios de sostenibilidad ambiental, social y de gobernanza (ESG) en la planeación de los proyectos de infraestructura. Esto resulta particularmente visible en los proyectos carreteros de quinta generación (5G), en los cuales **se incorporaron lineamientos asociados con gestión del riesgo climático, sostenibilidad ambiental y relacionamiento social** (ANI, 2019). Asimismo, el instrumento fortaleció la dimensión territorial de la planeación mediante estrategias como las alianzas logísticas regionales y programas orientados al mejoramiento de la red vial terciaria, buscando integrar zonas rurales y apartadas con los principales centros urbanos y productivos (DNP, 2020).

En términos de inversión, el PMTI contempla proyectos por cerca de COP 240 billones para los próximos 30 años. Entre

las iniciativas priorizadas se encuentran la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena, las obras del Canal del Dique, la intervención del corredor férreo La Dorada-Santa Marta, el dragado de los puertos de Buenaventura y Barranquilla, la ampliación de aeropuertos estratégicos como El Dorado y José María Córdova, así como la ejecución de la segunda ola de proyectos viales 5G (DNP *et al.*, 2022).

De manera complementaria, han surgido otros ejercicios de priorización estratégica desde el sector privado y la sociedad civil. Uno de ellos es el desarrollado por la Red Pro (2026), el cual identifica proyectos prioritarios con base en criterios como su impacto en las economías regionales, su capacidad de impulsar la reactivación económica, el nivel de avance en estudios y diseños y la certidumbre sobre sus fuentes de financiación. Entre los proyectos destacados se encuentran la conexión Pacífico-Orinoquía, Puerto Antioquia y el corredor férreo Bogotá-Belencito, iniciativas consideradas estratégicas para mejorar la conectividad y fortalecer la integración productiva del país (Gráfica 2).

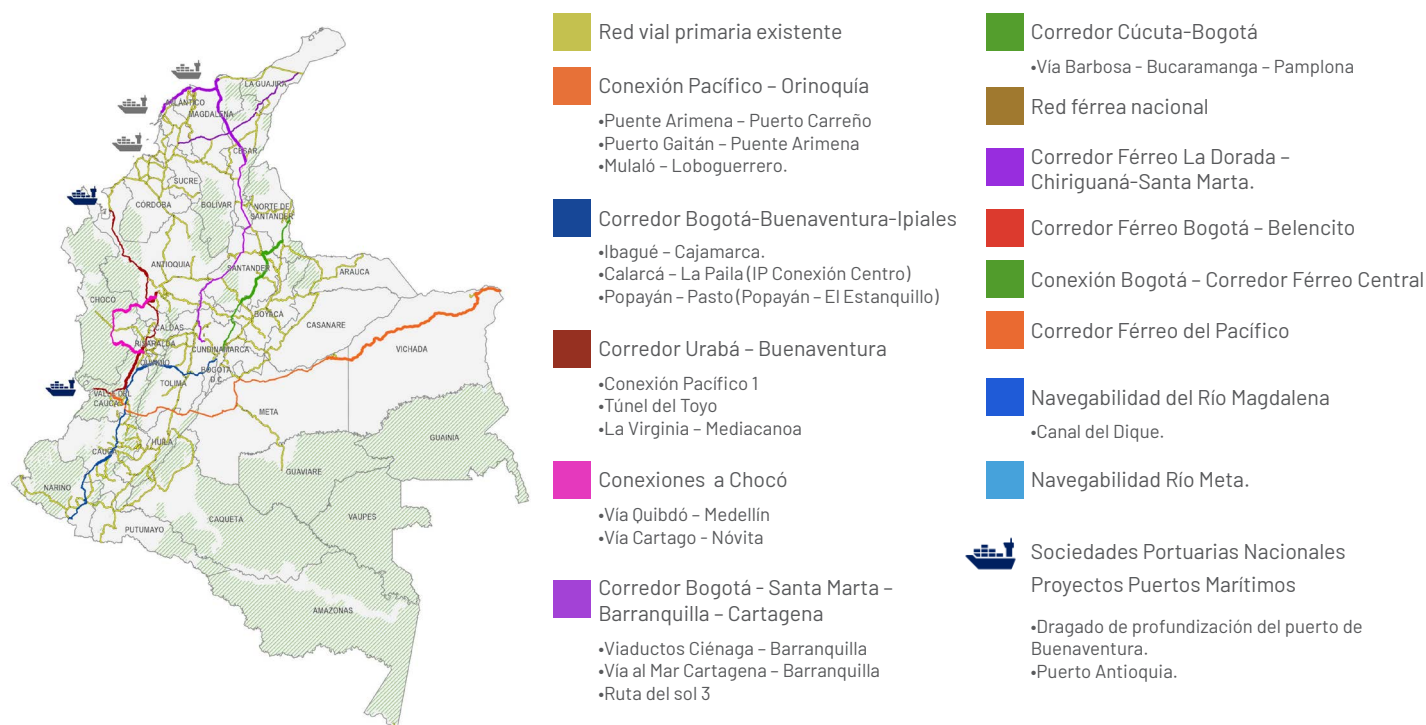
La consolidación de estos instrumentos de planeación y priorización representa un avance importante en la capacidad del país para orientar inversiones de infraestructura con visión de largo plazo. Su materialización podría generar impactos significativos sobre la productividad, la competitividad y la integración territorial.

La infraestructura de transporte posee amplios encadenamientos con el resto de la economía, por lo que mayores niveles de inversión tienen efectos multiplicadores sobre el crecimiento y el bienestar. De acuerdo con Fedesarrollo (2020), un incremento de los recursos destinados a este ámbito equivalente al 0,7 % del producto interno bruto (PIB) anual durante la próxima década podría aumentar la tasa de crecimiento económico en 1 punto porcentual (pp) adicional por año, así como reducir la tasa de desempleo en 0,8 pp, y la pobreza, en 0,6 pp³.

3. Adicionalmente, por cada peso invertido en el subsector de obras civiles, se generarían COP 2,3 en la producción nacional, COP 2,5 en salarios y COP 4,9 en impuestos.



Gráfica 2. Proyectos de infraestructura priorizados por la Red Pro. Colombia, 2026



Fuente: Red Pro (2026).

Participación privada en la financiación de bienes públicos

Durante las últimas décadas Colombia ha avanzado significativamente en la consolidación de un modelo de financiamiento y ejecución de infraestructura de transporte más sofisticado, diversificado y con mayor participación del sector privado. Este proceso ha permitido ampliar la capacidad de inversión del país, superar parcialmente restricciones fiscales históricas y fortalecer la ejecución de proyectos de gran escala.

La inversión privada ha desempeñado un papel central en esta transformación, particularmente a través de esquemas de APP, los cuales han permitido complementar las limitaciones del sector público en términos de capacidad técnica, disponibilidad presupuestal y gestión de proyectos (Fedesarrollo, 2024). Este modelo facilitó la incorporación de nuevas fuentes de capital, conocimiento técnico y mecanismos de gestión bajo estándares internacionales.

Como resultado, entre 2011 y 2021 la inversión en infraestructura representó en promedio el 1,9 % del PIB, alcanzando un máximo de 2,5 % en 2012. Aunque en los años posteriores se observó una moderación gradual en los niveles de inversión —con excepciones en 2017 y 2019—, el país mantuvo una

dinámica relevante de ejecución de proyectos estratégicos, registrando una inversión equivalente al 1,7 % del PIB en 2021 (Fedesarrollo, 2023).

En términos de financiamiento, **la participación privada ha adquirido una posición predominante en la provisión de infraestructura de transporte.** De acuerdo con Fedesarrollo (2023), entre 2015 y 2020 aproximadamente COP 49 de cada COP 100 destinados a la construcción de infraestructura provinieron del sector privado. Este comportamiento reflejó no solo una mayor capacidad de atracción de capital, sino también una mayor confianza de inversionistas nacionales e internacionales en el marco institucional y contractual del país.

De manera complementaria, el financiamiento público continuó desempeñando un papel fundamental en el desarrollo de infraestructura. Entre 2011 y 2021 se comprometieron recursos públicos por más de COP 82,7 billones (Ministerio de Transporte [Mintransporte], 2024), con una alta concentración en el modo carretero. Solo en 2021, la inversión pública en infraestructura de transporte ascendió a COP 10 billones, de los cuales cerca del 85 % se destinó al componente vial.



Paralelamente, el país avanzó en la diversificación de las fuentes de financiamiento y en la sofisticación de sus mecanismos de estructuración financiera. A diferencia de décadas anteriores — cuando el financiamiento dependía principalmente de la banca local y recursos públicos—, el cierre financiero de los proyectos incorpora en la actualidad una combinación más amplia de actores e instrumentos. Para 2021, la banca internacional aportó el 33 % de los recursos de financiación, seguida de la banca nacional (21 %), fondos de deuda (14 %) y el mercado de capitales (10 %) (Cámara Colombiana de Infraestructura, 2022). Este proceso permitió distribuir riesgos, ampliar el acceso al crédito de largo plazo y reducir la dependencia de una única fuente de financiamiento.

Asimismo, los mecanismos de pago también evolucionaron hacia esquemas más sostenibles y predecibles, sustentados principalmente en el recaudo de peajes y en compromisos de vigencias futuras del presupuesto nacional. De este modo se fortalecieron el atractivo de los proyectos y la confianza de los inversionistas.

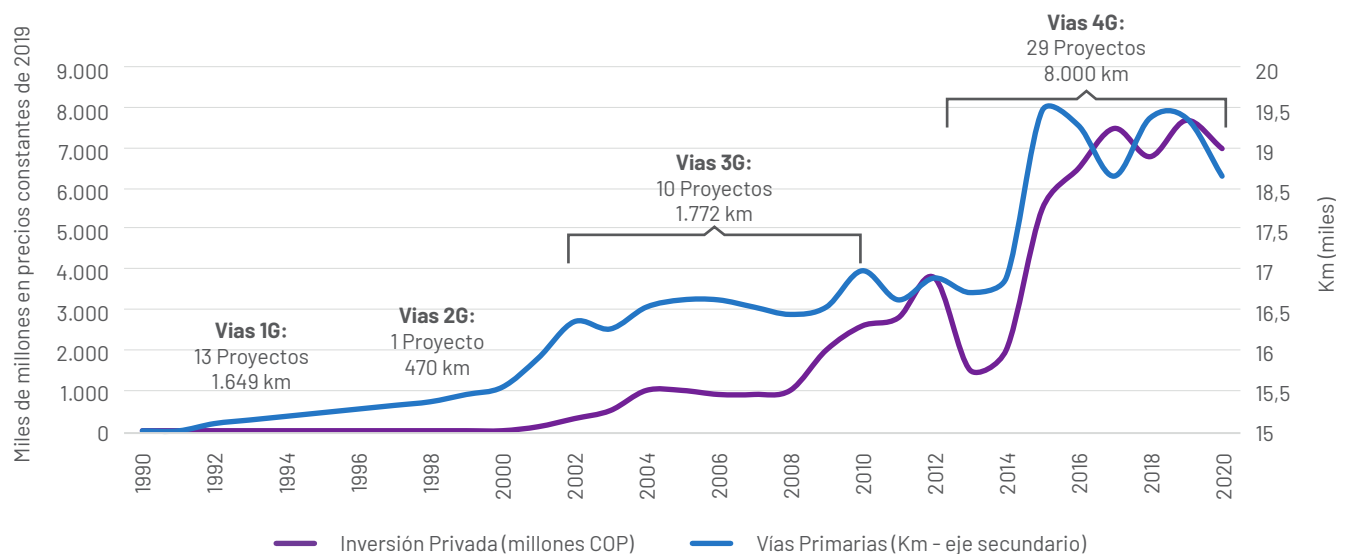
En años recientes, además, se han explorado instrumentos complementarios para ampliar las capacidades de financiación frente a las restricciones fiscales existentes. Entre estos mecanismos se destacan las obras por impuestos, que les permiten a empresas ejecutar proyectos de infraestructura mediante el pago de parte de su impuesto de renta en zonas vulnerables; la contribución nacional de valorización, orientada a capturar parte del incremento en el valor del suelo derivado de las obras públicas; y los recursos del Sistema General de Regalías (SGR), utilizados por entidades territoriales para cofinanciar proyectos de impacto regional (ANIF, 2026).

Los avances institucionales y financieros descritos han permitido desarrollar programas de infraestructura de gran escala, en particular en el sector carretero. Actualmente, el país cuenta con 17.994 km de vías primarias, 45.137 km de vías secundarias y 27.577 km de vías terciarias administradas por el Invías (Mintransporte, 2024). A esto se suma el desarrollo de programas de concesiones como las 4G y 5G, que han contribuido a mejorar la conectividad, reducir tiempos logísticos y modernizar corredores estratégicos para el comercio y la integración territorial (Gráfica 3).

En otros modos de transporte, si bien persisten importantes brechas, también se observan avances graduales en materia de gestión y estructuración de proyectos. En el férreo, para 2023 el país contaba con 2.392 km administrados por la ANI, equivalentes al 55,6 % de la red total, mientras que el 40,2 % correspondía al Invías, y el 4,3 % restante, a operadores privados (Mintransporte, 2024). Por su parte, la red fluvial continúa representando una oportunidad estratégica para ampliar la conectividad en regiones con baja presencia de otros modos de transporte, aunque persisten limitaciones de navegabilidad en extensos tramos de las cuencas del Orinoco y Amazonas.

Finalmente, en el modo aéreo, Colombia registró en 2023 un total de 306 aeropuertos en operación, administrados bajo distintos esquemas institucionales entre municipios, departamentos, la Aeronáutica Civil y concesionarios privados (Mintransporte, 2024). Esto evidencia un modelo de gestión más descentralizado y con mayor participación privada en la operación de infraestructura aeroportuaria.

Gráfica 3. Inversión privada en carreteras (COP miles de millones) y vías primarias (miles de kilómetros) (1990-2020)



Nota: los kilómetros hacen referencia a construcción y mantenimiento.
Fuente: Fedesarrollo (2023).



3 La gran deuda: una conectividad ineficiente

A pesar de los avances alcanzados en las últimas décadas en materia de infraestructura de transporte, Colombia aún enfrenta importantes retos estructurales relacionados con la conectividad territorial, la multimodalidad, la sostenibilidad financiera y la eficiencia logística. Superar estas brechas será fundamental para fortalecer la competitividad del país, promover una mayor integración regional y garantizar un crecimiento más equilibrado entre los territorios.

Uno de los principales desafíos consiste en consolidar una red de infraestructura articulada entre los distintos modos de transporte. El desarrollo de esquemas intermodales resulta clave para reducir costos logísticos, mejorar la eficiencia del transporte y avanzar hacia sistemas más sostenibles ambientalmente. Asimismo, una mayor integración modal permitiría conectar territorios históricamente aislados por sus condiciones geográficas y ampliar las oportunidades de desarrollo económico y social en regiones periféricas.

No obstante, las necesidades de conectividad del país son heterogéneas y dependen de las características territoriales, la densidad poblacional y la estructura productiva de cada región. En este contexto, no resulta viable replicar un mismo modelo de infraestructura en todo el territorio nacional. En regiones como la Amazonía y la Orinoquía, por ejemplo, el fortalecimiento de los modos fluvial y aéreo resulta prioritario, junto con su adecuada articulación con otros sistemas de transporte. De igual manera, la rehabilitación y la modernización de corredores férreos estratégicos permitirían diversificar las alternativas logísticas y mejorar la conexión del centro del país con los puertos del Caribe y el Pacífico.

La consolidación de estos proyectos exige fortalecer la coordinación entre actores públicos y privados y garantizar condiciones adecuadas de financiación y ejecución. En un contexto de restricciones fiscales persistentes, la participación del sector privado continuará siendo fundamental para cerrar las brechas de infraestructura. Así, el esquema de APP ha permitido subsanar las limitaciones presupuestales y técnicas del sector público, incorporando capital, experiencia operativa y capacidades de gestión para el desarrollo de proyectos de gran escala.

Sin embargo, **uno de los retos más importantes para mantener y ampliar la participación privada consiste en garantizar estabilidad regulatoria y seguridad jurídica.** La incertidumbre frente a cambios en las condiciones contractuales, modificaciones en esquemas de remuneración o alteraciones en mecanismos como peajes y tarifas incrementa la percepción de riesgo y puede afectar la confianza de inversionistas nacionales e internacionales. Por ello, resulta fundamental consolidar marcos regulatorios transparentes, previsibles y técnicamente consistentes que permitan fortalecer la confianza y asegurar la continuidad de los proyectos de infraestructura en el largo plazo.

De igual forma, **persisten desafíos relacionados con los procesos de licenciamiento ambiental y consulta previa.** Aunque estos instrumentos cumplen un papel esencial en la protección ambiental y la garantía de los derechos de las comunidades, la ausencia de mayor claridad sobre tiempos, alcances y requisitos puede generar retrasos significativos en la ejecución de proyectos estratégicos. Esto incrementa los costos de transacción, dificulta la planeación y reduce los incentivos para la inversión. En consecuencia, el fortalecimiento institucional y la definición de procedimientos más claros y eficientes representan un reto central para lograr un equilibrio entre sostenibilidad, participación ciudadana y desarrollo de infraestructura.

Adicionalmente, **el sector logístico y de transporte de carga continúa presentando importantes ineficiencias estructurales.** Colombia mantiene una alta dependencia del transporte carretero, mientras que la participación de modos como el férreo y el fluvial sigue siendo limitada. A esto se suman problemas asociados con **informalidad, fragmentación empresarial, asimetrías de información y baja incorporación tecnológica,** factores que reducen la productividad y encarecen la operación logística.

La estructura del transporte de carga involucra múltiples actores —generadores de carga, empresas transportadoras, conductores, propietarios de vehículos e intermediarios— cuyas relaciones suelen estar marcadas por problemas de coordinación y altos niveles de atomización. La fuerte dependen-



cia de pequeños propietarios y conductores independientes limita la capacidad de estandarización y control operativo. Asimismo, factores externos como bloqueos en corredores estratégicos generan mayores costos e incertidumbre para las empresas transportadoras y los generadores de carga (Colfecar y Logyca, 2025)⁴.

Estas dificultades se reflejan en los costos logísticos del país. Según la Encuesta Nacional Logística (ENL) de 2024, el costo logístico representa el 15,6 % de los ingresos operacionales de las empresas, siendo el transporte el componente más significativo con una participación del 44,5 % (DNP, 2025). Además, el 31,3 % de las empresas generadoras de carga optaron por operar flotas propias para garantizar disponibilidad y confiabilidad, una decisión que afecta su productividad al desviar recursos de su actividad principal (DNP, 2025).

Otro desafío relevante corresponde a la modernización del parque automotor de carga y la transición hacia tecnolo-

gías más limpias y eficientes. La elevada antigüedad de buena parte de la flota de transporte limita el desempeño logístico, incrementa los costos operativos y aumenta las emisiones contaminantes. Aunque en los últimos años se avanzó en la flexibilización de los mecanismos de entrada y salida de vehículos —facilitando la renovación de flota y reduciendo barreras regulatorias—, persiste un rezago importante: a 2025, el 45,6 % de los vehículos con peso bruto vehicular inferior a 10.500 kg y el 49,2 % de aquellos con un peso superior a ese umbral contaban con matrícula anterior a 2008 (Mintransporte, 2025).

En este contexto, avanzar hacia un sistema de transporte y logística más competitivo requerirá continuar ampliando la infraestructura física y, a su vez, fortalecer la multimodalidad, mejorar la coordinación institucional, promover la formalización, incorporar nuevas tecnologías y garantizar condiciones regulatorias estables que permitan acelerar la modernización del sector.

4. Cierres viales ocasionados por derrumbes, avalanchas, fallas en la infraestructura, paros armados por parte de grupos ilegales, manifestaciones, etc.



4 Hoja de ruta 2026-2030

Revivir la figura de los proyectos de interés nacional y estratégicos (Pines) para proyectos de infraestructura con miras a avanzar en la implementación del PMTI

Uno de los principales retos para garantizar la materialización de las inversiones previstas en infraestructura de transporte consiste en fortalecer los mecanismos de coordinación, priorización y continuidad institucional de los proyectos estratégicos. En este contexto, la revitalización de una figura similar a los antiguos Pines —bajo el liderazgo de instancias como el Sistema Nacional de Competitividad e Innovación— podría convertirse en una herramienta relevante para acelerar la ejecución de las iniciativas contempladas en el PMTI 2021-2051.

Aunque el PMTI constituye actualmente la principal hoja de ruta para el desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia, una de sus principales limitaciones radica en su carácter no vinculante. Esto implica que, pese a definir prioridades estratégicas de largo plazo, su implementación efectiva puede verse afectada por cambios de gobierno, modificaciones en las prioridades presupuestales o falta de articulación institucional. En consecuencia, fortalecer los mecanismos de seguimiento y obligatoriedad del PMTI resulta fundamental para garantizar la continuidad de los proyectos y reducir la incertidumbre en torno a su ejecución.

En este sentido, una alternativa consiste en incorporar de manera más explícita los objetivos y proyectos estratégicos del PMTI dentro de la Ley del Plan Nacional de Desarrollo, estableciendo metas de seguimiento, actualización y cumplimiento que trasciendan los ciclos políticos. Esto permitiría consolidar una visión de Estado sobre la infraestructura de transporte y evitar cambios frecuentes en las prioridades sin criterios técnicos claros.

Adicionalmente, una figura de prioridad nacional podría contribuir a reducir algunos de los principales cuellos de botella que históricamente han retrasado la ejecución de megaproyectos en el país. A pesar de los avances introducidos por la Ley 1682 de 2013, persisten dificultades relacionadas con la gestión predial, la obtención de licencias ambientales y la reubicación de redes de servicios públicos, factores que continúan generando sobrecostos y retrasos significativos en obras estratégicas. Un esquema especial de coordinación y priori-

zación permitiría agilizar estos procesos mediante una mayor articulación institucional y procedimientos más expeditos para proyectos considerados de interés nacional.

Otro desafío estructural corresponde a la fragmentación institucional y a la limitada coordinación entre entidades de los órdenes nacional y territorial. La planeación y la ejecución de infraestructura involucra múltiples actores —entre ellos, el DNP, Mintransporte, la ANI, el Inviás y los Gobiernos subnacionales— cuyos procesos y prioridades no siempre se encuentran adecuadamente alineados. En este contexto, un mecanismo de coordinación estratégica podría fortalecer la articulación entre entidades y facilitar la integración de otros sectores clave, como minas y energía, agricultura, industria y comercio exterior, con el propósito de asegurar que la infraestructura responda de manera más efectiva a las necesidades logísticas y productivas del país.

De igual manera, una mayor coordinación permitiría armonizar los proyectos nacionales con los instrumentos de ordenamiento territorial de los municipios y departamentos. Esto resulta particularmente relevante para el desarrollo de accesos urbanos, plataformas logísticas e infraestructuras logísticas especializadas (ILE), cuya viabilidad depende en buena medida de la compatibilidad entre la planeación nacional y la territorial.

La consolidación de mecanismos de priorización también resulta relevante para fortalecer la participación privada y mejorar las condiciones de financiación de los proyectos. Las APP, que actualmente constituyen uno de los principales motores del desarrollo de infraestructura en Colombia, requieren elevados niveles de certidumbre jurídica, estabilidad regulatoria y respaldo institucional para alcanzar cierres financieros exitosos. En este sentido, la declaración de proyectos como estratégicos o de interés nacional podría contribuir a reducir la percepción de riesgo por parte de inversionistas y financiadores al enviar señales claras sobre el compromiso político y fiscal del Estado con la ejecución de las obras en el largo plazo.

Asimismo, la priorización estratégica de proyectos podría facilitar la evaluación de su impacto económico y social, for-



taleciendo criterios de eficiencia como el “valor por dinero” y favoreciendo inversiones con mayores efectos sobre la productividad y la competitividad del país.

Finalmente, uno de los principales desafíos para consolidar un sistema de transporte más eficiente y sostenible consiste en impulsar la intermodalidad y reducir la alta dependencia del modo carretero. En particular, los modos férreo y fluvial continúan presentando rezagos significativos en infraestructura, operación y atracción de carga, a pesar de su potencial para disminuir costos logísticos y emisiones contaminantes. En este contexto, mecanismos de coordinación estratégica podrían desempeñar un papel importante en la implementación de iniciativas como el Plan Maestro Ferroviario y el Plan Maestro Fluvial, y en la generación de espacios de articulación público-privada que permitan atraer inversión, generar confianza y promover la migración gradual de carga hacia otros modos de transporte.

a. Desarrollar mecanismos alternativos de financiación para proyectos de infraestructura de transporte

El modelo APP ha sido el principal vehículo para la inversión privada en infraestructura en Colombia; sin embargo, enfrenta una restricción estructural. El cupo de vigencias futuras destinado a APP está limitado al 0,8 % del PIB y debe distribuirse entre múltiples sectores, lo que deja disponible apenas entre 0,3 % y 0,5 % del PIB para el sector transporte. Esta cifra resulta insuficiente si se considera que el cierre de las brechas en la red vial primaria requiere inversiones anuales equivalentes al 1,1 % del PIB (ANIF, 2026).

En términos físicos, el país cuenta actualmente con 18.160 km de vías primarias y necesita construir 6.375 km adicionales entre 2025 y 2035, lo que implica un ritmo de ejecución cercano a 650 km por año para alcanzar una red de 24.300 km. En un contexto de ajuste fiscal, el margen disponible para nuevas APP se reduce aún más, lo que hace necesario desarrollar mecanismos complementarios de financiamiento que no dependan de este cupo. Las alternativas que se presentan a continuación, basadas en ANIF (2026), buscan diversificar las fuentes de financiación de infraestructura más allá del esquema tradicional de APP.

Obras por impuestos. Este mecanismo permite a las empresas destinar parte de su impuesto sobre la renta a la ejecución directa de proyectos públicos. Aunque ha demostrado ser efectivo, su alcance continúa limitado por la restricción geográfica

a las zonas más afectadas por el conflicto armado (Zomac) y a los programas de desarrollo con enfoque territorial (PDET), así como por la complejidad de sus procesos administrativos.

Para ampliar el impacto de este mecanismo, se propone extender su aplicación a proyectos de infraestructura estratégica de alcance nacional o regional, independientemente de su ubicación geográfica. Asimismo, crear la figura de obras por impuestos futuros permitiría comprometer un porcentaje del impuesto sobre la renta de varios años hacia un proyecto específico. Por último, se recomienda también habilitar esquemas colaborativos en los que múltiples empresas participen conjuntamente en la financiación de megaproyectos, distribuyendo riesgos y facilitando la participación de empresas medianas.

SGR. Se plantea avanzar más allá del esquema actual de obras por regalías, que exige que los proyectos se ejecuten en el municipio o departamento donde se generan los recursos. La propuesta consiste en aprovechar estratégicamente las asignaciones para la inversión regional (34 % del total del SGR) y las asignaciones para inversión local (15 %), cuyos recursos pueden concentrarse en proyectos de alto impacto regional sin estar necesariamente vinculados a los territorios productores.

Adicionalmente, se propone implementar un esquema de vigencias futuras de regalías, que permita comprometer hasta el 50 % de las regalías proyectadas en un horizonte de hasta ocho años. Finalmente, permitir que recursos del SGR cofinancien APP de iniciativa pública contribuiría a reducir la dependencia de las vigencias futuras del Presupuesto General de la Nación, sin generar presiones adicionales sobre el cupo disponible para APP.

Valorización. Este instrumento permite recuperar parte de la inversión mediante cobros a los beneficiarios directos de la infraestructura. Aunque posee un importante potencial de recaudo, su utilización ha sido limitada por vacíos normativos y problemas de coordinación institucional. Para fortalecer su implementación, se requiere adoptar una metodología homogénea y técnicamente robusta para cuantificar los beneficios generados por las obras, ya que su ausencia dificulta la justificación de las tarifas y puede dar lugar a cuestionamientos sobre la proporcionalidad y la equidad de los cobros. Asimismo, es necesario mejorar la calidad de la información catastral y articular el instrumento con los avances del Catastro Multipropósito.

Concurrencia de fuentes. Ninguno de los mecanismos anteriores, por sí solo, es suficiente para cerrar las brechas de infraestructura del país. Por ello, se propone una estrategia de concurrencia de fuentes, en la que diferentes instrumentos financien distintos componentes de un mismo proyecto.



Por ejemplo, en un corredor vial, algunos tramos podrían financiarse con recursos de regalías; otros, mediante obras por impuestos y obras específicas, como puentes o intercambiadores, a través de valorización. Este enfoque permitiría com-

plementar las fuentes tradicionales con mecanismos alternativos, optimizar la disponibilidad de recursos y acelerar la ejecución de proyectos que actualmente enfrentan restricciones derivadas de la limitada capacidad del esquema APP.

Facilitar la aprobación de los proyectos de IP para la construcción de infraestructura de transporte

Las IP se han consolidado como uno de los principales mecanismos para promover la participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura de transporte en Colombia. A través de este esquema, los privados identifican oportunidades de inversión, estructuran proyectos y asumen los costos de preinversión, contribuyendo a diversificar las fuentes de financiamiento y ampliar la capacidad de ejecución del Estado. Sin embargo, a pesar de su relevancia estratégica, el elevado número de proyectos rechazados, desistidos o fallidos evidencia la necesidad de fortalecer las condiciones institucionales, regulatorias y de planeación que permitan mejorar su viabilidad y acelerar su aprobación.

De acuerdo con el Registro Único de Asociaciones Público-Privadas (Ruapp), a mayo de 2026 se habían registrado 941 proyectos APP, de los cuales el 69,6 % fueron rechazados, desistidos, fallidos o declarados desiertos⁵ (DNP, 2026). Adicionalmente, de los 655 proyectos que se encontraban en alguna de estas categorías, 613 correspondían a iniciativas privadas⁶. Estas cifras reflejan importantes dificultades en la estructuración, la evaluación y la articulación de las IP con las prioridades estratégicas del país.

Uno de los principales retos consiste en fortalecer la alineación entre las iniciativas privadas y los instrumentos de planeación sectorial; particularmente, el PMTI 2021-2051. En muchos casos, los proyectos presentados por el sector privado no coinciden con las prioridades definidas por el Gobierno nacional, lo que genera altos costos de transacción y desgaste institucional tanto para las empresas originadoras como para las entidades evaluadoras. En este contexto, resulta necesario consolidar mecanismos formales de articulación entre los sectores público y productivo que permitan orientar la estructuración de proyectos hacia necesidades estratégicas previamente identificadas.

Asimismo, la UPIT podría desempeñar un papel relevante en la evaluación de las iniciativas privadas, verificando su coherencia con las políticas y las necesidades de mediano y largo plazo del sector. Esto permitiría fortalecer la consistencia técnica de los proyectos y mejorar la coordinación entre la planeación estratégica y los procesos de inversión.

Otro desafío importante se relaciona con la complejidad regulatoria y los tiempos asociados a la evaluación de las IP. Aunque la Ley 1508 de 2012 estableció un marco jurídico robusto para las APP, en la práctica persisten demoras significativas en la revisión y la aprobación de proyectos, en algunos casos superiores a los plazos previstos en la normativa. La ausencia de procedimientos estandarizados, así como diferencias en los criterios de evaluación entre entidades, generan incertidumbre para los inversionistas y dificultan la estructuración eficiente de las propuestas.

En consecuencia, avanzar hacia una mayor estandarización de protocolos, formatos y procedimientos para la presentación y la evaluación de iniciativas privadas podría contribuir a reducir tiempos y mejorar la calidad técnica de los proyectos. De igual manera, fortalecer los procesos de socialización y capacitación sobre las condiciones regulatorias vigentes —como las establecidas en el Decreto 438 de 2021— permitiría que las propuestas presentadas por el sector privado respondan de manera más precisa a los requerimientos técnicos, financieros y jurídicos del Estado.

La sostenibilidad financiera y la seguridad jurídica representan igualmente factores determinantes para el éxito de las iniciativas privadas. A diferencia de las APP con aportes públicos, las IP puras dependen principalmente de fuentes autónomas de ingreso, como el recaudo de peajes, para garantizar su viabilidad financiera. En este caso, decisiones relacionadas con el congelamiento de tarifas o modificaciones en los es-

5. No obstante, es importante aclarar que no todos los proyectos mencionados corresponden a transporte.

6. Consulta realizada en mayo de 2026 en el sitio <https://ruapp.dnp.gov.co/>



quemas de remuneración pueden afectar significativamente la viabilidad de los proyectos, incrementar la percepción de riesgo y desincentivar la participación privada. Por ello, garantizar reglas claras, estabilidad regulatoria y mecanismos de actualización tarifaria consistentes resulta fundamental para preservar la confianza de inversionistas y financiadores.

Otro aspecto relevante consiste en fortalecer la competencia y la transparencia en los procesos asociados a las IP. Si bien el modelo colombiano contempla incentivos para el originador del proyecto —como puntajes adicionales en las licitaciones y el derecho a mejorar ofertas de terceros—, también resulta importante promover mayores niveles de concurrencia y competencia para maximizar el valor público de las inversiones. En este sentido, una mayor divulgación de estudios de prefactibilidad y factibilidad podría facilitar la participación de otros ac-

tores interesados y contribuir a obtener proyectos con mejores condiciones técnicas y económicas.

Finalmente, existen diversas IP consideradas estratégicas para acelerar el desarrollo de infraestructura de transporte en el país, especialmente porque no requieren compromisos significativos de recursos públicos mediante vigencias futuras. Entre estas iniciativas se destacan proyectos como la IP Conexión Centro (Calarcá-La Paila)⁷, la IP Aeropuertos de Suroccidente, la IP Ciudadela Aeroportuaria Cartagena de Indias-Bayunca y la IP El Dorado Máximo Desarrollo y Campo de Vuelo. La agilización de este tipo de proyectos podría contribuir significativamente a mejorar la conectividad, fortalecer la competitividad logística y ampliar la capacidad de infraestructura del país en los próximos años.

Modernizar el sector de transporte de carga por carretera bajo criterios de transformación tecnológica, sostenibilidad y eficiencia.

a. Avanzar en la transición energética del sector transporte mediante el uso de combustibles menos contaminantes por parte del parque automotor

El sector de transporte utilizó el 46,7 % de la energía que se consumió en la economía durante 2021 (Unidad de Planeación Minero-Energética [UPME], 2022), y además es responsable del 14,3 % de las emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera (Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible [Minambiente], 2024), un resultado que se debe principalmente a que el 96,7 % de los energéticos que emplea en su operación son diésel y gasolina.

En este contexto, se hace necesario incentivar nuevas modalidades de transporte que incluyan combustibles limpios y eficientes. En efecto, medidas como la Ley 1964 de 2019 han impulsado la movilidad sostenible en el país, en particular la eléctrica, con resultados muy favorables gracias a la entrada en circulación de cerca de 40.000 vehículos eléctricos e híbridos entre 2019 y mayo de 2022 (Andemos, 2022). No obstante, todavía es necesario impulsar otro tipo de tecnologías como el gas natural vehicular, el autoGLP y los biocombustibles.

De hecho, a pesar del incremento observado en el uso de estas tecnologías, su participación en el parque automotor no supera el 2 % de 17 millones de vehículos en circulación. De estos, el 40 % corresponde a vehículos particulares y transporte de carga; y el 60 % restante, a motocicletas (Registro Único Nacional de Tránsito [RUNT], 2021).

Para revertir esta tendencia, es recomendable impulsar una estrategia nacional de movilidad sostenible que comprenda diversos aspectos. Por un lado, hay que impulsar la entrada de vehículos que utilizan combustibles limpios en los sistemas integrados de transporte de las ciudades. En este sentido se destacan algunas apuestas importantes en Bogotá, Medellín y Cali, que pueden ser imitadas en otras ciudades del país. Adicionalmente, en el transporte de carga podrían evaluarse nuevas oportunidades en coordinación con el sector privado.

Por otra parte, es necesario avanzar en los aspectos técnicos complementarios, como el desarrollo y la construcción de la infraestructura que requieren dichos modelos de movilidad para atender la creciente demanda. En particular, se debe mejorar la disponibilidad de estaciones de carga y desarrollar redes de distribución que garanticen el abastecimiento de estos energéticos.

7. Fue rechazada por la ANI el 26 de mayo de 2026.



Por último, es factible introducir beneficios arancelarios, como los que hoy se otorgan a los vehículos eléctricos importados, a otras categorías de vehículos, así como extender estos beneficios a repuestos, autopartes y demás piezas que estos necesitan. Esto no solo facilitará la importación de este tipo de elementos, sino que también incentivará el ensamble de esta clase de vehículos en el país.

b. Diseñar un sistema de monitoreo al crecimiento del parque automotor que permita generar evidencia para reformar el programa de modernización de vehículos

En 2019 se creó el Programa de Modernización del Parque Automotor, con el que se pretendió reducir la antigüedad del parque y desintegrar cerca de 20.000 vehículos. Sin embargo, no se alcanzaron las metas propuestas: la edad promedio de los vehículos pasó de 18 años en 2019 a 17,1 años en 2022 y tan solo se lograron desintegrar cerca de 4.000 vehículos (Sinergia, 2023).

En efecto, existen oportunidades de mejora considerables a esta iniciativa. En primer lugar, se propone generar una evaluación de resultados de este programa y recopilar las recomendaciones necesarias para reformarlo a través del Fondo para la Promoción del Ascenso Tecnológico del Sector Transporte, el cual fue modificado por la Ley 2294 de 2023. Este análisis deberá identificar cuáles parámetros del programa no están teniendo un impacto significativo en el cumplimiento de sus metas anuales.

Adicionalmente, es clave generar un sistema de monitoreo constante a la iniciativa. Para ello se sugiere la creación de un tablero que permita identificar cuáles son los departamentos más rezagados en la meta, cuáles son los tipos de camiones con menos desintegraciones, así como cuál es el promedio de edad de los camiones con más participación en el programa. Este tablero podrá ser incluido en el sitio web del observatorio nacional de logística, transporte, minas y energía del DNP y el portal de información de Mintransporte.

Asimismo, tanto la evaluación propuesta como el tablero sugerido deberán incluir la revisión de los distintos programas de modernización que coexisten al nivel territorial. Uno de estos es el de Bogotá, que cuenta con su propia política de desintegración de vehículos⁸.

Finalmente, es importante reconocer que el 85 % de la flota de vehículos de carga en Colombia pertenece a pequeños propietarios (1 a 3 vehículos), quienes enfrentan importantes barreras para acceder a financiamiento destinado a la renovación de sus unidades. Por lo tanto, resulta fundamental fortalecer los instrumentos financieros existentes y desarrollar mecanismos especiales, a través de entidades como Bancóldex o el Fondo Nacional de Garantías, que ofrezcan condiciones más flexibles y adecuadas a las necesidades de este segmento.

c. Dar continuidad a la generación y puesta en marcha de estrategias para fortalecer la transformación digital de las empresas prestadoras de servicios logísticos en el país

Resulta fundamental continuar con la generación de estrategias que promuevan la adopción, el uso y la transferencia de tecnologías en las empresas prestadoras de servicios logísticos en el país. Esta importancia radica en los impactos positivos que tales actores tienen en la reducción de tiempos y de costos, la agregación de valor en sus servicios y la simplificación de sus procesos.

Para seguir esta recomendación, es importante que el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones (MinTIC), el Ministerio de Educación (Mineducación), el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) y Mintransporte den continuidad al diseño e implementación de un plan de transformación digital para las empresas prestadoras de servicios logísticos que incorpore, como mínimo, el uso de tecnologías emergentes y disruptivas (*blockchain, analítica de datos, inteligencia artificial, robótica e internet de las cosas*) en los diferentes procesos y eslabones de la cadena de suministro.

8. En julio de 2025 la administración distrital inició las inscripciones para el Fondo Distrital para la Promoción del Ascenso Tecnológico de la Carga Urbana en Bogotá (Foncarga), una iniciativa para reducir la contaminación del aire a través del reemplazo de vehículos de carga antiguos por tecnologías limpias. Este fondo es una herramienta de financiación que busca renovar, al 2027, 195 vehículos de carga liviana y volquetas rígidas de hasta tres ejes, de peso bruto vehicular (PBV) igual o inferior a 10,5 toneladas con más de 20 años de antigüedad, por vehículos de cero o bajas emisiones. La meta a 2035 es renovar 596 vehículos de carga. Foncarga beneficiará a propietarios por medio de incentivos económicos no reembolsables de entre el 25 % y el 50 % del valor de un vehículo nuevo de cero o bajas emisiones. También respaldará a los transportadores que requieran financiamiento para pagar el valor restante del vehículo, a través de Bancóldex.



Asimismo, se deben identificar los lineamientos e incentivos técnicos, administrativos, financieros y de capital humano necesarios para soportar y promover el uso masivo de estas tecnologías, así como el acompañamiento para que dicha utilización sea sostenida en el tiempo. Para ello es clave que, en conjunto con el sector privado y la academia, se generen mesas de trabajo que permitan detectar las principales necesidades en materia digital que deban ser incorporadas a programas de formación en logística en el país.

d. Permitir que los fletes se generen en condiciones de competencia

Es crucial avanzar hacia un esquema de operación en el mercado de transporte de carga en el cual los precios de mercado reconozcan factores de eficiencia y sean determinados por la negociación entre los agentes. Para esto se propone un sistema gradual que consta de tres etapas.

En primer lugar, es necesario impulsar una agenda de trabajo técnico e independiente en el Observatorio de Transporte de Carga por Carretera (OTCC), con el fin de estudiar reformas por realizar en el Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte de Carga (SICE-TAC) que permitan una conformación de precios más eficientes. En esta mesa se deberán evaluar mejoras como: adoptar el sistema de horas hábiles 24/7 descontando los tiempos logísticos asociados a los periodos de espera, cargue y descargue de mercancías; la inclusión de periodos de amortización de capital que reflejen escenarios de adquisición de flotas nuevas o usadas; y la incorporación de diferentes velocidades promedio según el tipo de terreno, entre otros aspectos relevantes. Asimismo, se recomienda a Min-transporte autorizar precios por debajo de lo establecido en

el SICE-TAC a aquellos generadores de carga que demuestren eficiencias a través de un módulo de simulación establecido dentro del sistema.

En segundo lugar, y al tiempo que se esté implementando la primera etapa, se deberá volver al esquema de libertad vigilada impuesto por el Decreto 2092 de 2011. Esta fase debe ser acompañada de una permanente socialización de los beneficios que se han encontrado de las mejoras realizadas en el SICE-TAC en aspectos como los costos de transporte. Por ello se sugiere, en el marco del OTCC, realizar jornadas con asociaciones de transporte y generadores de carga en las que se den a conocer los efectos negativos que esquemas de precios mínimos producen para la competitividad del sector, entre otros aspectos.

En tercer lugar, cuando se hayan logrado acuerdos con los distintos actores, se deberá eliminar el esquema de libertad vigilada y migrar a un mercado totalmente competitivo en el que los costos de transporte sean el resultado de las transacciones comerciales. Durante esta tercera etapa, el SICE-TAC debe dejar de ser de uso obligatorio para emplearse como un sistema estadístico simplemente informativo, que servirá como base para que las empresas puedan calcular sus precios o construir estudios e investigaciones que permitan dar cuenta de la evolución de los costos de transporte.

Esta transición hacia un mercado totalmente competitivo busca fomentar la autonomía y la flexibilidad en la determinación de los precios de transporte, permitiendo que las transacciones comerciales sean el principal factor que influya en la configuración de los costos. Sin embargo, es fundamental que esta etapa se realice de manera gradual y bien planificada, con una comunicación efectiva y una colaboración estrecha con todos los actores involucrados para garantizar una transición exitosa y beneficiosa para el sector del transporte de carga.



5 Referencias

- 1 Andemos. (2022). *Informe del sector automotor, mayo 2022*.
- 2 ANI. (2019). *Multimodalismo y proyectos 5G serán una realidad*.
- 3 ANIF. (2026). *Informe semanal N.º 1677. Mecanismos complementarios para el financiamiento de infraestructura de transporte en Colombia*.
- 4 Banco Mundial. (2023). *The Logistics Performance Index 2023*. https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report_with_layout.pdf.
- 5 Banco Mundial. (2024). *Benchmarking infrastructure development*.
- 6 BID. (2016). *La evolución de la Política Nacional Logística en Colombia y el apoyo del BID*.
- 7 CAF. (2019). *Asociación Público-Privada en América Latina. Afrontando el reto de conectar y mejorar las ciudades*.
- 8 Cámara Colombiana de Infraestructura. (2022). *Capital privado: clave para el desarrollo*.
- 9 Cantillo, S. y Hernández, C. (2023). *A toolkit for setting and evaluating price floors*.
- 10 Clavijo, S., Vera, A., Malagón, D., Parga, A., Joya, S., Ortiz, M. y Ordoñez, L. (2014). *Costos de transporte, multimodalismo y la competitividad de Colombia*. ANIF.
- 11 Colfecar y Logyca. (2025). *Tablero: Cierres viales en Colombia*. <https://www.colfecar.org.co/tablero-de-impac-tos-de-cierres-viales/>.
- 12 Comisión de Expertos en Infraestructura de Transporte. (2019). *Informe de la Comisión de Expertos en Infraestructura 2019*.
- 13 Consejo Privado de Competitividad y Universidad del Rosario. (2022). *Índice departamental de competitividad 2022*.
- 14 DNP. (2008). *CONPES 3547. Política Nacional Logística*.
- 15 DNP. (2019). *CONPES 3963. Política para la modernización del sector de transporte automotor de carga*.
- 16 DNP. (2020). *CONPES 3982. Política Nacional Logística*.
- 17 DNP. (2022). *Presentación: Asociaciones público privadas (APP) en infraestructura en Colombia*.
- 18 DNP. (2023a). *CONPES 4118. Política Nacional Portuaria*.
- 19 DNP. (2023b). *Encuesta Nacional Logística 2022*.
- 20 DNP. (2025). *Encuesta Nacional Logística 2024*.
- 21 DNP. (2026). *Registro Único de Asociaciones Público Privadas*. <https://ruapp.dnp.gov.co/>.
- 22 DNP, Mintransporte y FDN. (2022). *Plan Maestro de Transporte Intermodal 2021-2051*.
- 23 DNP, Presidencia de la República, Inviás, ANI y BID. (2020). *Plan maestro ferroviario*. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Plan-Maestro-Ferrovuario.pdf>.
- 24 Fedesarrollo. (2020). *Impacto macroeconómico y social de la inversión en infraestructura en Colombia, 2021-2030*.
- 25 Fedesarrollo. (2023). *El aporte de las concesiones mediante APP en infraestructura de transporte al crecimiento y el bienestar de Colombia*.
- 26 Fedesarrollo. (2024). *Aportes del modelo de asociación público-privada (APP) al desarrollo de la infraestructura vial, la tecnificación del sector de transporte, el crecimiento económico y la convergencia regional de Colombia*.
- 27 Fedesarrollo, Mintransporte, ANI, Inviás, DNP, CCI, FDN, Steer Davies, IDDEA y Logyca. (2015). *EL PMTI, una política de estado para hacer de Colombia un país competitivo*.
- 28 Giro Zero. (2025). *Tablero de indicadores del sector transporte*. <https://girozero.uniandes.edu.co/herramientas/dashboard>.
- 29 Minambiente. (2024). *Inventario Nacional de Emisiones y Absorciones de Gases de Efecto Invernadero - INGEI*. <https://www.minambiente.gov.co/cambio-climatico-y-gestion-del-riesgo/inventario-nacional-de-emisiones-y-absorciones-de-gases-de-efecto-invernadero-ingei/#>.
- 30 Mineducación. (2026). *Matriculados en programas de pregrado 2025*. <https://snies.mineducacion.gov.co>.
- 31 Minhacienda. (2025). *Marco Fiscal de Mediano Plazo 2025*. <https://www.minhacienda.gov.co>.
- 32 Mintransporte. (2021). *Intermodalidad, transición energética y movilidad sostenible, las tres grandes acciones del sector Transporte en COP26*. <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/10381/intermodalidad-transicion-energetica-y-movilidad-sostenible-las-tres-grandes-acciones-del-sector-transporte-en-cop26/>.
- 33 Mintransporte. (2024). *Transporte en Cifras 2024*. <https://mintransporte.shinyapps.io/transporteencifrasapp2025/>.
- 34 Mintransporte. (2025). *Proyecto por el cual se modifican, adicionan y derogan unos artículos del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte*. <https://mintransporte.gov.co/info/mintransporte/media/anexos/PV1rc9Ha.pdf>.
- 35 Mintransporte y DNP. (2015). *Plan Maestro Fluvial*.
- 36 OCDE. (2025). *OECD stats*. <https://stats.oecd.org/>.



- 37** Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (2021). *Brechas de capital humano en el sector de logística 4.0 en Bogotá y Colombia*.
- 38** Ramírez, M., Collazos, M., García, J., Hahn, L., Melo, L., Montenegro, A., Montes, E., Lancheros, P., Toro, J. H. y Zárate, H. (2021). La inversión en infraestructura de transporte y la economía colombiana. *Ensayos sobre Política Económica (ESPE)*, (99).
- 39** Red Pro. (2026). *El futuro desde las regiones: Apuestas productivas y proyectos estratégicos para el cierre de brechas*.
- 40** RUNT. (2021). *Boletín de Prensa 002 de 2021*. <https://www.runt.com.co/sites/default/files/Bolet%C3%ADn%20de%20Prensa%2002%20de%202021.pdf>.
- 41** Sinergia. (2023). *Seguimiento al Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022*. <https://sinergiapp.dnp.gov.co>.
- 42** The Economist Impact y BID. (2024). *Infrascopes 2023-2024*.
- 43** UPME. (2022). *Balance Energético Colombiano (BECO)*. <https://www1.upme.gov.co/DemandayEficiencia/Paginas/Modelos-analiticos.aspx>.
- 44** UPME. (2023). *Plan Energético Nacional 2022-2052*.