

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

**SOLICITUD AVAL FISCAL**  
**VÍAS PARA LA LEGALIDAD Y LA REACTIVACIÓN VISIÓN 2030**

**MINISTERIO DE TRANSPORTE**  
**INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS**

**DOCUMENTO D.G.P.P.N. No. 41/2020**  
**Octubre de 2020**

**CIRCULACIÓN**  
**MIEMBROS DEL CONSEJO SUPERIOR DE POLÍTICA FISCAL**

## 1. SOLICITUD

En desarrollo de lo dispuesto por la normatividad presupuestal vigente, en especial los artículos 11 de la Ley 819 de 2003<sup>1</sup> y 2.8.1.7.1.3 del Decreto 1068 de 2015<sup>2</sup>, se somete a consideración del Consejo Superior de Política Fiscal – CONFIS, la solicitud de aval fiscal presentada por el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías, mediante comunicación MT No.: 20201200478871 del 20 de agosto de 2020, para continuar con los trámites ante el Departamento Nacional de Planeación y el Consejo Nacional de Política Económica y Social -CONPES-, de declaratoria de importancia estratégica para el país, la ejecución del Programa **Vías para la Legalidad y la Reactivación Visión 2030**, a ejecutarse a través de los proyectos contenidos en el anexo No. 1, el cual se resumen por anualidades, así:

Vigencia	Fuente	Millones de pesos
2021	Nación	595.000,0
2022	Nación	655.000,0
2023	Nación	991.000,0
2024	Nación	1.070.000,0
2025	Nación	1.130.000,0
2026	Nación	1.064.000,0
2027	Nación	1.057.000,0
2028	Nación	900.000,0
2029	Nación	897.000,0
2030	Nación	835.000,0

## 2. OBJETO DE LA SOLICITUD

Según lo manifestado por el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías, contar con el aval fiscal por parte del CONFIS, para continuar con los trámites ante el Departamento Nacional de Planeación y el CONPES, de declaratoria de importancia

<sup>1</sup>**Artículo 11.** Vigencias futuras excepcionales. El artículo 3º de la Ley 225 de 1995 quedará así:

*El Consejo Superior de Política Fiscal, Confis, en casos excepcionales para las obras de infraestructura, energía, comunicaciones, aeronáutica, defensa y seguridad, así como para las garantías a las concesiones, podrá autorizar que se asuman obligaciones que afecten el presupuesto de vigencias futuras sin apropiación en el presupuesto del año en que se concede la autorización. El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas deberán consultar las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo del que trata el artículo 1º de esta ley. (...)*

<sup>2</sup> **Artículo 2.8.1.7.1.3.** Viabilidad fiscal para la aprobación de vigencias futuras excepcionales. Los proyectos de inversión que requieran vigencias futuras excepcionales y superen el respectivo período de Gobierno, deben contar con el aval fiscal por parte del CONFIS, antes de su declaratoria de importancia estratégica por parte del CONPES. (...)

estratégica para el país, la ejecución del Programa ***Vías para la Legalidad y la Reactivación Visión 2030***.

### 3. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

En los últimos años, el Instituto Nacional de Vías, a través de los Programas de *Infraestructura Vial de Integración y Desarrollo Regional* - CONPES 3261 de 2003 y 3272 de 2004, *Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad* - CONPES 3536 de 2008, *Corredores Prioritarios para la Prosperidad* - CONPES 3706 de 2011, *Vías para la Equidad* - CONPES 3840 de 2015, *Mejoramiento y Mantenimiento de Vías para la Conectividad Regional* - CONPES - 3906 de 2017, entre otros, ha mejorado las condiciones de las vías de la red vial nacional y vías departamentales y de ciudades principales a lo largo del territorio nacional, contribuyendo a mejorar la movilidad y niveles de servicio de corredores de comercio exterior que conectan a los departamentos del centro del país con los puertos del Atlántico y Pacífico.

No obstante, estos esfuerzos, así como los desarrollados con la herramienta denominada Contratos Plan, a través de la cual se realizaron intervenciones prioritarias en la red secundaria, para facilitar la integración regional y la conectividad de zonas apartadas con nodos dinamizadores de la economía en diferentes departamentos del país, según lo indica el Ministerio de Transporte y el INVIAS, se ha identificado la necesidad de ampliar y mejorar la red vial de carreteras para brindar mejores condiciones de competitividad en el flujo de bienes y pasajeros y facilidades de acceso a la oferta social del Estado.

Lo anterior, en el marco del Pacto por el Transporte y la Logística para la Competitividad y la Integración Regional, contenido en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022- Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad, donde además de resaltarse los importantes logros y avances en el desarrollo de la infraestructura y logística de transporte durante los últimos años, se reconoce los retos que se tienen para la consolidación de los diferentes modos de transporte, relacionados con la competitividad, uso de nuevas tecnologías, conectividad de zonas rurales y eficiencia logística requeridos para lograr reducciones en costos de transporte y tiempos de viaje.

En este contexto, el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, han previsto la ejecución del Programa ***Vías para la Legalidad y la Reactivación Visión 2030***, para mejorar la calidad del transporte en términos de capacidad/estado de la infraestructura y la prestación de servicios para garantizar la conectividad entre centros de producción, distribución y consumo, así como la integración de los territorios, a través de la promoción de la continuidad en el mejoramiento de la red vial no concesionada que se encuentre en afirmado, priorizando intervenciones sobre

corredores incluidos en el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI)<sup>3</sup> y aquellos que contribuyan a la consolidación territorial.

El Programa, resulta igualmente fundamental para la repotenciación económica del país, promoviendo el desarrollo de las regiones, generando empleo y dinamizando la economía, toda vez que además de mejorar la infraestructura vial, reducir los costos de operación vehicular y tiempos de viaje, generara empleo, elemento fundamental para la recuperación ante la crisis provocada por el COVID-19.

El Programa contempla la ejecución de 22 proyecto distribuidos en dos grupos, así:

### 3.1. Corredores viales Pacto Bicentenario

En el marco del Pacto Territorial Bicentenario, de que trata el Parágrafo Único del artículo 250 de la Ley 1955 de 2019, *Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 - Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad*<sup>4</sup>, suscrito con los departamentos de Arauca, Boyacá, Casanare, Cundinamarca y Santander, como parte de la conmemoración del segundo centenario de la gesta libertadora, ha previsto el mejoramiento de las condiciones de la red vial de estos Departamentos, para aumentar su competitividad e integrar zonas desconectadas con nodos de desarrollo y con otras regiones.

El programa prevé la intervención de 462 km, distribuidos en 7 corredores viales que potenciaran la industria manufacturera, comercio al por mayor y al por menor, agroindustria (agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca), servicios sociales (defensa, seguridad social, educación, y salud), construcción y explotación de minas y canteras, sectores con mayores aportes en estos Departamentos, los cuales, según las cuentas nacionales de orden departamental, construidas por el (DANE, 2017), suman una participación porcentual del Producto Interno Bruto del 17%. Santander produce 58

---

<sup>3</sup> Herramienta de planeación estratégica del Sector Transporte, que se propone organizar en forma eficiente y estratégica el crecimiento del país a través de una red de infraestructura que logre conectar ciudades, regiones, fronteras y puertos, priorizando proyectos de infraestructura de transporte que impacten la productividad y por ende la economía del país (PMTI, 2015, pg. 2).

<sup>4</sup> **ARTÍCULO 250. PACTOS TERRITORIALES.** *La Nación y las entidades territoriales podrán suscribir pactos regionales, departamentales y funcionales. Los pactos regionales son acuerdos marco de voluntades suscritos entre la Nación y el conjunto de departamentos que integran las regiones definidas en las bases del Plan Nacional de Desarrollo- "Pacto por Colombia - pacto por la equidad", cuyo propósito es articular políticas, planes y programas orientados a la gestión técnica y financiera de proyectos de impacto regional conforme a las necesidades de los territorios, a fin de promover el desarrollo regional.(...)*

**PARÁGRAFO.** *Dentro del marco de la conmemoración del Bicentenario de la Independencia de Colombia se celebrará por parte del Gobierno nacional un pacto territorial con las entidades territoriales afines a la mencionada celebración.*

billones de pesos, Cundinamarca 56 billones, Boyacá 24 billones, Casanare y Arauca con 13 y 4 billones respectivamente.

### 3.1.1. Ruta de los Libertadores Belén – Socha – Sacama – Cabuya – Paz de Ariporo

#### a. Descripción

El corredor tiene una longitud de 233 km, de los cuales 104 km se encuentran pavimentados y 129 km en afirmado deteriorado, con insuficiencia de obras de drenaje que hace que existan sectores de la vía con empozamientos que dificultan el tránsito vehicular, lo cual no garantiza la seguridad de los usuarios, en muchas ocasiones, las fuertes lluvias no permiten el tránsito de vehículo.

Por lo anterior, el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías, de acuerdo con el diagnóstico, la revisión de los estudios y diseños, establecieron la necesidad técnica del mejoramiento de 90,56km con las respectivas obras de arte, drenaje, contención y seguridad vial, entre el Municipio de Belén, el Puente Santa Teresa y el Municipio de Sácama, así:

- Tramo 1: 5,08 km, entre los PR25+000 al PR30+080
- Tramo 2: 9,815 km entre los PR32+080 al PR41+895
- Tramo 3: 35,36 km entre los PR45+640 al PR81+000
- Tramo 4: 40,305 km PR81+000 al PR121+305

Los sectores a intervenir presentan un TPD de 1.151 vehículos en el Sector Belén - Sácama con un porcentaje de camiones de 33%, y de 99 en el Sector Sácama - La Cabuya con un porcentaje de camiones del 26%.

#### b. Beneficios esperados

Promedio facturación mensual ingresa a la economía 2021-2022 (millones)	No. de habitantes beneficiados	Empleos generados	Índice de pobreza multidimensional	Índice de competitividad departamental	Aumento del índice de conectividad nacional	Disminución Anual en costos de operación (millones)
\$ 3.611	280.220	3.370	19,1%	41,6%	0,27%	\$ 37.128

#### c. Metas año

VIGENCIA	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
INVERSIÓN (MILLONES DE \$)	25.000	40.000	35.000	45.000	45.000	45.000	43.000	45.000	41.000
MEJORAMIENTO (KM)	6,21	9,95	8,71	11,2	11,2	11,2	10,7	11,2	10,2

### 3.1.2. Transversal de Boyacá Puerto Boyacá (Dos y Medio) – Otanche – Chiquinquirá.

#### a. Descripción

El corredor tiene una longitud de 185 km, de los cuales 61,5 km se encuentran en afirmado y en muy mal estado, con deficiencias en el drenaje de escorrentías y nacimientos de agua que en épocas de lluvia producen pérdidas parciales de la banca, los derrumbes y deslizamientos provocan cierre parcial o total de la vía complicando la transitabilidad de la misma.

Los 61,5 km en afirmado, presentan un TPD promedio de 900 vehículos, de los cuales el 30% son vehículos pesados. Para mejorar la calidad del servicio y conexión, el Ministerio de Transporte y el INVIAS plantean el mejoramiento integral de 29.86 km del corredor, incluyendo obras hidráulicas y de drenaje, puentes, muros de contención y mejoramiento de la estructura de pavimento al tramo afirmado.

La intervención prevista por el Ministerio de Transporte y el INVIAS con recursos de la Nación, inicia en el PR45+000 al PR63+833 y PR65+969 al PR77+00 (abscisado existente), priorizando la pavimentación del tramo y la construcción de estructuras y drenajes de la vía, para mejorar la conectividad, seguridad y transitabilidad, disminuyendo los costos de operación, los tiempos de recorrido en aproximadamente el 50%.

Este corredor vial se constituye en una vía alterna a la Ruta del sol tramo I ya que comunicaría la zona de La Dorada – Puerto Salgar (proveniente de la Costa Atlántica, Santander y Medellín - Antioquia) con Bogotá por la ciudad de Chiquinquirá.

#### b. Beneficios esperados

Promedio facturación mensual ingresa a la economía 2021-2022 (millones)	No. de habitantes beneficiados	Empleos generados	Índice de pobreza multidimensional	Índice de competitividad departamental	Aumento del índice de conectividad nacional	Disminución Anual en costos de operación (millones)
\$ 2.722	46.703	3.797	16,6%	55,5%	0,78%	\$ 20.467

#### c. Metas año

VIGENCIA	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
INVERSIÓN (MILLONES DE \$)	35.000	25.000	40.000	50.000	60.000	70.000	65.000	50.000	39.000
MEJORAMIENTO (KM)	1,69	1,2	1,93	2,41	2,89	3,37	3,13	2,41	1,88

### 3.1.3. Corredor Duitama – Charalá – San Gil.

#### a. Descripción

El corredor, con un TPD promedio de 720 vehículos, con un porcentaje del 40% de carga pesada, tiene una longitud de 137 km, de los cuales 45,1 km se encuentran pavimentados en buen estado, 62,6 km se encuentran en afirmado en mal estado y 29,3 km pavimentados en mal estado, situación que impide el tránsito de vehículos a una velocidad constante. La escorrentía que generan las lluvias en época invernal, la inestabilidad de taludes en algunas zonas y la erosión han generado un deterioro que afecta el tránsito de la vía dificultando la conexión.

De acuerdo con el anterior diagnóstico, los estudios y diseños, el Ministerio de Transporte y el INVIAS han establecido la necesidad técnica del mejoramiento en una longitud total de 57,12 km financiados con recursos de la Nación, comprendidos entre PR0+000 al PR12+140 y del PR21+380 al PR66+360, incluyendo la atención del Punto Crítico PR2+960 con las respectivas obras de arte, drenaje, contención y seguridad vial.

La optimización de las condiciones de la vía, además de estimular la dinamización de dos de los siete destinos turísticos priorizados en el contrato plan por el Departamento de Boyacá, que corresponden a Paipa como Centro de Negocios y el eje Tunja – Duitama – Sogamoso, genera un importante intercambio de productos entre Yopal – Sogamoso - Duitama – Tunja – Charalá – San Gil – Bucaramanga con Cúcuta en Norte de Santander o la Costa Caribe.

#### b. Beneficios esperados

Promedio facturación mensual ingresa a la economía 2021-2022 (millones)	No. de habitantes beneficiados	Empleos generados	Índice de pobreza multidimensional	Índice de competitividad departamental	Aumento del índice de conectividad nacional	Disminución Anual en costos de operación (millones)
\$ 1.889	284.464	2.953	16,6%	55,5%	0,18%	\$ 23.736

#### c. Metas año

VIGENCIA	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INVERSIÓN (MILLONES DE \$)	14.000	20.000	15.000	30.000	15.000	60.000	60.000	51.000	55.000	30.000
MEJORAMIENTO (KM)	2,28	3,26	2,45	4,9	2,45	9,79	9,79	8,32	8,98	4,9

### 3.1.4. Vado Hondo – Labranzagrande - Yopal.

#### a. Descripción

El corredor, actualmente categorizado como vía terciaria y proyectada su recategorización como vía secundaria debido a que comunica el Departamento de Boyacá con el Departamento de Casanare, cuenta con una longitud origen destino de 78,5 km, de los cuales 13,5 km se encuentran con pavimento en regular estado, 54km en afirmado deteriorado y los 11,0 km restantes son intervenidos actualmente por el Departamento de Boyacá.

El Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías, teniendo en cuenta que este corredor opera como vía alterna al corredor vial de la Transversal Cusiana, han considerado la intervención de 10,22 km financiados con recursos, entre los PR59+800 al PR70+020, para consolidar el desarrollo de la infraestructura vial de la región, facilitando la accesibilidad y el desarrollo cultural, técnico y económico, convirtiendo más competitivo a nivel nacional a los Departamentos de Boyacá y Casanare.

### b. Beneficios esperados

Promedio facturación mensual ingresa a la economía 2021-2022 (millones)	No. de habitantes beneficiados	Empleos generados	Índice de pobreza multidimensional	Índice de competitividad departamental	Aumento del índice de conectividad nacional	Disminución Anual en costos de operación (millones)
\$ 1.222	275.973	1.697	19,1%	41,6%	0,03%	\$ 7.692

### c. Metas año

VIGENCIA	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INVERSIÓN (MILLONES DE \$)	12.000	10.000	10.000	10.000	10.000	30.000	23.000	20.000	20.000	16.000
MEJORAMIENTO (KM)	0,76	0,63	0,63	0,63	0,63	1,9	1,46	1,27	1,27	1,02

## 3.1.5. Zipaquirá – Chiquinquirá – Barbosa.

### a. Descripción

El corredor tiene un TPD de 8.200 vehículos y una longitud de 139 km, con doble calzada en buenas condiciones entre Zipaquirá (PR28+200 Ruta 45A04) y el Peaje Casablanca (PR40+000 Ruta 45A04) y una calzada sencilla bidireccional en buen estado entre el Peaje Casablanca (PR40+000 Ruta 45A04) y el municipio de Barbosa (PR10+830 Ruta 45A06), lo que permite una buena transitabilidad, con alto tráfico vehicular que genera altos tiempos de desplazamiento y baja seguridad vial en el corredor.

Conforme lo anterior, el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías proyectan, además del mejoramiento de la vía existente, la construcción de una segunda calzada que garantice la movilización del flujo vehicular desde los puertos de la costa Atlántica hacia el centro del país, con las siguientes intervenciones:

- Mejoramiento de 27,113 km de vía existente entre Peaje Casablanca (PR 40+000) y Ubaté (PR67+113).
- Mejoramiento de 10,687 km de calzada existente entre Ubaté (PR0+000) (Ruta 45A05) y Capellanía (PR26+887) (Ruta 45A05), cuya longitud es de 54 km.
- Construcción de 27,113 km de segunda calzada entre Peaje Casablanca (PR 40+000) y Ubaté (PR67+113) y 10,687 km entre Ubaté (PR0+000) (Ruta 45A05) y Capellanía (PR10+687) (Ruta 45A05)
- Mantenimiento de 70,50 km entre el municipio de Zipaquirá (PR28+200 de la ruta 45A04) y el municipio de Ubaté (PR 67+113 ruta 45A04) y entre el municipio de Ubaté (PR 67+113 ruta 45A04) y el Municipio de Chiquinquirá (PR61+800 de la ruta 45A05)

### b. Beneficios esperados

Promedio facturación mensual ingresa a la economía 2021-2022 (millones)	No. de habitantes beneficiados	Empleos generados	Índice de pobreza multidimensional	Índice de competitividad departamental	Aumento del índice de conectividad nacional	Disminución Anual en costos de operación (millones)
\$ 1.222	275.973	1.697	19,1%	41,6%	0,03%	\$ 7.692

### c. Metas año

VIGENCIA	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INVERSIÓN (MILLONES DE \$)	40.000	25.000	45.000	60.000	30.000	60.000	70.000	80.000	85.000	30.000
CONSTRUCCION (KM)	2,88	1,8	3,24	4,32	2,16	4,32	5,04	5,76	6,12	2,16
MEJORAMIENTO (KM)	2,88	1,8	3,24	4,32	2,16	4,32	5,04	5,76	6,12	2,16
MANTENIMIENTO (KM)	5,37	3,36	6,04	8,06	4,03	8,06	9,4	10,74	11,41	4,03

### 3.1.6. Carretera de la Soberanía: La Lejía – Saravena

#### a. Localización

El corredor vial, con un TPD de 650 vehículos, de los cuales el 44% corresponde a vehículos pesados, tiene una longitud de 150 km, con 104 km en afirmado en regular estado, insuficiencia de obras de drenaje en varios puntos, lo que origina empozamiento en la vía, dificultando las condiciones del tránsito vehicular y la seguridad de los usuarios, las lluvias, en algunos puntos impide totalmente el paso vehicular.

Dadas las condiciones actuales, el tiempo de recorrido es de aproximadamente 7 horas con buen estado de tiempo, circunstancia que en tiempos pasados generó el uso de otras vías, entre ellas, las de la República Bolivariana de Venezuela, no obstante, actualmente, en razón a los problemas fronterizos y las restricciones de circulación por

el territorio venezolano para los vehículos colombianos, los usuarios se ven obligados a usar este corredor.

Por lo anterior, el Ministerio de Transporte y el INVIAS han previsto el mejoramiento de las condiciones de transitabilidad y seguridad vial, optimizando técnicamente las condiciones del corredor existente, en una longitud de 85.85 km, con pavimento flexible, entre los PR8+250 al PR19+100 (Pamplona y Labateca), del PR21+000 al PR58+000 (Labateca y Toledo) y del PR77+000 al PR115+000 (Toledo), con ampliación de ancho de vía a 7,3 metros de acuerdo con el diseño geométrico.

Estas intervenciones, según el Ministerio de Transporte y el INVIAS, buscan gradualmente brindar una solución definitiva a los problemas de transitabilidad de la zona, reduciendo (gradualmente) de 7 a 4 horas el tiempo de desplazamiento entre Saravena y Cúcuta

### b. Beneficios esperados

Promedio facturación mensual ingresa a la economía 2021-2022 (millones)	No. de habitantes beneficiados	Empleos generados	Índice de pobreza multidimensional	Índice de competitividad departamental	Aumento del índice de conectividad nacional	Disminución Anual en costos de operación (millones)
\$ 1.889	130.936	3.940	31,50%	46,1%	1,18%	\$ 60.713

### c. Metas año

VIGENCIA	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INVERSIÓN (MILLONES DE \$)	24.000	10.000	30.000	25.000	31.000	65.000	80.000	70.000	65.000	20.000
MEJORAMIENTO (KM)	3,43	1,43	4,29	3,58	4,44	9,3	11,45	10,02	9,30	2,86

## 3.2. Vías para la legalidad – Integración Nacional, Regional y Competitividad

### 3.2.1. Conexión Puente Pumarejo – Ciénaga

#### a. Descripción

El proyecto prevé la construcción de 7,84 km de viaducto, uno de aproximadamente 4,88 km y otro de 2,96 km, con las respectivas conexiones a cielo abierto en aproximadamente 0.16km. Obras complementarias al nuevo puente Pumarejo, lo que permitirá agilizar, con seguridad, la movilidad entre los departamentos del Atlántico y Magdalena con el resto de la Región Caribe y Colombia, haciendo más competitiva esta zona del país e impulsando la productividad, el comercio y la comunicación con los puertos.

Según el Ministerio de Transporte y el INVIAS, con la construcción de esta conexión se asegura la continuidad del desarrollo económico en la región, mediante la modernización del paso sobre el Río Magdalena, el cual cuenta con el puente existente, que es la única conexión de la infraestructura carretera de la región. Así mismo, el desarrollo de la nueva estructura permitirá el paso de grandes buques por el Magdalena para dinamizar la economía de los puertos sobre esta arteria fluvial al interior del país.

### b. Beneficios esperados

Promedio facturación mensual ingresa a la economía 2021-2022 (millones)	No. de habitantes beneficiados	Empleos generados	Índice de pobreza multidimensional	Índice de competitividad departamental	Aumento del índice de conectividad nacional	Disminución Anual en costos de operación (millones)
\$ 6.944	970.022	3.850	20,1%	63,3%	0,07%	\$ 5.133

### c. Metas año

VIGENCIA	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
INVERSIÓN (MILLONES DE \$)	25.000	90.000	50.000	95.000	80.000	180.000	150.000	30.000
CONSTRUCCION (KM)	0,29	1,03	0,57	1,09	0,91	2,06	1,71	0,34

## 3.2.2. Variante San Francisco - Mocoa

### a. Descripción

Esta variante de 45,6 km, sobre zonas geológicas y geotécnicas muy complejas que obligan a implementar obras de estabilización de gran envergadura como drenaje superficial y sub-superficial, estructuras de contención y estructuras de refuerzo de suelos y roca, las cuales no garantizan del todo la estabilidad general de la vía, se proyectó su ejecución en 5 tramos, así:

- **Sector 1:** Comprende 6.7 km de terreno de fácil acceso, entre San Francisco y Portachuelo en el PR K6+700.
- **Sector 2:** Comprende 13.722 km de terreno con características montañosas, entre el K7+103 y el K20+825 por el frente de San Francisco, ubicado en la Reserva Forestal protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa la cual comprende un área de 34.600 hectáreas, creada mediante acuerdo No. 014 de 1984 de la Junta Directiva del entonces INDERENA y aprobada por Resolución No. 224 del mismo año.
- **Sector 3:** Comprende 13 km de terreno con características montañosas, entre el K20+825 y el K33+813 por el frente Mocoa, se encuentra dentro de la Reserva Forestal protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa.

- **Sector 4:** Comprende 7,038 km de terreno con topografía ondulada, entre la abscisa K3+462 hasta el cruce sobre la quebrada Campucana en el K10+500.
- **Sector 5:** Entre Mocoa K0+000 y la abscisa K3+462.

La construcción de los Sectores 1, 4 y 5 (17 km aproximadamente), se encuentra en ejecución. Sin embargo, dada las características de terreno, el INVIAS ajustó los estudios y diseños de los Sectores 2 y 3 (26,38 km aproximadamente), con el fin de reducir los problemas de carácter geotécnico, ambiental y reducir los costos de mantenimiento, que se estiman altos debido a las limitaciones del diseño inicial y la experiencia durante la ejecución de los sectores 1,4 y 5.

El ajuste a los estudios y diseños de los tramos 2 y 3, evita al máximo los cortes y las zonas inestables, permitiendo una velocidad de 60 km/h, especificaciones técnicas de una vía de primer orden. Esto hace necesario, la construcción de 15.242 metros de 61 puentes/viaductos (61 unidades) que representan un 57.78% del corredor, 2.809 metros de túneles (11 unidades) que constituyen un 10,65% del corredor y 8.326 metros de vía a cielo abierto, el 31.56% del total del corredor.

Con la ejecución de estas obras, además de mejorar la velocidad e incrementar el nivel de servicio del corredor y las condiciones de seguridad vial, durante su ejecución se reducen los volúmenes de excavación, requiriendo de menores sitios para disposición de material, reducción en la intervención de las fuentes hídricas, disminución de la afectación al medio biótico y forestal, reducción del efector de colonización y asentamientos de nuevas comunidades por el nuevo trazado, reduciendo el impacto ambiental en la Reserva Forestal de la Cuenca Alta del Río Mocoa a largo plazo.

#### b. Beneficios esperados

Promedio facturación mensual ingreso a la economía 2021-2022 (millones)	No. de habitantes beneficiados	Empleos generados	Índice de pobreza multidimensional	Índice de competitividad departamental	Aumento del índice de conectividad nacional	Disminución Anual en costos de operación (millones)
\$ 7.222	1.095.575	3.175	25,1%	18,0%	0,25%	\$ 40.637

#### c. Metas año

VIGENCIA	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INVERSIÓN (MILLONES DE \$)	60.000	40.000	60.000	120.000	140.000	160.000	150.000	140.000	120.000	210.000
CONSTRUCCION (KM)	1,35	0,9	1,35	2,7	3,15	3,6	3,38	3,15	2,70	4,11

### 3.2.3. Transversal del Catatumbo: Tibú – El Tarra - Convención

#### a. Descripción

Vía departamental, Norte de Santander, con una longitud aproximada de 150 km, con tramos en pavimento asfáltico, base estabilizada y afirmado, inicia en el Tarra y finaliza en el sector Río de Oro, límite entre los países de Colombia y Venezuela, comunica centros poblados (corregimientos y caseríos) como La Mata, La Vega, Convención, El Tarra, Tibú, Diez y Nueve, La Gabarra y Puerto Barco.

El Ministerio de Transporte y el INVIAS, consideran necesario dar continuidad al mejoramiento del corredor, en un tramo de por lo menos 60 km, ampliando la vía y construyendo de obras de drenaje tales como cunetas, bermacunetas o alcantarillas, para dar solución integral al problema de transitabilidad y operación del tránsito.

### b. Beneficios esperados

Promedio facturación mensual ingresos a la economía 2021-2022 (millones)	No. de habitantes beneficiados	Empleos generados	Índice de pobreza multidimensional	Índice de competitividad departamental	Aumento del índice de conectividad nacional	Disminución Anual en costos de operación (millones)
\$ 5.833	238.361	3.375	31,5%	46,1%	0,2%	\$ 1.304

### c. Metas año

VIGENCIA	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INVERSIÓN (MILLONES DE \$)	10.000	40.000	26.000	40.000	30.000	35.000	30.000	40.000	40.000	39.000
INTERVENCIÓN (KM)	1,82	7,27	4,73	7,27	5,45	6,36	5,45	7,27	7,27	7,09

## 3.2.4. Conexión Alta Guajira: Uribí – Puerto Bolívar – Estrellas – Vías Wayú

### a. Descripción

El corredor, incluye el sector San Martín – Nazareth con una longitud aproximada de 148.45 km, los cuales se encuentran en estado de afirmado, ubicado en la parte norte del Departamento de la Guajira. De los cuales el Ministerio de Transporte y el INVIAS, priorizaron la pavimentación de aproximadamente 100 km, teniendo en cuenta que actualmente el recorrido se hace entre desiertos, salares, cactus, dunas, sobre carretables que generalmente usa la población pero que no son permanentes y sobre todo en invierno, esto hace que sea necesario mejorar la comunicación terrestre de las comunidades allí establecidas, a su vez permitir una mayor conectividad de la costa norte con el resto del país, mejorando el desarrollo turístico y económico de esta zona del departamento de la Guajira

### b. Beneficios esperados

Promedio facturación mensual ingreso a la economía 2021-2022 (millones)	No. de habitantes beneficiados	Empleos generados	Índice de pobreza multidimensional	Índice de competitividad departamental	Aumento del índice de conectividad nacional	Disminución Anual en costos de operación (millones)
\$ 3.333	494.562	4.250	51,4%	25,7%	0,36%	\$ 2.801

### c. Metas año

VIGENCIA	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INVERSIÓN (MILLONES DE \$)	30.000	20.000	15.000	15.000	30.000	30.000	30.000	40.000	40.000	50.000
INTERVENCIÓN (KM)	10,0	6,67	5,00	5,00	10,00	10,00	10,00	13,33	13,33	16,67

## 3.2.5. Conexión Pacífico – Orinoquia: Puente Arimena – Viento; Juriepe – Puerto Carreño

### a. Descripción

Este corredor de 147 km en afirmado y sobre terreno natural en la totalidad del recorrido, comunica los Departamentos del Meta y Vichada, permite el desplazamiento de vehículos entre Puente Arimena y Puerto Carreño y acceder desde Puente Arimena al departamento de Vichada y desde éste al centro del país por medio de una única vía carretable que se encuentra a nivel del terreno en casi la totalidad de su recorrido y que atraviesa el corregimiento de San Pedro de Arimena y los municipios de Primavera, Santa Rosalía y Puerto Carreño.

Por ello, el Ministerio de Transporte y el INVIAS han previsto la intervención de la totalidad de este corredor vial, con obras de drenaje, puentes y principalmente estructura de pavimento, con lo cual se mejorará la transitabilidad del corredor, ofreciendo aumentar el nivel de servicio y garantizando una vía con especificaciones técnicas que garanticen la seguridad de los usuarios.

### b. Beneficios esperados

Promedio facturación mensual ingreso a la economía 2021-2022 (millones)	No. de habitantes beneficiados	Empleos generados	Índice de pobreza multidimensional	Índice de competitividad departamental	Aumento del índice de conectividad nacional	Disminución Anual en costos de operación (millones)
\$ 3.333	2.792.322	4.620	15,6%	49,6%	1,5%	\$ 7.902

### c. Metas año

VIGENCIA	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INVERSIÓN (MILLONES DE \$)	25.000	25.000	50.000	30.000	30.000	65.000	65.000	70.000	70.000	70.000
INTERVENCION (KM)	8,0	8,0	16,0	9,6	9,6	20,8	20,8	22,4	16,4	15,4

### 3.2.6. Conexión Troncal Central del Norte: Curos - Málaga

#### a. Descripción

Transversal de aproximadamente 124 km, conecta la vía Bogotá – Bucaramanga – Santa Marta con la Troncal Central del Norte, Bogotá – Cúcuta, arterias nacionales para el tránsito de productos de importación y exportación, transportados desde el oriente del país hasta la parte occidental, el Caribe y Venezuela, integra cerca de 13 municipios del oriente Santandereano con su capital.

El Ministerio de Transporte y el INVIAS, han previsto continuar con la pavimentación de por lo menos 69,23 km que aún restan, incluidos 9 sitios críticos necesarios para mejorar las condiciones de transitabilidad y seguridad vial para los cerca de 492 vehículos que transitan diariamente este corredor vial, donde el 55% corresponde a vehículos pesados.

Con la ejecución de estas obras, el Ministerio de Transporte y el INVIAS, prevén la reducción gradual del tiempo de recorrido del corredor, de 8 a 3 horas con velocidad de diseño promedio de 40 km/h.

#### b. Beneficios esperados

Promedio facturación mensual ingresa a la economía 2021-2022 (millones)	No. de habitantes beneficiados	Empleos generados	Índice de pobreza multidimensional	Índice de competitividad departamental	Aumento del índice de conectividad nacional	Disminución Anual en costos de operación (millones)
\$ 3.333	206.343	2.595	12,9%	67,8%	0,6%	\$ 20.876

#### c. Metas año

VIGENCIA	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
INVERSIÓN (MILLONES DE \$)	20.000	40.000	30.000	30.000	30.000	45.000	65.000	35.000	25.000
INTERVENCION (KM)	4,06	8,13	6,09	6,09	7,09	10,14	14,20	8,11	5,32

### 3.2.7. Transversal de la Macarena: Mesetas – La Uribe

#### a. Descripción

El corredor tiene una calzada sencilla de dos carriles bidireccional, con una longitud de 56 km, de los cuales 50 km se encuentran en material de afirmado y 6 km con

pavimento flexible, comunica la región Andina con la región de la Orinoquía atravesando la cordillera oriental, transcurre por topografía variada entre plana, montañosa y escarpada.

Por lo anterior, el Ministerio de Transporte y el INVIAS, han proyectado el mejoramiento de aproximadamente 40 km, incluido el mejoramiento de ancho de vía, bermas, cunetas, radios de curvatura horizontales, pendientes.

### b. Beneficios esperados

Promedio facturación mensual ingresa a la economía 2021-2022 (millones)	No. de habitantes beneficiados	Empleos generados	Índice de pobreza multidimensional	Índice de competitividad departamental	Aumento del índice de conectividad nacional	Disminución Anual en costos de operación (millones)
\$ 5.944	309.718	3.175	15,6%	49,6%	0.4%	\$ 4.074

### c. Metas año

VIGENCIA	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INVERSIÓN (MILLONES DE \$)	40.000	10.000	25.000	25.000	44.000	39.000	50.000	44.000	43.000	50.000
INTERVENCIÓN (KM)	4,32	1,08	2,7	2,7	4,76	4,22	5,41	4,76	4,65	5,41

## 3.2.8. Neiva – San Vicente del Caguan – Puerto Rico – Florencia

### a. Descripción

Corredor de aproximadamente 195 kilómetros y un tiempo de viaje promedio de 5 horas en vehículo liviano, dado que se encuentran cerca de 128 kilómetros en afirmado y asfalto natural en mal estado, por lo que los usuarios que buscan llegar a la ciudad de Florencia, en su gran mayoría, prefieren la ruta Neiva – Altamira – Florencia - Puerto Rico - San Vicente, con una longitud mayor (390 km), pero con un tiempo de viaje menor (5 horas) y menores costos de operación.

La falta de conectividad y deficientes condiciones de transitabilidad, debido al mal estado de las vías, dificulta la comercialización y transporte de los productos agrícola, pecuarios y mineros, desde y hacia las cabeceras municipales, centros urbanos y otros destinos del país.

Por lo anterior, el Ministerio de Transporte y el INVIAS han previsto la intervención de 80 km, incluida la construcción de 10 puentes, para garantizar transitabilidad y seguridad vial (priorizando los sectores entre Neiva – Balsillas y Los Ándes – Santo Domingo); con lo cual se espera solucionar los problemas viales y coadyuvar al desarrollo económico de la región.

**b. Beneficios esperados**

Promedio facturación mensual ingresa a la economía 2021-2022 (millones)	No. de habitantes beneficiados	Empleos generados	Índice de pobreza multidimensional	Índice de competitividad departamental	Aumento del índice de conectividad nacional	Disminución Anual en costos de operación (millones)
\$ 2.500	693.901	2.962	28,7%	31,4%	0.3%	\$ 20.205

**c. Metas año**

VIGENCIA	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INVERSIÓN (MILLONES DE \$)	30.000	15.000	30.000	30.000	30.000	45.000	40.000	50.000	85.000	95.000
INTERVENCIÓN (KM)	5,20	2,91	5,84	5,84	5,84	8,13	7,36	8,89	14,23	15,76

**3.2.10. Corredor del Paletará Solución Sostenible Parque Natural Purace****a. Descripción**

El corredor presenta un TPD de 500 vehículos, donde el 44% corresponde a vehículos pesados y tiene una longitud de 110 km, de los cuales 43 km se encuentran en afirmado y 67 km se encuentran pavimentados.

Por ello, el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías, han considerado la pavimentación de 30 km que permitan mejorar las condiciones de transitabilidad y seguridad vial del corredor, el cual es considerado estratégico para el país, dada su condición de vía alterna al corredor Buenaventura – Villavicencio – Puerto Carreño permitiendo la integración de los principales centros de producción y consumo del sur occidente colombiano, tales como Huila, Putumayo, Caquetá y Cauca con el puerto marítimo de Buenaventura.

**b. Beneficios esperados**

Promedio facturación mensual ingresa a la economía 2021-2022 (millones)	No. de habitantes beneficiados	Empleos generados	Índice de pobreza multidimensional	Índice de competitividad departamental	Aumento del índice de conectividad nacional	Disminución Anual en costos de operación (millones)
\$ 4.444	204.151	2.225	28,7%	38,1%	0.27%	\$ 20.769

**c. Metas año**

VIGENCIA	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INVERSIÓN (MILLONES DE \$)	30.000	20.000	30.000	15.000	30.000	40.000	30.000	45.000	50.000	60.000
INTERVENCIÓN (KM)	2,57	1,71	2,57	1,29	2,57	3,43	2,57	3,86	4,29	5,14

### 3.2.11. Anillo del Macizo Colombiano: La Lupa – Bolívar – La Vega - La Sierra - Rosas

#### a. Descripción

El corredor lo componen las vías La Lupa – Bolívar – Santiago, con 110 km y Rosas – La Vega – Santiago con 121km. De los 110 km de la primera vía, 17,6 km cuentan con pavimento flexible, algunos tramos se encuentran en mal estado; 32km con pavimento rígido, daños aislados que no afectan la transitabilidad; el paso urbano por Bolívar, 1km aproximadamente, se encuentra en mal estado con diferentes tipos de superficie afirmado, pavimento flexible y rígido con daños funcionales y estructurales; los restantes 59 k m, se encuentran en afirmado, con daños superficiales (baches, erosión, zanjas, etc.), los cuales, si bien generan reducción en la velocidad de operación, se encuentran transitabilidad, en el sector de Saraconcho, se encuentra un sitio crítico por afectación en talud superior, sitio en donde en temporada invernal o con lluvias se presenta caída de material desde la parte alta, el cual genera interrupción en el flujo vehicular.

De los 121 km de la vía Rosas – La Sierra La Vega – San Sebastián – Santiago, la cual transcurre sobre terreno montañoso, cuenta con 18 km con pavimento flexible en regular estado, 23 km con pavimento rígido, 23 km en afirmado en mal estado, el paso por la población de la Vega, 2km, se encuentra en pavimento rígido, 55km se encuentran en afirmado en regular estado, el paso por la población de San Sebastián se encuentra en pavimento rígido en regular y mal estado, paso por la población de Santiago se encuentra en pavimento rígido.

Por ello, el Ministerio de Transporte y el INVIAS han priorizado el mejoramiento de 50 km del corredor, con el objeto de generar una mayor actividad económica, permitiendo disminuir los índices de necesidades de básicas insatisfechas (NBI) que marcan el nivel de pobreza de la mayor parte de la población de los municipios entre los cuales se desarrolla el proyecto.

#### b. Beneficios esperados

Promedio facturación mensual ingreso a la economía 2021-2022 (millones)	No. de habitantes beneficiados	Empleos generados	Índice de pobreza multidimensional	Índice de competitividad departamental	Aumento del índice de conectividad nacional	Disminución Anual en costos de operación (millones)
\$ 1.389	858.498	3.291	28,7%	38,1%	0.46%	\$ 4.671

### c. Metas año

VIGENCIA	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INVERSIÓN (MILLONES DE \$)	10.000	10.000	15.000	30.000	30.000	45.000	50.000	50.000	55.000	55.000
INTERVENCIÓN (KM)	1,43	1,43	2,14	4,29	4,29	6,43	7,14	7,14	7,86	7,86

## 3.2.12. Troncal de la Orinoquia: San José – Calamar - El Retorno

### a. Descripción

Este corredor vial tiene una longitud de 73 km, de los cuales 60 km se encuentran en afirmado en estado regular, intransitables en algunos tramos, debido a la afectación de las lluvias y el continuo paso de transporte terrestre pesado, encareciendo los costos de transporte por el incremento del tiempo de viaje de carga y pasajeros.

Por ello, el Ministerio de Transporte y el INVIAS han previsto la pavimentación de los 60 km que se encuentran en afirmado, para coadyuvar a la competitividad del Departamento del Guaviare, productor agrícola y ganadero, despensa agrícola y ganadera del país.

### b. Beneficios esperados

Promedio facturación mensual ingreso a la economía 2021-2022 (millones)	No. de habitantes beneficiados	Empleos generados	Índice de pobreza multidimensional	Índice de competitividad departamental	Aumento del índice de conectividad nacional	Disminución Anual en costos de operación (millones)
\$ 3.333	103.887	2.638	33,5%	13,3%	0.6%	\$ 34.393

### c. Metas año

VIGENCIA	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INVERSIÓN (MILLONES DE \$)	30.000	20.000	10.000	10.000	10.000	20.000	26.000	10.000	34.000	60.000
INTERVENCIÓN (KM)	7,83	5,22	2,61	2,61	2,61	5,22	6,78	2,61	8,87	15,65

## 3.2.13. Túnel Guillermo Gaviria Echeverry y Vías de Acceso

### a. Descripción

CIRCULACION: MIEMBROS DEL CONSEJO SUPERIOR DE POLITICA FISCAL

El Proyecto Túnel Guillermo Gaviria Echeverri (antes Túnel del Toyo) y sus Vías de Acceso – Tramo 2, iniciando desde Santa Fe de Antioquia hasta el empalme con el Tramo 1, con una longitud aproximada de 19,4 km, conformados principalmente por: 4,9 Km de túneles (11 túneles), 1,6 Km de puentes (13 puentes), vías a cielo abierto y las estaciones de peajes.

Igualmente, contempla la adquisición, instalación y puesta al servicio de los equipos electromecánicos requeridos para la totalidad del proyecto incluyendo el Tramo 1 (que se encuentra en ejecución) y Tramo 2 del proyecto. Y los contratos de Interventoría para el contrato de construcción y el contrato de los Equipos Electromecánicos.

El alcance actual de este proyecto contempla la construcción de las siguientes obras de infraestructura. En las tablas 1 y 2, se están indicando la totalidad de los túneles y puentes, del tramo 2.:

**Tabla 1. Túneles Tramo 2**

<b>NÚMERO DEL TÚNEL</b>	<b>INICIO</b>	<b>FIN</b>	<b>LONGITUD (m)</b>
0	05+640	07+152	1512
1	08+000	08+230	230
2	08+725	09+080	355
3	09+805	10+105	300
4	10+340	11+625	1285
5	11+830	11+940	110
6	12+035	12+101	66
7	13+732	13+997	265
8	15+031	15+246	215
9	15+506	15+765	259
10	20+323	20+725	402
<b>TOTAL TÚNEL TRAMO 2</b>			<b>4999 m</b>

**Tabla 2. Puentes Tramo 2**

<b>NÚMERO DEL PUENTE</b>	<b>INICIO</b>	<b>FIN</b>	<b>LONGITUD (m)</b>
1	07+186	07+486	300
2	11+956	12+011	55
3	12+120	12+155	35
4	13+665	13+700	35
5	15+781	15+816	35
6	16+214	16+514	300
7	17+364	17+409	45
8	17+512	17+620	108

9	17+656	17+701	45
10	17+823	17+858	35
11	18+908	19+169	261
12	19+420	19+540	120
13	19+934	20+190	256
<b>TOTAL PUENTES</b>			<b>1630 m</b>
<b>TRAMO 2</b>			

### a. Beneficios esperados

Promedio facturación mensual ingreso a la economía 2021-2022 (millones)	No. de habitantes beneficiados	Empleos generados	Índice de pobreza multidimensional	Índice de competitividad departamental	Aumento del índice de conectividad nacional	Disminución Anual en costos de operación (millones)
\$ 5.000	1.445.164	4.920	17,1%	75,0%	0.02%	\$ 37.622

### b. Metas año

VIGENCIA	2021	2022	2023	2024	2025
INVERSIÓN (MILLONES DE \$)	100.000	140.000	405.000	340.000	415.000
INTERVENCIÓN (KM)	1,0	4,0	7,0	7,4	Equipos Electromecánicos

## 3.2.14. Santa Lucía - Moñitos

### a. Descripción

El corredor, cuenta con una longitud total de 55 km, iniciando en Santa Lucía (PR0+000) y finalizando en Moñitos (PR55+000). Actualmente la vía cuenta con 51km en afirmado, 2 km con pavimento flexible y 2km y con pavimento rígido.

Por lo anterior, el Ministerio de Transporte y el INVIAS, contemplaron el mejoramiento de 48 km que se encuentran actualmente en afirmado, la construcción de 4 puentes y la construcción de obras de drenaje y de estabilización de taludes a lo largo del corredor.

### b. Beneficios esperados

Promedio facturación mensual ingreso a la economía 2021-2022 (millones)	No. de habitantes beneficiados	Empleos generados	Índice de pobreza multidimensional	Índice de competitividad departamental	Aumento del índice de conectividad nacional	Disminución Anual en costos de operación (millones)
\$ 2.278	287.817	1.735	36,7%	36,9%	0.44%	\$ 1.518

### c. Metas año

VIGENCIA	2021	2022	2023	2024	2025
INVERSIÓN (MILLONES DE \$)	25.000	35.000	50.000	50.000	30.000
INTERVENCION (KM)	6,32	8,84	12,63	12,62	7,58

## 3.2.15. Transversal Momposina: Conexión Integral Puente Yati – Variante Magangué

### a. Descripción

El corredor Puerta de Hierro - Magangué – Yatí - La Bodega, interconecta la Troncal de Occidente (Medellín – Cartagena, Ruta 25) con la Ruta del Sol (Bogotá – Santa Marta, Ruta 45), en una longitud de 68 km, de los cuales 51.52 km se encuentran pavimentados en regular y mal estado.

Por lo anterior, el Ministerio de Transporte y el INVIAS, han priorizado la intervención de por lo menos 35.0km, mejorando el paso urbano por el municipio de Magangué, para evitar conflictos de movilidad de los habitantes de la región con el tránsito de larga distancia y vehículos de carga pesada.

### b. Beneficios esperados

Promedio facturación mensual ingreso a la economía 2021-2022 (millones)	No. de habitantes beneficiados	Empleos generados	Índice de pobreza multidimensional	Índice de competitividad departamental	Aumento del índice de conectividad nacional	Disminución Anual en costos de operación (millones)
\$ 1.667	583.986	2.780	32,4%	49,4%	0.18%	\$ 8.206

### c. Metas año

VIGENCIA	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INVERSIÓN (MILLONES DE \$)	10.000	20.000	20.000	20.000	10.000	30.000	30.000	30.000	30.000	50.000
INTERVENCION (KM)	1,4	2,8	2,8	2,8	1,4	4,2	4,2	4,2	4,2	7,0

#### 4. IMPACTO FISCAL

Los recursos necesarios para la ejecución del Programa **Vías para la Legalidad y la Reactivación Visión 2030** son consistentes con las cifras del Marco Fiscal de Mediano Plazo y Marco de Gasto de Mediano Plazo del Sector Transporte, según lo dispuesto por la Ley 819 de 2003, como se muestra en el siguiente cuadro, correspondiendo en todo caso al Ministerio de Transporte y al Instituto Nacional de Vías, priorizar los recursos suficientes en la programación presupuestal anual para atender las obligaciones que se deriven de la autorización de cupo de vigencias que se otorguen en el marco del presente aval fiscal.

Millones de pesos

Concepto	2021	2022	2023	2024
<b>MGMP INVERSION SECTOR TRANSPORTE</b>	<b>7.175.625</b>	<b>6.934.407</b>	<b>5.493.522</b>	<b>5.963.380</b>
<b>Inflexibilidades</b>	<b>6.580.624</b>	<b>6.273.764</b>	<b>4.486.608</b>	<b>4.644.305</b>
Cupo APP	3.983.197	4.273.683	4.486.608	4.644.305
- Inversion	3.983.197	4.273.683	4.486.608	4.644.305
Vigencias futuras Obra Pública	85.122	100.081	0	0
- INVIAS	84.468	100.000		
- Resto Entidades	654	81		
Otras Vigencias Futuras en trámite	1.130.000	1.100.000	0	0
- Programa Concluir, Concluir, Concluir	1.130.000	1.100.000	0	0
Colombia Rural - Vías Terciarias	650.000	700.000		
Conectando Territorios	378.221	0	0	0
Chatarrización	111.000	100.000	0	0
Otros Proyectos	243.084	0	0	0
<b>Disponible</b>	<b>595.000</b>	<b>660.643</b>	<b>1.006.914</b>	<b>1.319.075</b>
Aval Fiscal Solicitado	595.000	655.000	991.000	1.070.000
<b>Disponibilidad Con Aval Fiscal</b>	<b>0</b>	<b>5.643</b>	<b>15.914</b>	<b>249.075</b>

Fuente: INVÍAS - DNP - DGPPN

#### 5. RECOMENDACIÓN

Con fundamento en lo dispuesto por la normatividad presupuestal vigente, en especial los artículos 11 de la Ley 819 de 2003 y 2.8.1.7.1.3 del Decreto 1068 de 2015, se recomienda al CONFIS otorgar aval fiscal para que el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías continúen con los trámites ante el Departamento Nacional de Planeación y el Consejo Nacional de Política Económica y Social -CONPES-, de declaratoria de importancia estratégica para el país, el Programa **Vías para la Legalidad y la Reactivación Visión 2030**, el cual se desarrollará a través de los proyectos descritos en el presente documento.