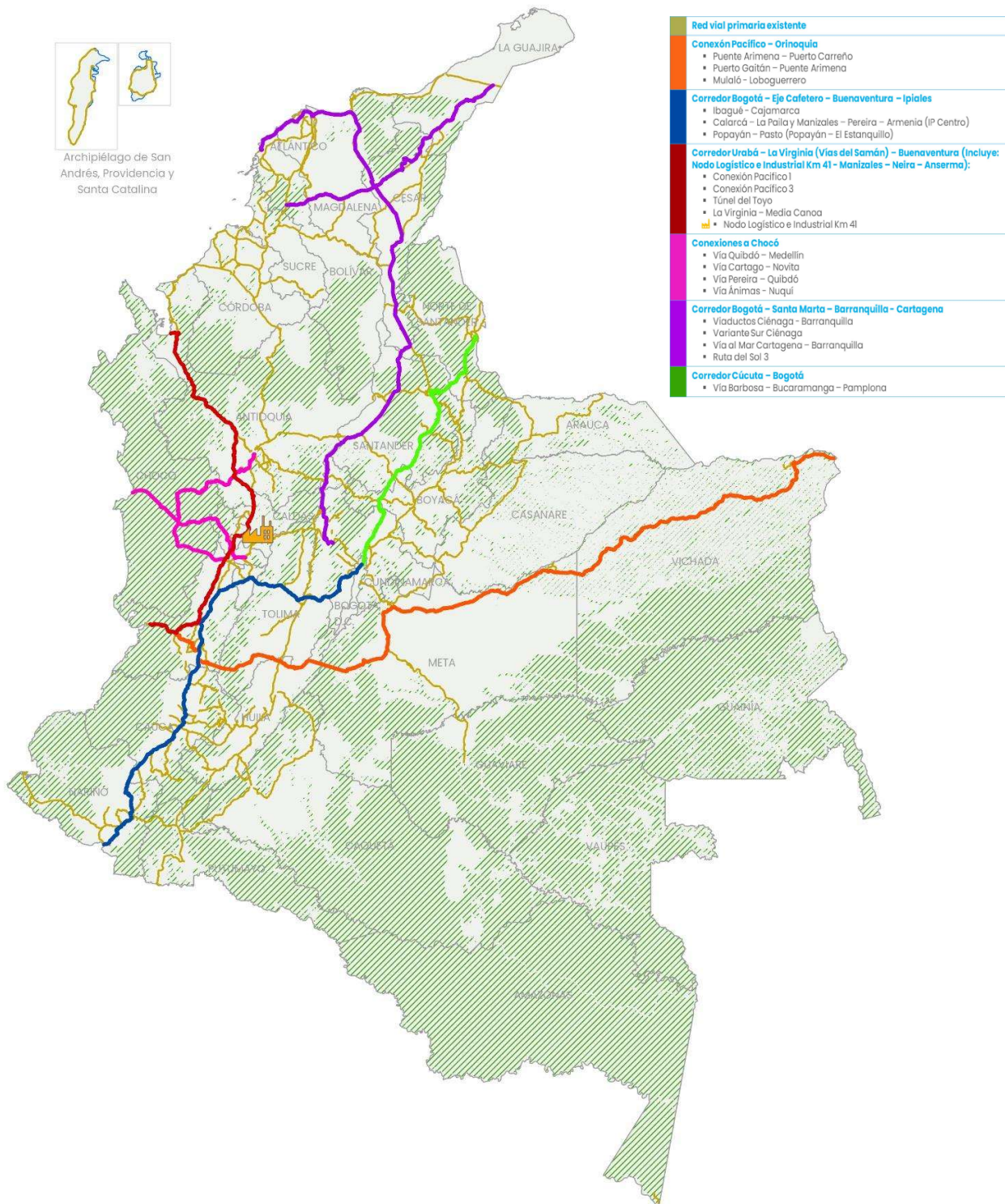


4.1.3. Proyectos para el impulso a la red vial nacional y regional



La Red PRO ha identificado y priorizado corredores viales con alto impacto territorial y productivo, que están alineados con los Planes Maestro de Transporte y las necesidades regionales:

- **Conexión Pacífico – Orinoquía:**

Este corredor busca articular la producción agropecuaria de la Orinoquía con el puerto de Buenaventura, disminuyendo en un 27% los costos de transporte. Esto facilitaría el acceso a mercados internacionales a través de la integración vertical de proteína animal con sus insumos primarios y biocombustibles. Este corredor está compuesto por 8 tramos que van desde Buenaventura hasta Puerto Carreño. Los principales retos de este corredor se encuentran en dar celeridad a las obras entre Puerto Gaitán y Puente Arimena en el Meta, junto con los tramos en el Departamento de Vichada, las cuales cuentan con vigencias futuras, pero requieren esquemas de financiación que permitan anticipar las obras. Un reto importante es definir y financiar los cruces de las cordilleras Central y Orienta, además de solucionar en la cordillera Occidental el inicio de obras de la vía 4G Mulaló – Loboguerrero, donde se debe lograr un acuerdo entre la ANI y el concesionario sobre el valor del contrato.

- **Corredor Bogotá – Eje Cafetero – Buenaventura – Ipiales:**

Corresponde a un corredor logístico de escala nacional que conecta los nodos de consumo y producción de Bogotá, Eje cafetero y Valle del Cauca, con los nodos de comercio exterior portuario en Buenaventura y terrestre en Ipiales, para acceder a Ecuador. El reto para las apuestas de *Nearshoring* está en mejorar la eficiencia de estos corredores, logrando la ejecución de Ibagué – Cajamarca, junto con Calarcá – La Paila y Manizales – Pereira – Armenia, donde se deben surtir los procesos de evaluación del Proyecto IP Centro. Finalmente, en Popayán – Pasto, dada la adjudicación reciente de Popayán - El Estanquillo, se debe asegurar un proceso fluido de la preconstrucción para iniciar las obras, que junto con los demás proyectos en este corredor (Estanquillo – Pasto), reducirán en casi 2 horas el trayecto entre Cali y el puente internacional de Rumichaca.

- **Corredor Urabá – La Virginia (Vías del Samán) – Buenaventura (Incluye: Nodo Logístico e Industrial Km 41 - Manizales – Neira – Anserma):**

Este corredor brinda alternativas de conexión y mayor proximidad hacia nodos portuarios en el Caribe y el Pacífico a los principales nodos de producción industrial y de manufacturas con vocación de comercio exterior de Colombia. También facilita la integración regional y la accesibilidad a poblaciones aisladas. En términos de obras clave, en la Conexión Pacífico 1, se deben implementar soluciones de movilidad en el sector de Paso Nivel y La Sinifaná, además de completar 3.2 km de doble calzada

entre Cuatro Palos y primavera. En cuanto a la Conexión Pacífico 3 Los principales retos se concentran en garantizar la plena conectividad entre Pacífico Tres y Pacífico Uno en Antioquia, fortalecer los accesos hacia Aero café, y armonizar los estándares de operación entre concesiones para asegurar una continuidad logística sin cuellos de botella, condición indispensable para que el corredor alcance el impacto nacional proyectado. Mientras que, El Túnel del Toyo se ha visto afectado por la falta de recursos para instalar los equipos electromecánicos, debido al aplazamiento de vigencias futuras. Por último, en La Virginia – Mediacanoa que comprende cerca de 130 km, es necesario ejecutar las obras de rehabilitación según los estudios y diseños, cuyo costo asciende a \$200.000 millones. Además, es fundamental implementar un esquema que garantice el mantenimiento y operación constante del corredor.

- **Nodo Logístico e Industrial Km 41 (Manizales – Neira – Anserma):**

El nodo logístico e industrial Km 41 se consolida como el principal habilitador de la estrategia de nearshoring del Eje Cafetero, al ubicarse en un punto equidistante entre el Puerto de Antioquia y Buenaventura, y sobre el corredor Manizales–Medellín. Su desarrollo permitiría atraer procesos de relocalización industrial, como la instalación de malterías, agroindustrias y empresas de transformación de materias primas, así como nuevas firmas de bienes y servicios asociadas a la logística, el comercio exterior y el abastecimiento regional. Más allá de un proyecto inmobiliario, el Km 41 se proyecta como un clúster productivo y logístico que integra transporte terrestre, aéreo y férreo, habilita suelo industrial estratégico y ordena la expansión urbana de Manizales con vocación exportadora. Si bien existe una hoja de ruta técnica y un modelo de gobernanza definidos, los principales retos se concentran en estructurar financieramente la infraestructura básica —acueducto, energía y alcantarillado—, armonizar los POT municipales, reactivar la conexión férrea hacia Antioquia y articular este nodo con la nueva concesión Conexión Centro y el futuro Aeropuerto del Café, consolidando un sistema logístico integrado capaz de capturar inversiones de alto impacto para la región.

- **Corredor Bogotá – Santa Marta – Barranquilla – Cartagena:**

Este corredor mejora la proximidad de la región central de Colombia con los nodos de comercio exterior en el Atlántico y facilita la integración transversal en el Caribe. Este corredor también favorece la producción nacional, la conectividad de las comunidades y fortalece el turismo en estas zonas de Colombia. Estos ejes viales abarcan la Ruta del Sol 3, los viaductos Ciénaga – Barranquilla, la variante Sur Ciénaga, y la vía al Mar Cartagena – Barranquilla. En el caso del viaducto Ciénaga – Barranquilla, la principal dificultad radica en la finalización de las gestiones

ambientales. En la variante Sur Ciénaga es necesario avanzar en la culminación de las actividades constructivas. Por otro lado, en la vía al Mar Cartagena – Barranquilla, se debe garantizar que Invías cuente con los recursos financieros y la capacidad técnica necesaria para asumir la gestión integral del corredor una vez finalice la concesión, asegurando su adecuada operación y mantenimiento. Paralelamente, es fundamental replantear los mecanismos de ejecución e inversión que permitan viabilizar la doble calzada estratégica bajo esquemas más eficientes y sostenibles. En este contexto, se requiere además un acompañamiento institucional robusto que facilite el inicio de las obras del proyecto Sierra Mar en 2026, considerando que ya se dispone de licencia ambiental, lo que reduce riesgos regulatorios y habilita su pronta materialización y en la Ruta del Sol 3, se debe resolver la obtención del licenciamiento ambiental y las gestiones sociales y prediales.

- **Corredor Cúcuta – Bogotá:**

Este corredor es una arteria clave para fortalecer la conectividad entre el interior del país y la zona fronteriza con Venezuela. Además, mejora la conectividad entre las zonas orientales de Colombia. La vía Barbosa – Bucaramanga – Pamplona, que es vital en este corredor, enfrenta varios retos para su materialización. En primer lugar, la ejecución de la vía se ve obstaculizada por la liquidación de la concesión Bucaramanga-Pamplona. Asimismo, se requiere revisar la realización de una concesión que permita el mejoramiento del corredor Bucaramanga – Barbosa a través de tramos en doble calzada, terceros carriles de adelantamiento y las variantes de San Gil, Barbosa y Oiba. Asegurar la financiación y avanzar en la ejecución de estas obras son pasos fundamentales para garantizar que esta vía se convierta en un motor de integración entre Colombia y Venezuela y el desarrollo para la región nororiental del país.

- **Conexiones al Chocó:**

Las vías Quibdó – Medellín, Cartago – Nóvita, Quibdó – Pereira y Ánimas – Nuquí son estratégicas para superar el aislamiento del departamento y mejorar su integración con el interior del país y el Pacífico. La vía Quibdó – Medellín requiere asegurar recursos para culminar su pavimentación, mientras que Cartago – Nóvita enfrenta retos en estudios, diseños y financiación.

La vía Quibdó – Pereira, principal conexión con el Eje Cafetero, es clave para la movilidad, el acceso a servicios y la salida de productos, pero demanda inversiones en estabilización y seguridad vial por sus condiciones geográficas. Por su parte, Ánimas – Nuquí permitiría conectar el interior con el litoral Pacífico, reducir costos logísticos y dinamizar el turismo y las economías locales, aunque enfrenta desafíos en estructuración técnica, gestión ambiental y consulta previa.

Superar estos cuellos de botella es fundamental para consolidar la conectividad regional y ampliar las oportunidades económicas y sociales del Chocó.

- **Red vial rural:**

La red vial rural desempeña un papel fundamental en el desarrollo económico y social de las regiones, ya que conecta áreas productivas con centros de consumo y distribución, facilitando el acceso a mercados, servicios básicos y oportunidades de empleo. Su importancia estratégica radica en su capacidad para impulsar la productividad agrícola, mejorar la calidad de vida de las comunidades rurales y promover la integración territorial.

Para un desarrollo óptimo de las vías terciarias, es crucial contar con inventarios viales actualizados que permitan una visión clara del estado de la infraestructura existente, así como establecer criterios de priorización que consideren factores técnicos, económicos y sociales. Además, es necesario adoptar esquemas de financiación que agreguen diversas fuentes de pago, como recursos del Sistema General de Regalías, cofinanciación de entidades nacionales y locales, al igual que esquemas como obras por impuestos.

Como elemento innovador, es clave impulsar en las regiones mecanismos contractuales, institucionales y operativos que atraigan la vinculación de capital privado en el desarrollo de vías terciarias. Para tal propósito, es fundamental estructurar contratos que incorporen buenas prácticas en materia de asignación de riesgos y que incluyen exigencias tanto en la fase de construcción como de mantenimiento. Esto garantiza la durabilidad de las infraestructuras y atrae como estructuradores, inversionistas y ejecutores actores privados para realizar proyectos de gran envergadura, maximizando los beneficios económicos y sociales para las comunidades.

- **Otros corredores estratégicos:**

A estas intervenciones en material vial es fundamental complementarlas con otros corredores estratégicos identificados en el Plan Maestro de Transporte Intermodal como es el caso de la transversal Tumaco – Pasto – Mocoa. Lo mismo que la transversales Cúcuta – Montería. Así mismo, es clave la ejecución del eje vial entre San Miguel – Mocoa – Neiva, donde a través del proyecto 4G Santana – Mocoa – Neiva ya se cuenta con un avance superior al 80%. Finalmente, la troncal del Piedemonte es otro eje importante para la conectividad del sur y el oriente de Colombia.