

La infraestructura vial de Colombia: necesidades de inversión y fuentes alternativas de financiamiento

Noviembre 27 de 2025

Equipo de Investigaciones

Presidente

José Ignacio López G.

Vicepresidente

Luz Magdalena Salas B.

Jefe de estudios macroeconómicos

Amira Mejía F.

Jefe de estudios sectoriales

Fabián Suárez N.

Investigadores

María Carolina Gutiérrez A.
María Paula Campos G.
Thomas Martínez R.
Daniel Aguilar F.
Luis Felipe González R.
Nicole Torres L.

- ANIF estima que se requiere una inversión anual de 1,1% del PIB a 2033 solo para cerrar brechas en infraestructura vial primaria, sin embargo, el cupo de vigencias futuras para APP está limitado a 0,8% del PIB y debe compartirse entre múltiples sectores.
- La brecha entre las necesidades de inversión en infraestructura y la capacidad actual de financiamiento exige diversificar las fuentes y fortalecer instrumentos alternativos al cupo APP, aprovechando recursos fiscales, privados y territoriales.
- Entre los mecanismos propuestos para completar el financiamiento de la infraestructura de transporte se destacan la ampliación de Obras por Impuestos, el uso estratégico del SGR, la contribución de valorización y la concurrencia de fuentes.

En el marco del XXII Congreso Nacional de la Infraestructura celebrado el día de ayer, la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI) y la Asociación de Instituciones Financieras (ANIF) presentaron el estudio “Mecanismos complementarios para el financiamiento de la infraestructura en Colombia”, que brinda un análisis sobre las necesidades y los retos de financiamiento de infraestructura de transporte en Colombia.

Según el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) 2021-2051, las necesidades de inversión en el sector son considerables: para el primer período (2023-2035), se requiere una inversión de \$165,9 billones a precios de 2024, cifra que asciende a \$105,9 billones adicionales para el segundo período (2036-2045). Estas cifras evidencian la magnitud del desafío que enfrenta el país para cerrar las brechas de conectividad.

Al enfocarse en el modo carretero, que concentra la mayor parte de los proyectos priorizados, la inversión requerida para el primer período alcanza \$82,7 billones: \$70,9 billones destinados a la intervención de 6.375 kilómetros de vías priorizadas y no priorizadas, y \$11,8 billones para atender 52.271 kilómetros de vías terciarias. En términos anuales, ANIF estima que esto se traduce en una necesidad promedio de \$19 billones (1,1% del PIB de 2024) para cumplir con la meta de los proyectos priorizados y no priorizados, y de \$5,6 billones (0,3% del PIB) para la red vial terciaria.

Para el segundo período (2036-2045), las necesidades continúan siendo significativas: \$11,9 billones anuales (0,7% del PIB) para 5.535 kilómetros de red primaria y secundaria, y \$6,7 billones anuales (0,4% del PIB) para 62.887 kilómetros de vías terciarias.

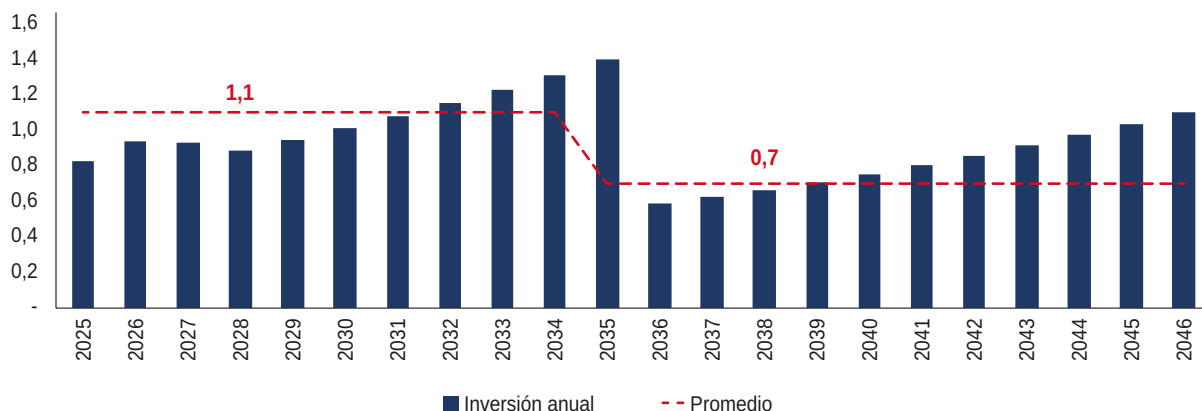
Estas estimaciones confirman que Colombia requiere inversiones anuales del 1,1% del PIB tan solo para el modo carretero durante la próxima década. Como se observa en el Gráfico 1, la inversión anual requerida en red vial primaria durante el primer período (promedio de 1,1% del PIB) supera significativamente las necesidades del segundo período (promedio de 0,7% del PIB), reflejando la urgencia de cerrar las brechas actuales de conectividad. Esta brecha se hace aún más evidente al considerar que el cupo máximo de vigencias futuras de Asociaciones Público-Privadas (APP) aprobado para los últimos años corresponde apenas a 0,8% del PIB, recursos que además deben atender múltiples sectores de inversión pública.

Las presiones fiscales en el contexto actual del país han puesto en evidencia la insostenibilidad de depender exclusivamente de las vigencias futuras como mecanismo de financiamiento. Si bien el modelo de APP ha sido fundamental para atraer inversión privada, las limitaciones del cupo APP hacen imperativo diversificar las fuentes de financiamiento disponibles.

En respuesta a este desafío, Colombia ha desarrollado mecanismos innovadores. El esquema de Obras por Impuestos ha demostrado su efectividad al movilizar \$2,9 billones entre 2018 y 2024, beneficiando 264 municipios y ejecutando 409 proyectos. El mecanismo permite a las empresas destinar hasta el 50% de su impuesto de renta a proyectos en zonas PDET y ZOMAC, aprovechando las capacidades técnicas del sector privado.

El mecanismo de Obras por Regalías, aunque incipiente, pues sólo ha ejecutado un proyecto, presenta potencial para canalizar recursos del sector extractivo ha-

Gráfico 1. Inversión anual requerida red vial primaria (% del PIB)



Fuente: cálculos ANIF.

cia proyectos en territorios productores. Adicionalmente, el uso estratégico de los recursos del Sistema General de Regalías (SGR), proyectados en \$33 billones para el bienio 2025-2026, ofrece una fuente directa que puede articularse con vigencias futuras de regalías para proyectos de mayor envergadura.

La Contribución Nacional de Valorización representa otra alternativa, aunque enfrenta desafíos de implementación que requieren fortalecimiento institucional. La experiencia de Bogotá, con un recaudo estimado de \$906.579 millones para 15 proyectos de infraestructura, lo posiciona como una fuente alternativa de financiamiento.

Finalmente, la concurrencia de fuentes emerge como estrategia fundamental para viabilizar megaproyectos. La combinación de regalías, Obras por Impuestos, valorización y esquemas APP permitiría superar las limitaciones individuales de cada mecanismo y asegurar la ejecución de proyectos estratégicos.

Cerrar las brechas de infraestructura que limitan la competitividad de Colombia requiere no solo ampliar el monto total de inversión, sino también diversificar inteligentemente sus fuentes. Los mecanismos alternativos aquí descritos, complementados con ajustes normativos que faciliten su implementación, constituyen la ruta para sostener el desarrollo de infraestructura que el país necesita.