

# RETOS Y POTENCIALIDADES DEL DESARROLLO DEL TRANSPORTE INTERMODAL EN EL DEPARTAMENTO DEL HUILA Y LA REGIÓN SURCOLOMBIANA



**Dirección General**  
Cámara de Comercio del Huila

**Lina Marcela Carrera**  
Presidente Ejecutiva

**Ivonne Bibiana Estrella Medina**  
Secretaria General

**Equipo Técnico**

**María Camila Polanía Vargas**  
Coordinadora de Investigaciones Económicas

**Willinton Zambrano García**  
Aux. Activo – Estudios Económicos

**Carlos Valbuena Acosta**  
Consultor

**Diciembre 2024**



**Cámara de Comercio  
del Huila**

# Contenido

Introducción.....	7
Infraestructura como motor para la Competitividad.....	8
Contexto.....	8
Iniciativas territoriales para el impulso de la Infraestructura Regional.....	10
Diagnóstico de la Infraestructura Regional.....	12
Vías para la Competitividad.....	12
Vía Quito – Caracas.....	13
Conexión Pacífico – Orinoquia.....	16
Transversal del Libertador.....	18
Isnos – Paletará – Popayán.....	19
Vía Neiva – San Vicente del Caguán – Puerto Rico - Florencia.....	20
Concesión Neiva – Espinal - Girardot.....	22
Infraestructura Intermodal.....	23
Plan Maestro de Transporte Intermodal – PMTI.....	24
Metodología de Priorización de Inversiones.....	24
Acciones prioritarias del PMTI.....	25
Proyectos e Iniciativas priorizadas por el PMTI.....	26
La Región Surcolombiana en el PMTI.....	28
Transversal Buenaventura – Puerto Carreño.....	29
Troncal Piedemonte.....	30
Troncal Central.....	31
Conexión Putumayo - Amazonas.....	31
Plan Nacional de Desarrollo - PND.....	31
Retos y Potencialidades para el desarrollo del Transporte Intermodal.....	34
Región Surcolombiana.....	34
Demografía.....	34
Pobreza y Desigualdad.....	35
Economía.....	35
Producto Interno Bruto – PIB.....	35
Empleo.....	36
Logística y Transporte.....	38

Transporte Aéreo .....	38
Tamaño del Mercado de Carga.....	42
Comercio Exterior .....	43
Logística .....	46
Apuesta de Transporte Intermodal.....	49
Proyectos de Infraestructura Vial priorizados.....	49
Desarrollo Logístico Integral.....	51
Impulso de proyectos de transporte intermodal.....	52
Conclusiones.....	56
Referencias.....	58

## Índice de Ilustraciones

<b>Ilustración 1.</b> Vías para la Competitividad del Huila.....	12
<b>Ilustración 2.</b> Mapa Vía Quito - Caracas.....	14
<b>Ilustración 3.</b> Mapa Conexión Pacífico - Orinoquía.....	17
<b>Ilustración 4.</b> Mapa Transversal del Libertador.....	19
<b>Ilustración 5.</b> Mapa Corredor Isnos – Paletará - Popayán. ....	20
<b>Ilustración 6.</b> Mapa Neiva – San Vicente del Caguán. ....	21
<b>Ilustración 7.</b> Mapa Vía Neiva – Espinal – Girardot.....	22
<b>Ilustración 8.</b> Mapa de palabras – Visión Infraestructura, Transporte y Logística.....	23
<b>Ilustración 9.</b> Red PMTI (dos periodos de inversión).....	28
<b>Ilustración 10.</b> Red Básica PMTI 2021 - 2051.....	29
<b>Ilustración 11.</b> Costo Logístico Regional (2022). ....	48

## Índice de Gráficos

<b>Gráfico 1.</b> Distribución de la población por área (2023) .....	34
<b>Gráfico 2.</b> Tasa de ocupación y desocupación por departamento. (2023).....	37
<b>Gráfico 3.</b> Pasajeros movilizados por departamento (2021 – 2024*) .....	39
<b>Gráfico 4.</b> Pasajeros movilizados por departamento y por mes (2021 – 2024*) .....	39
<b>Gráfico 5.</b> Principales países de destino de las exportaciones de la Región Surcolombiana (2024*).....	44
<b>Gráfico 6.</b> Principales productos de exportación de la Región Surcolombiana (2024*) .....	45
<b>Gráfico 7.</b> Costo Logístico por Actividades Económicas (2022).....	46
<b>Gráfico 8.</b> Principales problemáticas que afectan el nivel de servicio en los trayectos recorridos por las empresas (2022) .....	47
<b>Gráfico 9.</b> Acciones que debería impulsar el Gobierno Nacional para una mayor Eficiencia Logística.....	49

## Índice de Tablas

<b>Tabla 1.</b> Unidades Funcionales Concesión Mocoa – Santana - Neiva .....	15
<b>Tabla 2.</b> Tramos de la Conexión Pacífico - Orinoquia .....	16
<b>Tabla 3.</b> Transversal Buenaventura – Puerto Carreño.....	30
<b>Tabla 4.</b> Troncal Pidemonte.....	30
<b>Tabla 5.</b> Troncal Central.....	31
<b>Tabla 6.</b> Proyectos Estratégicos PND.....	32
<b>Tabla 7.</b> Producto Interno Bruto – PIB .....	35
<b>Tabla 8.</b> Composición del Valor Agregado por Actividad en Colombia y los departamentos de la región Surcolombiana (2023pr) .....	36

<b>Tabla 9.</b> Participación de la población ocupada según Actividad Económica por departamento. (2023).....	37
<b>Tabla 10.</b> Pasajeros movilizados por Aeropuerto (2021 -2024).....	40
<b>Tabla 11.</b> Pasajeros movilizados por destino y tipo de vuelo (2021 –2024*) .....	40
<b>Tabla 12.</b> Carga Transportada por departamento de origen (2023 – 2024*) .....	42
<b>Tabla 13.</b> Carga Transportada por departamento de destino (2024*) .....	43
<b>Tabla 14.</b> Exportaciones por departamento de origen (2023 – 2024*).....	44

# Introducción.

El estudio de *Retos y Potencialidades del desarrollo del transporte Intermodal en el departamento del Huila y la Región Surcolombiana*, surge a partir de un camino que ha liderado la Cámara de Comercio del Huila desde hace muchos años para la materialización de grandes proyectos de infraestructura denominados Vías para el mejoramiento de la Competitividad, en el que se reconocen nuevas realidades y potencialidades de nuestro territorio dentro de la apuesta por diversificar los medios de transporte hacia la intermodalidad en el país, generando nuevas alternativas que se complementen con el sistema de transporte carretero y un desarrollo logístico que mejore la eficiencia productiva y propenda por un crecimiento y desarrollo económico sostenido teniendo como eje catalizador las inversiones en infraestructura y su efecto multiplicador sobre el producto interno bruto - PIB.

Este trabajo, servirá como insumo para la toma de decisiones sobre las principales apuestas que deben afrontar en el corto, mediano y largo plazo en materia de política de desarrollo productivo el departamento del Huila y la región Surcolombiana, aprovechando las ventajas comparativas y competitivas de esta zona del país como eje de conexión e integración, consolidando una visión de desarrollo conjunta supra departamental que reconozca y potencie las relaciones funcionales existente entre este territorio y el resto de Colombia.

El presente documento se desarrolla en tres capítulos, el primero con un contexto sobre la importancia de la infraestructura como condición habilitante para la competitividad y la visión de un transporte intermodal para la conectividad, seguido de una recopilación de las principales iniciativas y gestiones impulsadas por la clase dirigente y gremial de la región para una mayor dotación de infraestructura. El segundo capítulo, muestra la radiografía del estado actual de las vías para la competitividad en cada uno de sus corredores junto con las prioridades del gobierno nacional en materia de transporte intermodal, y los proyectos priorizados para la región. Y por último, en el tercer capítulo se exponen los retos y potencialidades para el desarrollo intermodal, partiendo de una caracterización económica, social y de comercio exterior de la región Surcolombiana exponiendo con esto su representatividad y los principales desafíos para incrementar su competitividad bajo un modelo de transporte intermodal.

# Infraestructura como motor para la Competitividad.

## Contexto.

El concepto de Competitividad cumple un papel fundamental como medida de desarrollo y potencial económico de un territorio, en ese sentido, este indicador obedece a la sumatoria del desempeño alcanzado por una región en distintos aspectos tales como: eficiencia en la administración del estado, provisión de bienes y servicios que pasan por la dotación de infraestructura hasta el acceso de servicios públicos y de conectividad; un marco jurídico estable, adecuadas condiciones de seguridad, así como otros elementos como la educación y la salud, que se complementan con factores como la carga impositiva local, el desarrollo empresarial, las capacidades de investigación y desarrollo tecnológico de sus habitantes, hasta el mercado laboral y el comercio exterior. (Consejo Privado de Competitividad, 2024)

Bajo esta perspectiva, el mejoramiento de la Competitividad de un país o una región implica realizar esfuerzos para fortalecer cada uno de los aspectos mencionados, si bien este no es un proceso aislado ni tiene una ruta crítica que señale de manera estricta qué aspecto mejorar primero para luego continuar con otro, existe un consenso claro dentro de todas las mediciones internacionales sobre esta materia, que han sido adaptadas para Colombia por medio del Consejo Privado de Competitividad a través de reportes como el *Informe Nacional de Competitividad – INC* y las distintas mediciones subnacionales, las cuales hacen referencia a la existencia de unos factores fundamentales denominados *condiciones habilitantes*, que se constituyen como el elemento primordial para impulsar la productividad y competitividad territorial, y que se enmarcan también en la definición de Costo País, que representa las condiciones que hacen más atractivo a un país frente a otro, las cuales son: la transparencia y adecuado de manejo del Gobierno Central, la solidez de las instituciones principalmente en términos de estabilidad jurídica y seguridad, la adecuada provisión de una infraestructura física y tecnológica que impulse la conectividad de sus habitantes y organizaciones tanto al interior como al exterior del país, así como la cobertura y calidad en la provisión de servicios públicos. (Consejo Privado de Competitividad, 2024)

De todas las condiciones habilitantes mencionadas, es la **Infraestructura** la que representa el mayor catalizador de la productividad y crecimiento económico de un territorio, debido a que el sector construcción agrupa varios encadenamientos productivos que se constituyen como un eje transversal de la economía, principalmente en términos de inversiones en obras civiles y servicios de transporte

terrestre, tal como lo señala (Fedesarrollo, 2023), quien menciona que este tipo de inversiones tiene un efecto multiplicador donde cada peso invertido para obras civiles se traduce en un incremento de \$ 2,25 pesos en el PIB, \$ 2,46 en los salarios (empleos directos e indirectos) y \$ 4,90 pesos en impuestos, así mismo, las inversiones en servicios de transporte terrestre tienen un multiplicador de \$ 2,2 pesos sobre el PIB, \$ 2,53 pesos en los salarios y de \$ 7,91 pesos en impuestos.

Pero más allá del crecimiento económico, una óptima infraestructura de transporte (terrestre, férreo, aéreo o fluvial) impacta de manera positiva el bienestar de toda una sociedad, pues permite la conectividad, el fortalecimiento de las relaciones entre las personas, las empresas e instituciones, mejorando la cobertura de bienes y servicios de primera necesidad, facilitando el acceso a activos e insumos fundamentales para la actividad productiva, mejora la comercialización de productos a nivel nacional e internacional; reduciendo los tiempos y costos de desplazamiento, lo cual favorece el desarrollo de nuevos negocios e ideas que potencien las capacidades productivas e innovadoras de la población de un territorio.

Colombia por su ubicación geográfica es un país con amplias ventajas comparativas como sus costas en los océanos atlántico y pacífico, que le brindan un acceso hacia mercados como Norteamérica, Europa y Asia, que se complementa con un territorio que cuenta con todos los pisos térmicos lo que le proporciona unas condiciones diversas en términos geográficos, demográficos y de servicios ambientales y ecosistemas estratégicos como la Amazonía, esto se traduce en grandes retos principalmente en materia de dotación de infraestructura para la conectividad en el país, desde la periferia al centro, así como hacia el exterior para conectarse al mundo por los principales puertos y pasos fronterizos.

En virtud de lo anterior, una de las mayores apuestas para consolidar la competitividad nacional en términos de **Infraestructura, Transporte y Logística** se concentra en el mejoramiento de la conectividad de los territorios principalmente en infraestructura vial y el desarrollo de modos de transporte complementarios, así como el acceso a tecnologías de la información y las comunicaciones que propenda por la digitalización en materia logística y el impulso de medios de transporte más sostenibles, que permitan avanzar hacia una *"...economía interconectada mediante infraestructura de transporte intermodal, accesible, sostenible y eficiente, apalancada en la cooperación público – privada y con un sector transporte formal y moderno"* (Consejo Privado de Competitividad, 2024)

## Iniciativas territoriales para el impulso de la Infraestructura Regional.

La Cámara de Comercio del Huila en cumplimiento de su propósito superior de “*Impulsar la competitividad departamental para mejorar la calidad de vida de nuestra gente*”, como entidad gremial y dentro de su rol como Secretaría Técnica Privada de la Comisión Regional de Competitividad e Innovación – CRCI Huila ha liderado distintos procesos e iniciativas para el mejoramiento de la infraestructura y la conectividad de nuestro departamento con el resto del país, siendo este ejercicio la continuidad de un labor de varios años de acompañamiento junto con la clase dirigente y parlamentaria de la región para brindar mejores condiciones en pro del desarrollo de los negocios en cada uno de los 37 municipios del departamento del Huila y la Región Surcolombiana.

Desde la entidad cameral se han desarrollado investigaciones económicas que han contribuido con este propósito, tales como la *Propuesta ‘Lo que deben saber los candidatos presidenciales para incorporar al Huila en sus planes de Gobierno’*, el documento *Prioridades Huila Propuesta de la dirigencia regional al presidente de la república de Colombia* (Cámara de Comercio del Huila, 2018), *Análisis de Prioridades del Huila frente al proyecto Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022* (Cámara de Comercio del Huila, 2019), entre otros instrumentos que han servido como insumo para la toma de decisiones en política pública del orden nacional, en materia de priorización de iniciativas estratégicas para el departamento del Huila y que son de impacto nacional, logrando la incorporación dentro del Plan Nacional de Desarrollo – PND y con esto, la priorización de recursos que permitieron el comienzo de la materialización de estos proyectos en nuestra región.

Lo anterior, fue posible gracias al trabajo conjunto de todas las fuerzas vivas del departamento, desde los estamentos públicos con el concurso de la bancada de Congresistas de la región, el Gobernador del departamento y los alcaldes municipales, junto con el Consejo Gremial en pleno, representantes de la Academia y la ciudadanía en general, con quienes se lograron adelantar las siguientes iniciativas<sup>1</sup>:

- ✓ **Vía Neiva – Mocoa – Santana:** Se constituyó una veeduría ciudadana con comités cívicos de Huila, Caquetá y Putumayo para realizar seguimiento al inicio de las obras, el cumplimiento del Plan Remedial y la realización de 3 audiencias públicas para conocer los avances en la cesión del contrato. En 2021, se logró evitar la caducidad del contrato mediante la Cesión al nuevo concesionario Ruta al Sur, dando paso a una fase de normalización para reactivar los distintos frentes de obra del proyecto. Para el año 2023, se realizó

---

<sup>1</sup> La información corresponde a los Informes de Gestión de la Cámara de Comercio entre los años 2018 y 2023.

seguimiento al proyecto principalmente debido a la coyuntura presentada en el sector Pericongo por trámites de licenciamiento ambiental.

- ✓ **Isnos – Paletará – Popayán:** En 2021 se constituyó la veeduría ciudadana a través de la Personería de Pitalito con la participación de 10 empresas y entidades, con quienes se realizó seguimiento a las obras contratadas, los recursos priorizados para inversión, la superación del cese de actividades por orden judicial y su posterior reactivación en la ejecución del proyecto. Así mismo, la apropiación de inversiones para la **Transversal del Libertador** el otro corredor de conexión con el Cauca y el pacífico.
  
- ✓ En materia de **Conectividad Aérea**, una de las acciones más apremiantes ha sido la presión con las aerolíneas para obtener tarifas más competitivas en los tiquetes aéreos que favorezcan principalmente el turismo y la inversión, logrando la incorporación de nuevas rutas y la mayor afluencia de vuelos en los Aeropuertos Contador de Pitalito y Benito Salas de la ciudad de Neiva respectivamente, a través de las Aerolíneas Avianca, LATAM, Clic y SATENA. Adicionalmente, se ha realizado seguimiento y acompañamiento a través del Comité Cívico de Pitalito para la pavimentación de la vía principal de acceso al Aeropuerto Contador y la modernización de esta terminal aérea a cargo de la Aerocivil.
  
- ✓ Finalmente, se han acompañado otras alternativas para el fortalecimiento de la conectividad por vía aérea como la iniciativa del Aeropuerto de carga SKGZ en la Jagua centro del Huila que está en la consecución de recursos para estudios de factibilidad, así como, la ampliación y modernización del Aeropuerto de Neiva con la evaluación del estudio para una concesión con Aerocali.

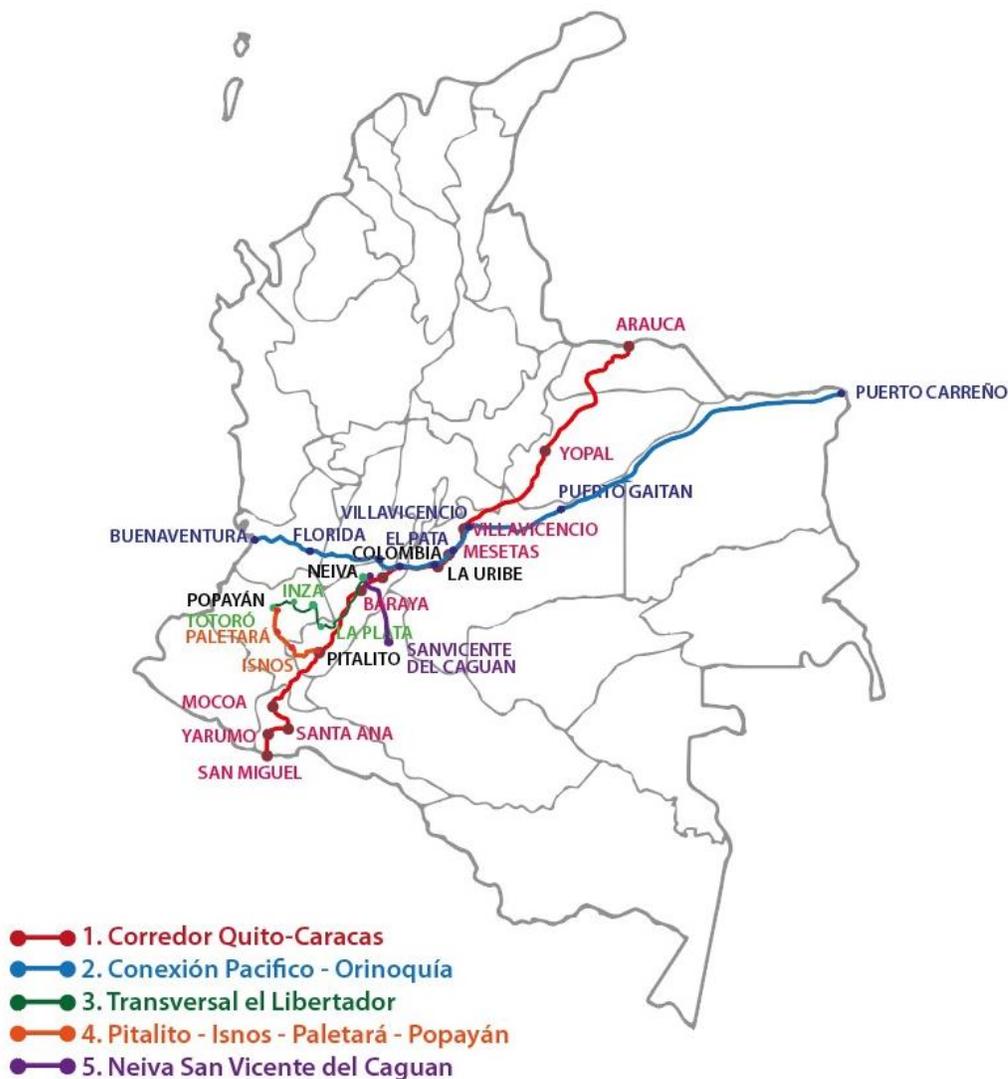
Lo expuesto, denota el compromiso de la Cámara de Comercio del Huila para promover el desarrollo de grandes inversiones en proyectos de Infraestructura de impacto regional y nacional, gestionando su priorización en los instrumentos de planificación del gobierno central a corto, mediano y largo plazo, junto con el adecuado seguimiento y acompañamiento para la materialización de estos proyectos estratégicos que conecten a la región con el resto del país y del mundo, que sin duda se traducen en un desarrollo regional, el mejoramiento de la competitividad territorial, en mayor crecimiento y bienestar para su población.

# Diagnóstico de la Infraestructura Regional.

## Vías para la Competitividad.

La infraestructura de transporte terrestre que sirve como eje central de conectividad para el Huila y la región Surcolombiana, está compuesta por los departamentos de Tolima, Caquetá y Putumayo; la cual como se observa en la Ilustración 1, se concentra en su gran mayoría bajo un sistema carretero, con proyectos que atraviesan el departamento del Huila de norte a sur, de oriente a occidente, conectando a esta región desde el centro y hacia las fronteras de acceso a mercados internacionales en países como Ecuador y Venezuela.

*Ilustración 1. Vías para la Competitividad del Huila.*



Fuente. Cámara de Comercio del Huila.

Los principales corredores viales que se constituyen como ejes para la competitividad territorial son: **Vía Quito – Caracas** que comunica la frontera sur del país en el Putumayo, pasando por los departamentos de Cauca, Huila, Meta, Casanare y Arauca hasta los límites con Venezuela; la **Transversal del Libertador** que conecta desde el occidente del Huila hacia el Cauca y Valle del Cauca como un acceso fundamental al pacífico colombiano; así mismo el corredor **Isnos – Paletará – Popayán** que brinda otra alternativa de acceso a la región pacífica y el suroccidente del país para los pobladores y productores de la región del sur del Huila y los departamentos de Caquetá y Putumayo.

Otro de los proyectos trascendentales para la economía del país es la **Conexión Pacífico - Orinoquia**, con una nueva ruta que logre unir los llanos orientales con el puerto de Buenaventura en el océano pacífico atravesando las cordilleras oriental, central y occidental por los departamentos de Meta, norte del Huila y sur del Tolima hasta llegar al Valle del Cauca. Y finalmente, la vía **Neiva – San Vicente del Caguán** como una conexión en este municipio de importancia agropecuaria para abastecer la capital del Huila y las principales centrales de abasto del país, brindando un mayor acceso a bienes y servicios en esta zona del departamento del Caquetá.

A continuación, se presenta el avance de cada una de las Vías para la competitividad:

#### **Vía Quito – Caracas**

Este proyecto busca conectar la frontera sur con Ecuador en el departamento del Putumayo y los límites con Venezuela en el departamento de Arauca, se entrelaza con la conexión Pacífico – Orinoquia, en su paso por el norte del Huila hacia el Meta, para tener una alternativa de acceso desde el sur al oriente del país sin cruzar por la ciudad de Bogotá.

*Ilustración 2. Mapa Vía Quito - Caracas.*

1. Corredor Quito-Caracas  
San Miguel Putumayo - Santa Ana - Mocoa  
Pitalito - Neiva - Baraya - Colombia  
La Uribe - Mesetas - Villavicencio - Yopal - Arauca



Fuente. Cámara de Comercio del Huila.

El tramo más importante de este corredor dentro de la región Surcolombiana se encuentra entre Neiva y San Miguel en el Putumayo, cabe resaltar que la mayor parte de esta ruta corresponde a la **Concesión Santana – Mocoa – Neiva** con una longitud de 456 km, un proyecto que inició con grandes desafíos por un primer concesionario fallido, que limitó el avance de la obra durante los primeros años, hasta el año 2021 que se logró la cesión del Contrato al nuevo Concesionario Ruta al Sur, que según cifras de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI para el mes de noviembre de 2024 registra un avance del 49% en la ejecución de sus obras (ANI, 2024). A

continuación, se presentan cada una de las unidades funcionales y su porcentaje de avance:

**Tabla 1. Unidades Funcionales Concesión Mocoa – Santana - Neiva**

Unidad Funcional (UF)	Detalle	% Avance*
1. Neiva – Campoalegre	Construcción de segunda calzada y rehabilitación de la vía existente (21,9 km)	35,63%
2. Campoalegre – Gigante	Rehabilitación de la vía existente (65 km) y construcción de nuevas variantes	75,67%
3. Gigante – Garzón	Rehabilitación de la vía existente (35,6 km) y construcción variante Gigante	100,00%
4. Garzón – Pitalito – San Agustín	Rehabilitación de esta vía y la construcción de variante de Timaná, tercer carril entre Pitalito y La Jagua (Corredor de 109,2 km)	25,44%
5. Pitalito – San Juan de Villalobos	Rehabilitación de la vía existente (60,7 km)	71,23%
6. San Juan de Villalobos – Mocoa	Rehabilitación de la vía existente de 61,3 km y construcción de variante en Mocoa	31,54%
7. Mocoa - Santana	Rehabilitación de la vía Villagarzón – Puerto Caicedo – Santana, Santana – Puerto Asís. Mejoramiento vía Mocoa – Villagarzón, Construcción perimetral en Villagarzón y variante de Puerto Caicedo.	46,79%

**Fuente.** Elaboración propia con información suministrada por (Concesionaria Ruta al Sur, 2024)

\* Información complementada con lo presentado por el Gerente de Ruta al Sur en la Audiencia Pública en la Asamblea del Huila 13 Diciembre 2024

Dentro del avance por unidad funcional (UF) se destaca la ejecución del 100% en la UF 3 que culminó en octubre de 2024 con la entrega de la construcción de la variante de Gigante y la rehabilitación de la vía existente entre Gigante – Garzón, así mismo, la UF 2 *Campoalegre – Gigante* con un cumplimiento del 75,67% y la UF 5 *Pitalito – San Juan de Villalobos* con un 71,23% como las de mayor avance.

En contraste, la unidad funcional que registra el menor cumplimiento corresponde a UF 4 en el tramo comprendido entre Garzón – Pitalito – San Agustín, con el punto crítico en el sector de Pericongo entre Altamira y Timaná, debido a las condiciones del terreno que obligaron a implementar una solución con un viaducto en el margen izquierdo del río Magdalena, para retornar nuevamente al norte por un grupo de viaductos que desembocarán en la parte alta de Pericongo, lo cual se encuentra en proceso de solución de discrepancias sobre la necesidad de la licencia ambiental entre la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA y la Corporación Autónoma Regional del Alto Magdalena – CAM, proceso que según audiencia pública realizada el pasado 13 de diciembre en la Asamblea Departamental debe resolverse en un tiempo aproximado de 90 días, y que en todo caso una vez se supere esta discrepancia normativa el proceso constructivo de la alternativa para este sector tardará 2 años.

Otra intervención de gran importancia para este proyecto corresponde a la **Transversal de la Macarena (Baraya – Colombia)** realizada por el INVIAS, con una inversión de \$ 56.166 millones para la pavimentación de 7 km, rehabilitación de 11 km, mantenimiento de 23 km y un puente vehicular. A la fecha, se ha logrado la pavimentación de los 7 km, 31 km de mantenimiento entre la vereda El Dorado y el casco urbano del municipio de Colombia, incluida la instalación del puente vehicular sobre la quebrada la Legiosa y la intervención de varios sitios críticos de la vía (INVIAS, 2024).

### Conexión Pacífico – Orinoquia

Este proyecto se constituye como la mayor transversal entre el oriente y occidente de Colombia, que espera conectar a Puerto Carreño (Vichada) en los límites con Venezuela con el principal puerto sobre el océano pacífico colombiano en Buenaventura, cruzando por los departamentos de Vichada, Meta, Huila, Tolima y Valle del Cauca, con una longitud aproximada de 1.490 kilómetros (ProPacífico, 2020).

Como se observa en la Tabla 2, este proyecto desde su concepción contempló ocho tramos, de los cuales los últimos cuatro están ubicados en los llanos orientales, siendo también los de mayor longitud, desde el Tramo 5 La Uribe (Meta) – Mesetas, hasta el Tramo 8 Puente Arimena – Puerto Carreño (Vichada).

**Tabla 2. Tramos de la Conexión Pacífico - Orinoquia**

Tramo	Subtramo	Longitud
1. Buenaventura – Loboguerrero – Mulaló	Buenaventura – Loboguerrero	58 km
	Loboguerrero - Mulaló	31,8 km
2. Mulaló - Florida	Mulaló - Florida	62,1 km
3. Florida – Ruta 45	Florida (Valle) – Herrera (Tolima)	57,75 km
	Herrera (Tolima) – Paujil (Tolima)	17,8 km
	Paujil (Tolima) – Ruta 45	66,36 km
4. Colombia – La Uribe	Colombia (Huila) – La Uribe (Meta)	65 km
5. La Uribe - Mesetas	La Uribe (Meta) – Mesetas (Meta)	55 km
6. Mesetas – Puerto Gaitán	Mesetas (Meta) – Puerto Gaitán (Meta)	322 km
7. Puerto Gaitán – Puente Arimena	Puerto Gaitán (Meta) – Puente Arimena (Meta)	69 km
8. Puente Arimena – Puerto Carreño	Puente Arimena – El viento	61,4 km
	El viento – Inspección de San Teodoro	132 km
	Inspección San Teodoro – Inspección Santa Cecilia	150 km
	Inspección Santa Cecilia – Cruce Ruta 45	218 km
	Caño Juriepe – Puerto Carreño	40 km

**Fuente.** Elaboración propia con base en (ProPacífico, 2020)

Sobre este gran tramo entre La Uribe y Puerto Carreño, se destacan importantes avances a partir de las intervenciones que se realizan por parte de la Nación con dos contratos de obra, que contemplan inversiones por valor de \$ 454.775 millones y \$

215.918 millones que sumando los contratos de interventoría alcanzan una inversión total de \$ 720.194 millones de pesos, con los siguientes avances por tramo:

- Puerto Gaitán – Puente Arimena: Con el 19,61% de las inversiones ejecutadas, cuenta con 67 km de mantenimiento de vía y 3 km de mejoramiento, con un avance del 40% en el PAGA<sup>2</sup>.
- Puente Arimena – El Viento: Con el 32,38% de las inversiones ejecutadas, cuenta con 60 km de mantenimiento de vía y 11 km de mejoramiento, con un avance del 60% en el PAGA.
- Juriepe – Puerto Carreño: Con el 20,54% de las inversiones ejecutadas, cuenta con 97 km de mantenimiento de vía y 6,5 km de mejoramiento, con un avance del 80% en el PAGA.

*Ilustración 3. Mapa Conexión Pacífico - Orinoquía.*

**2. Conexión Pacífico Orinoquía**  
Buenaventura - Loboguerrero - Mulaló - Florida - Herrera  
Ruta 45 (el Patá) - Colombia - La Uribe - Mesetas - Villavicencio  
Puerto Gaitán -Puerto Carreño



Fuente. Cámara de Comercio del Huila.

<sup>2</sup> Programa de Adaptación de la Guía de Manejo Ambiental -PAGA

Un tercer contrato de obra, correspondiente a la Transversal de la Macarena (Mesetas - La Uribe), con una inversión de \$ 353.198 millones con 46 km de pavimentación y actividades de transitabilidad en todo el corredor, a la fecha se han construido 12,5 km de pavimento. Y, por último, la apertura del eje vial entre Colombia (Huila) y La Uribe (Meta), con una inversión de \$ 252 mil millones para pavimento rígido en 21 km entre el cruce de Versailles – Papaneme.

Dentro de esta ruta, el tramo más crítico corresponde a la conexión entre **Florida en el Valle del Cauca y Colombia en el Huila**, por sus condiciones geográficas, el cruce de las cordilleras occidental, central y oriental respectivamente, implica grandes inversiones en la realización de túneles, viaductos y demás accesos para garantizar la conectividad como una alternativa intermodal bajo un sistema carretero y férreo; si bien es cierto, este tramo contemplaba inicialmente una conexión hasta la Ruta 45, para luego acceder por Neiva – Baraya hacia el municipio de Colombia, el estudio de Factibilidad arrojó como una nueva alternativa de cruce del sur del Tolima hacia el norte del Huila por el corregimiento del Patá (Aipe) atravesando una zona del Desierto de la Tatacoa para llegar a Colombia, solo este tramo correspondiente tiene un valor aproximado de 23 billones de pesos que se deberán priorizar por parte de la Nación, cabe mencionar que ya cuenta con estudios y diseños, pero que requiere adicionalmente los permisos ambientales por el cruce por el desierto.

Este corredor, cuenta con una conexión complementaria entre Guásimos en el municipio de Palermo y el cruce de Bruselas en Planadas (Tolima), a través de Santa María para enlazar esta zona del Huila con el corredor que viene del Pacífico hacia la Ruta 45.

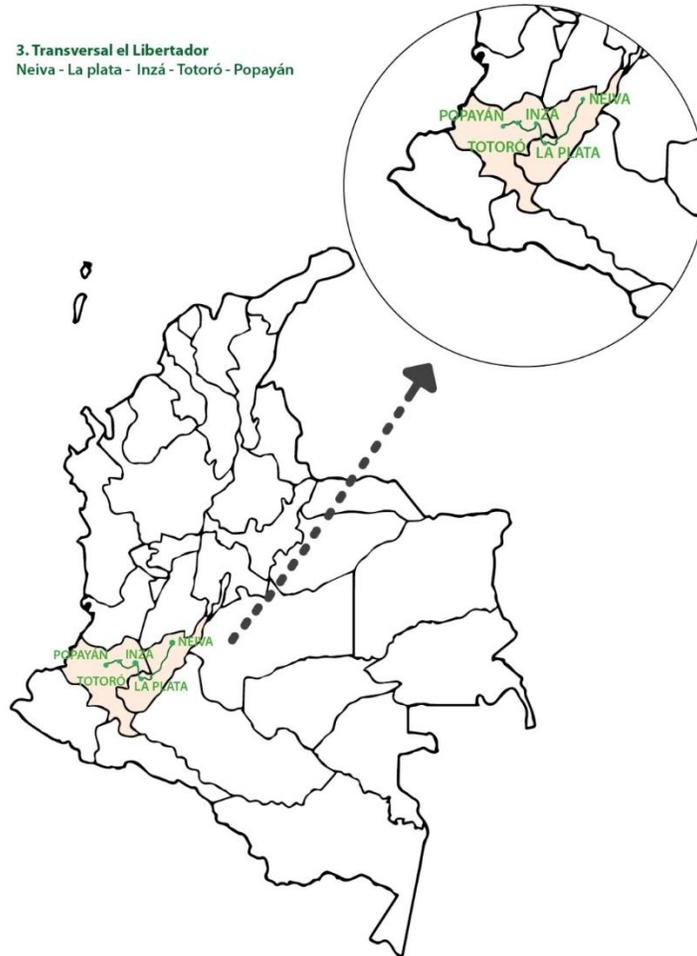
### **Transversal del Libertador**

Este proyecto cuenta con cuatro contratos (dos de obra y dos de interventoría) en ejecución por valor **de \$ 438.029 millones** a cargo del INVIAS, los dos primeros adjudicados en 2021 por un valor de \$ 210.148 millones que contempla la pavimentación de 17,9 km y la rehabilitación de 4,4 km en el sector Popayán – Totoró – Inzá – Guadalejo. Los otros dos contratos firmados en el año 2022 y con una vigencia hasta 2030, contemplan recursos por valor de \$ 227.881 millones de pesos para la construcción de 3 variantes en Inzá, Ullucos y Juntas, rehabilitación de pavimento en 24 km y mantenimiento de 1,1 km en La Plata – Laberinto, y cuando finalice el proyecto intervenir un punto crítico en el sector Córdoba entre Totoró – Inzá.

A la fecha, según información suministrada por la regional de INVIAS, el primer contrato de obra cuenta con un avance del 85% con la pavimentación de 15,5 km y la

rehabilitación de 4,4 km adicionales. En cuanto al segundo contrato, se han intervenido 6,7 km de la vía entre La Plata y Laberinto (1,1 km mantenimiento y 5,6 km de rehabilitación) registrando un avance del 9% aproximadamente. (INVIAS, 2024)

*Ilustración 4. Mapa Transversal del Libertador.*



Fuente. Cámara de Comercio del Huila.

Para este corredor está pendiente las consultas con comunidades indígenas y el trámite de licenciamiento ambiental para continuar con la ejecución de la obra. Según estimaciones del INVIAS faltan aproximadamente 100 mil millones para culminar la totalidad de este corredor vial.

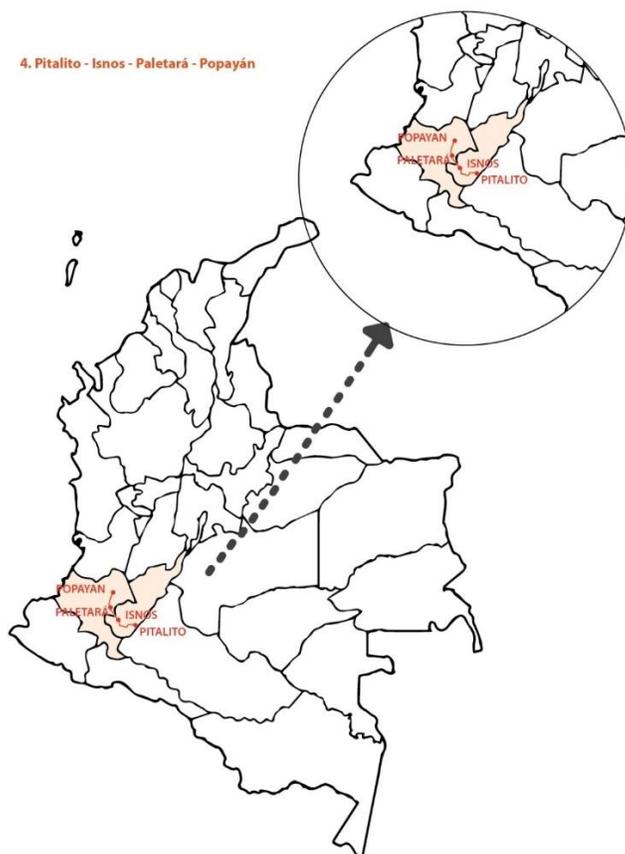
### Isnos – Paletará – Popayán

Durante los últimos años se han priorizado inversiones a cargo del INVIAS por el orden de los \$ 413.537 millones de pesos, con un primer contrato enmarcado en el *Programa Concluir* por valor de \$ 85.789 millones correspondiente a la pavimentación

de 14,5 Km<sup>3</sup> de la vía que se encuentran por fuera de la zona de reserva natural y culminó en el año 2023.

Un segundo contrato de obra correspondiente al *Programa de Legalidad*, como una solución sostenible para intervenir la vía en el tramo de la reserva del Parque Nacional Natural Puracé, que contempla rehabilitación y mantenimiento de 15,9 km y mejoramiento y pavimentación de 25,42 km entre Puracé e Isnos, con una inversión de **\$ 327.748 millones de pesos**, el contrato está vigente hasta el año 2030. Actualmente, se encuentra en proceso de licenciamiento ambiental para poder intervenir el tramo de PR54 + 100 al PR 83 (INVIAS, 2024).

*Ilustración 5. Mapa Corredor Isnos – Paletará - Popayán.*



Fuente. Cámara de Comercio del Huila.

### *Vía Neiva – San Vicente del Caguán – Puerto Rico - Florencia*

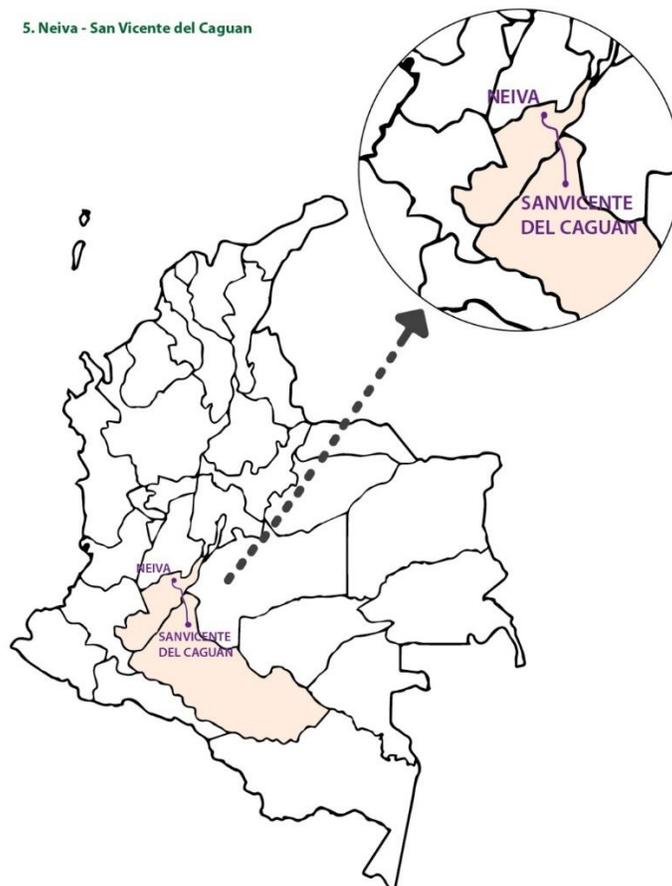
Este proyecto inicialmente contemplado para conectar al municipio de San Vicente del Caguán con la capital del Huila, se logró extender con una conexión por Puerto Rico hasta Florencia mediante un contrato de obra a cargo del INVIAS que contempla inversiones por valor de **\$ 442.952 millones de pesos** hasta el año 2030, con

<sup>3</sup> Distribuidos así: 7,1 km Paletará, 4,8 km en Isnos y 2,6 km en Coconuco.

intervenciones de pavimentación de 10,5 km (Neiva – Balsillas) y mantenimiento de 155 km en el tramo Neiva – San Vicente del Caguán; adicionalmente la pavimentación de 58 km (San Vicente – Puerto Rico) y el mantenimiento de 110 km en el tramo San Vicente – Puerto Rico – Florencia.

*Ilustración 6. Mapa Neiva – San Vicente del Caguán.*

5. Neiva - San Vicente del Caguán



Fuente. Cámara de Comercio del Huila.

Con el contrato en mención, se ha logrado la pavimentación aproximada de 2,74 km en el tramo Neiva – Balsillas, así mismo, avances en el departamento del Caquetá con la pavimentación de 13,87 km, registrando un cumplimiento cercano al 20%, aún están pendientes dentro del tramo Neiva – San Vicente, 33 km entre Platanillal – Balsillas, 39 km Balsillas - sector Guayabal, 96 km sector Guayabal – San Vicente del Caguán.

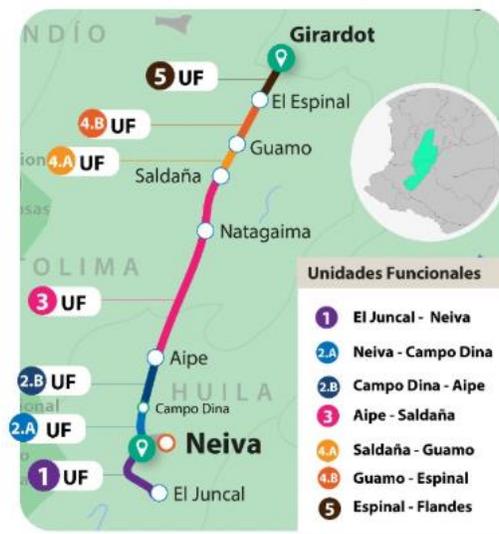
La intervención total de este proyecto asciende a cerca de **1,6 billones**, en los tramos mencionados incluida la conexión Algeciras – El Paraíso – Balsillas con una longitud de 40 km, quedan aún por conseguir los \$ 1,2 billones restantes para lograr dejar este corredor en óptimas condiciones para conectar a Florencia y Neiva por San Vicente del Caguán.

### Concesión Neiva – Espinal - Girardot

Este proyecto de cuarta generación, que comunica a la capital del Huila hacia el norte hasta el municipio de Girardot (Cundinamarca) con una longitud de 198,35 km y una inversión de \$ 1,2 billones que según la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI entró formalmente a la etapa de operación y mantenimiento, durante su ejecución contó con grandes obras como la construcción de 15,3 km de doble calzada entre Neiva y Campo Dina; 17,2 km de doble calzada entre Campo Dina y Aipe; 15,4 km de doble calzada entre Saldaña y Guamo; y 20,5 km de doble calzada entre Guamo y Espinal, complementados con la construcción de 44 puentes, 6 puentes peatonales y la rehabilitación de 170 km. (ANI, 2024)

Este proyecto es una realidad para los departamentos de Huila y Tolima, impactando a más de 600 mil habitantes en 10 municipios de su área de influencia.

*Ilustración 7. Mapa Vía Neiva – Espinal – Girardot.*



Fuente. Tomada de (Ministerio de Transporte, 2024).

## Infraestructura Intermodal

Los avances en materia de conectividad para la región Surcolombiana son significativos frente a las demandas territoriales planteadas desde hace varios años (Cámara de Comercio del Huila, 2019), aunque tenemos un gran camino por recorrer, durante estos últimos años hemos logrado avanzar en la planeación, priorización de recursos y en la ejecución de grandes iniciativas en materia de infraestructura de transporte con el concurso del Gobierno Nacional, que ha volcado su mirada hacia este territorio, no obstante, todas estas iniciativas se concentran en un sistema unimodal, que para este caso corresponde al sistema carretero.

Lo anterior, no es algo exclusivamente del departamento del Huila o de la región Surcolombiana en particular, sino que obedece al resultado del cambio de prioridades del país, que dejó atrás otras modalidades de transporte como el sistema ferroviario, por ende, la realidad a hoy es distinta, como se demuestra en el Índice Nacional de Competitividad 2024 -2025 (Consejo Privado de Competitividad, 2024), donde la visión de futuro para este sector, como se presenta en la Ilustración 8 todo se concentra en la palabra intermodal, constituyéndose este en el elemento central de la visión estratégica para el sector en materia de competitividad, lo que permite consolidar un sistema intermodal, sostenible y digitalizado que garantice la expansión de la red ferroviaria, mejore la eficiencia en los servicios portuarios y promueva la navegabilidad fluvial principalmente en zonas apartadas del país.

*Ilustración 8. Mapa de palabras – Visión Infraestructura, Transporte y Logística.*



Fuente. Tomada de (Consejo Privado de Competitividad, 2024)

La consolidación de esta apuesta por la intermodalidad para mejorar la competitividad permitirá lograr una mayor integración entre las personas y las organizaciones, no solo con sus pares en otras regiones del país, sino que facilitará el acceso a nuevas oportunidades en un entorno de globalización que traerá desarrollo económico y bienestar para la sociedad en general. Para el logro de este propósito se requiere un trabajo sinérgico entre el sector público y privado, el cual debe venir acompañado de un proceso de planeación a largo plazo para la priorización de los proyectos y las inversiones a realizar en las próximas décadas, y

así lograr cerrar las brechas en materia de dotación de infraestructura que tienen la mayor parte de las regiones de Colombia.

### **Plan Maestro de Transporte Intermodal – PMTI**

El presente instrumento se constituye como la respuesta a la necesidad de contar con un proceso de planeación a largo plazo de los proyectos de infraestructura de transporte para el país, acogiendo esta recomendación del Consejo Privado de Competitividad en el año 2010, el Gobierno Nacional presentó la primera versión del *Plan Maestro de Transporte Intermodal – PMTI* con una visión a 2032, posteriormente, se actualizó en el año 2015 con un horizonte de 20 años hasta el 2035 (DNP, Mintransporte y FDN, 2015) y finalmente, para el año 2021 se realizó su última actualización con una prospectiva a 30 años para el año 2051, según (DNP, Mintransporte y FDN, 2021) el PMTI se constituye en *“..una apuesta del Estado para organizar, en forma convergente, resiliente, estratégica y eficiente, el crecimiento del país a través de una red de infraestructura de transporte que logre conectar las ciudades, las regiones, las fronteras y los puertos, priorizando los proyectos que mayor impacto nacional tendrán para la economía y el bienestar social.”*

El PMTI es una apuesta para incrementar la competitividad y accesibilidad en el país, partiendo del mantenimiento y conservación de la infraestructura vial primaria construida como eje central, que se enlace dentro de los principales nodos de intercambio con corredores ferroviarios y fluviales, sobre todo estos últimos en zonas más apartadas del país sin acceso por carretera, complementando a su vez con la red vial secundaria y terciaria, junto con el crecimiento de la conectividad por vía aérea.

### **Metodología de Priorización de Inversiones.**

La priorización de las iniciativas contempladas en el Plan Maestro si bien se construye bajo un enfoque de Integración Regional, establece como premisa fundamental aquellos proyectos de mayor impacto para la economía nacional y el bienestar social de su población. Bajo estos preceptos define los 4 criterios de priorización del Modelo CRET:

1. **Convergencia:** Equidad productiva, igualdad de oportunidades, reducción de la pobreza, acceso y conectividad regional.
2. **Resiliencia:** Capacidad de adaptación de la red para garantizar su funcionalidad frente a eventos extremos.
3. **Eficiencia:** Competitividad y sostenibilidad del país, minimización de costos de transporte, incremento de la conectividad y cumplimiento de los criterios ESG (Environmental, Social, and Governance.)
4. **Tecnología:** Reducción de la huella energética mediante la articulación de redes de transporte, energía y telecomunicaciones.

A partir de estos criterios, se realizó la priorización en dos niveles, primero desde una *perspectiva estructural*, contrastando medidas como el Índice de pobreza multidimensional y la densidad vial o proximidad a puertos fluviales o aeródromos regionales; indicador de eficiencia para evaluar los ahorros en tiempo y costo por las inversiones en infraestructura, la determinación de los nodos y arcos críticos para la resiliencia de la Red Básica y las necesidades de conectividad digital para la articulación intersectorial. Para el segundo nivel de *decisión*, se introdujeron elementos como la asignación de pesos a los criterios del modelo CRET, consultas con actores claves, se evaluó el potencial de los modos férreo y fluvial bajo distintos escenarios y, por último, se realizó un modelo económico para determinar los flujos comerciales que sirviera de información adicional para el modelo de transporte (DNP, Mintransporte y FDN, 2021).

#### Acciones prioritarias del PMTI.

Como resultado de lo anterior, se priorizaron las siguientes acciones en el PMTI de acuerdo con cada modo de transporte:

##### **Fluvial.**

- ✓ Implementar los proyectos y acciones del Plan Maestro Fluvial para reactivar y consolidar la operación fluvial en el país.
- ✓ Articular la gestión del modo a nivel intermodal e intersectorial para posicionarlo competitivamente.
- ✓ Mejorar las condiciones de navegabilidad, infraestructura y embarcaciones para garantizar la operación del modo.

##### **Férreo.**

- ✓ Implementar los proyectos y acciones del Plan Maestro Férreo para reactivar y consolidar la operación ferroviaria en el país.
- ✓ Generar sinergias para propiciar la integración de otros modos con el modo ferroviario, optimizando procesos en cadenas logísticas.
- ✓ Generar incentivos para la participación privada en las iniciativas ferroviarias, con énfasis inicial en sectores como agroindustria y minería.
- ✓ Fomentar para los entornos urbanos los trenes de cercanías que favorezcan los desplazamientos de volúmenes importantes de pasajeros, reduciendo tiempo y costos de viaje.

##### **Marítimo.**

- ✓ Implementar los proyectos y acciones del Plan Nacional de Dragados Marítimos para el desarrollo de la infraestructura marítima en el país.
- ✓ Promover la estructuración del Plan Maestro Portuario, como lineamiento de política pública y de inversión en este modo.

- ✓ Fortalecer el marco regulatorio y la institucionalidad, para resolver los distintos conflictos de competencias y duplicidad de autoridades competentes en procesos de regulación marítima y fluvial.

#### **Aéreo.**

- ✓ Incrementar la disponibilidad de recursos para este modo, en función del rápido crecimiento de la demanda de pasajeros movilizados.
- ✓ Aumentar la capacidad aeroportuaria y modernización de los servicios de navegación.
- ✓ Acciones institucionales para el retorno en la operación de aeropuertos al gobierno que van a culminar sus contratos de concesión.

#### **Carretero.**

- ✓ Dar cierre a las obras de infraestructura de 3G y 4G de concesiones viales.
- ✓ Priorizar el correcto desarrollo de la primera ola de concesiones 5G.
- ✓ Continuar con la pavimentación de la Red Nacional no Concesionada.
- ✓ Garantizar la sostenibilidad de inversiones realizadas a través de programas de mantenimiento y rehabilitación integral. (Esquemas no concesionados)
- ✓ Implementación y financiación de programas de inversión que garanticen la gestión integral de la red vial regional secundaria y terciaria apoyando desde la nación a las entidades territoriales.

#### **Proyectos e Iniciativas priorizadas por el PMTI.**

En cuanto a la priorización de proyectos que contempla el PMTI para todo su horizonte de ejecución, como se muestra en la Ilustración 9, se resumen a continuación, las principales iniciativas según modo de transporte:

#### **Fluvial.**

- Navegabilidad del Río Magdalena (Barrancabermeja a Bocas de Cenizas en Barranquilla).
- Reconstrucción de ecosistemas degradados del Canal del Dique.
- Corredores Fluviales de impacto regional o conexión internacional. (Once ríos: Magdalena, Atrato, Guaviare, Meta, Putumayo, San Juan, Inirida, Vaupes, Unilla y Paraná.)

#### **Férreo.**

- La Dorada – Chiriguana – Santa Marta.
- Bogotá – Belencito.
- Red Férrea del Pacífico.
- Tren del Carare.
- Ferrocarril de Antioquia.
- Tren de Norte de Santander.

- Conexión férrea Plataforma Logística del Eje Cafetero - PLEC.

#### **Marítimo.**

- Dragado del canal de acceso a los Puertos de Buenaventura, Barranquilla y Tumaco.
- Construcción del canal alternativo de Cartagena para soportar el incremento del tráfico marítimo por el ingreso de barcos petroleros y portacontenedores de mayor capacidad.

#### **Aéreo.**

- Aeropuerto El Dorado – Bogotá: A corto plazo la ampliación de pistas, nuevas calles de rodaje, extensión y ampliación de la terminal de pasajeros y construcción de una plataforma – terminal de carga. A largo plazo, evaluación de alternativas para la estructuración de la ANI del Dorado 2, estudio del “Terminal Manouvering Area” - TMA de Bogotá para Aerocivil, construcción de una tercera pista, más la construcción de un aeropuerto complementario.
- Aeropuerto José María Córdoba – Medellín: A corto plazo construcción de una plataforma remota y calles de rodaje, extensión de la pista y ampliación de la terminal de pasajeros. A largo plazo, se plantea la construcción de una segunda pista.
- Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón – Cali: A corto plazo la construcción de una nueva torre de control, ampliación de la terminal de pasajeros y ampliación de parqueaderos. A largo plazo, *Aerocali presentó una iniciativa privada para mantener la gestión del aeropuerto e incluir los aeropuertos regionales de Neiva y Buenaventura.*
- Ampliación y Modernización de los Aeropuertos Rafael Núñez de Cartagena y Simón Bolívar de Santa Marta.

#### **Carretero.**

Para este modo de transporte, debido a su alta representatividad dentro de la Red Básica de Transporte del país, se priorizaron proyectos en la mayoría de los departamentos por un valor de **101,76 billones de pesos**, distribuidos en 35 proyectos para el primer periodo de inversión y 24 proyectos para el segundo periodo de inversión.

### La Región Surcolombiana en el PMTI.

En virtud de los proyectos priorizados, si bien son grandes las apuestas establecidas por el PMTI para el país en materia de infraestructura de transporte intermodal, los proyectos o iniciativas seleccionadas en los departamentos que componen la región Surcolombiana, a excepción de la propuesta de modernización del Aeropuerto de Neiva mediante la concesión con Aerocali y el mejoramiento del Corredor Fluvial del Río Putumayo como una conexión internacional con Ecuador y Perú, solo se incorporaron iniciativas que comprenden el Sistema Carretero, dejando sin una alternativa real para el modo ferroviario que pudiera conectar por lo menos a los departamentos del Huila y Tolima.

**Ilustración 9. Red PMTI (dos periodos de inversión)<sup>4</sup>.**

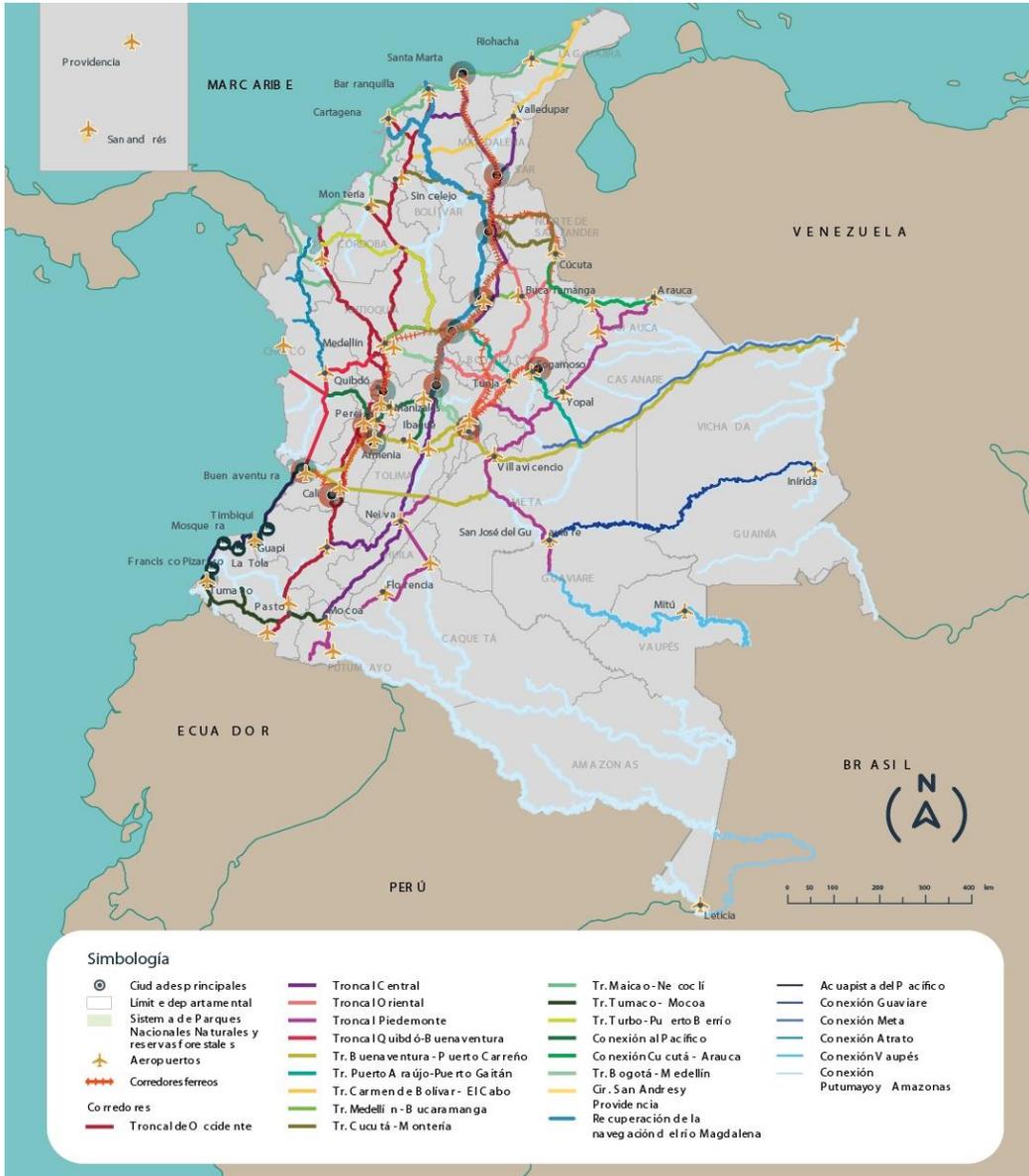


Fuente. Tomada de (DNP, Mintransporte y FDN, 2021).

Con el fin de continuar con la labor de seguimiento a los procesos de priorización y planeación de inversiones en infraestructura de transporte para la región Surcolombiana, a continuación, se presenta la selección de proyectos que impactarán la competitividad de este territorio en las próximas 3 década.

<sup>4</sup> El PMTI contempla dos periodos de inversión, el primero 2023 – 2035 y el segundo 2036 – 2045.

Ilustración 10. Red Básica PMTI 2021 - 2051.



Fuente. Elaboración propia con base en (DNP, Mintransporte y FDN, 2021).

### Transversal Buenaventura – Puerto Carreño

Esta vía corresponde al tramo de la denominada Conexión Pacífico – Orinoquia que conecta al oriente del país con el puerto de Buenaventura, a través de la ruta de conexión entre Palmira (Valle), pasando por el sur del Tolima hasta Colombia (Huila) y de allí hacia La Uribe (Meta). Este cruce por la parte central también contempla la ruta por la Línea para conectar a la capital del país con el eje cafetero.

**Tabla 3. Transversal Buenaventura – Puerto Carreño.**

Tramo	Intervención	Km intervenidos	Inversión*	Periodo Inversión
La Uribe – San Juan de Arama	Rehabilitación y Mejoramiento del tramo	74,2	\$ 1,38	Primer
San Juan de Arama – Granada	Rehabilitación y Mejoramiento del tramo	28,4	\$ 0,24	Primer
Palmira – Colombia	Construcción de calzada sencilla bidireccional	147,0	\$ 6,17	Segundo
Colombia – La Uribe	Construcción de calzada sencilla bidireccional	48,0	\$ 1,22	Segundo
Puente Arimena – Puerto Carreño	Construcción de calzada sencilla, rehabilitación y mantenimiento	636,0	\$ 4,64	Segundo

**Fuente.** Elaboración propia con base en (DNP, Mintransporte y FDN, 2021).

\* Inversión: Billones de pesos (2022)

Como se observa en la Tabla 3, los tramos priorizados que impactarán a la región Surcolombiana corresponden a Palmira – Colombia y Colombia – La Uribe, con la construcción de calzada sencilla bidireccional con un valor total de 7,39 billones que se materializará en el segundo periodo de inversión.

#### Troncal Piedemonte

Esta troncal conecta al sur del país desde San Miguel en el Putumayo con la frontera con Ecuador, hasta los límites en el departamento de Arauca con territorio venezolano, cubriendo los tramos de la Vía Quito – Caracas, conectando a Florencia por San Vicente del Caguán hasta Neiva, desde allí por el norte del Huila hacia el Meta, cruzando por la transversal Buenaventura – Puerto Carreño, para seguir la ruta desde Villavicencio, Yopal hasta Arauca.

**Tabla 4. Troncal Piedemonte.**

Tramo	Intervención	Km intervenidos	Inversión	Periodo Inversión
Neiva – San Vicente del Caguán	Construcción de calzada sencilla, rehabilitación y mejoramiento	144,0	\$ 1,94	Primer
San Miguel – Puerto Asís	Rehabilitación y mejoramiento del tramo	96,0	\$ 0,55	Segundo
Villagarzón – San José del Fragua	Construcción de calzada sencilla bidireccional	118,5	\$ 2,03	Segundo
San José del Fragua – Florencia	Rehabilitación y mejoramiento del tramo	62,2	\$ 0,52	Segundo
Florencia – San Vicente del Caguán	Rehabilitación y mejoramiento del tramo	153,0	\$ 1,28	Segundo
Yopal – Tame – Saravena	Rehabilitación y mejoramiento del tramo	185,0	\$ 2,18	Segundo

**Fuente.** Elaboración propia con base en (DNP, Mintransporte y FDN, 2021).

\* Inversión: Billones de pesos (2022)

Según la Tabla 4, dentro de las inversiones y proyectos priorizados para la región Surcolombiana, se destaca en el primer periodo el tramo Neiva – San Vicente del Caguán con 1,94 billones para la construcción de calzada sencilla, rehabilitación y

mejoramiento en 144 km. En el segundo periodo de inversión con recursos por 4,38 billones para la rehabilitación y mejoramiento en los tramos San Miguel – Puerto Asís, San José de Fragua – Florencia y Florencia – San Vicente del Caguán; mientras que en el tramo Villagarzón – San José de Fragua se contempla la construcción de calzada sencilla bidireccional.

### Troncal Central

Este corredor está conformado en su gran mayoría por el eje de la Ruta 45 que conecta el país de sur a norte, y que a su vez se complementa con otras vías. Para el caso de la región centro de esta troncal se encuentran dos proyectos de Concesión Girardot – Neiva y Santana – Mocoa – Neiva, el primero en etapa de operación y el segundo en ejecución de las inversiones; dentro del PMTI se priorizó para el segundo periodo de inversión la rehabilitación y mantenimiento del tramo Popayán – La Plata con una inversión de S 1,24 billones para intervenir 148 km.

**Tabla 5. Troncal Central.**

Tramo	Intervención	Km intervenidos	Inversión	Periodo Inversión
Popayán – La Plata	Rehabilitación y mejoramiento del tramo	148,0	\$ 1,24	Segundo

**Fuente.** Elaboración propia con base en (DNP, Mintransporte y FDN, 2021).

\* Inversión: Billones de pesos (2022)

### Conexión Putumayo - Amazonas

En el marco de establecimiento de corredores fluviales de impacto nacional e internacional, se resalta la priorización dentro de esta conexión a través del río Putumayo con gran beneficio económico y social para conectar a comunidades en zonas dispersas con servicios públicos de primera necesidad, así como facilitar el comercio hacia Ecuador, Perú y Brasil.

Finalmente, una vez revisados todos los pormenores establecidos en el Plan Maestro de Transporte Intermodal – PMTI para la región Surcolombiana, se observa que cuenta con grandes apuestas priorizadas principalmente en términos del sistema carretero, que contrastan con la ausencia de proyectos intermodales en modos como el ferroviario. No obstante, la mayor crítica a este plan obedece a su operativización, es decir, a los planes o programas que garanticen la materialización de estos proyectos con un cumplimiento plurianual, que asegure la continuidad en el mediano y largo plazo de estas inversiones para mejorar la competitividad en todo el territorio nacional.

### Plan Nacional de Desarrollo - PND

En Colombia cada cuatro años asciende a liderar la Rama Ejecutiva un nuevo jefe de Estado con una visión distinta del país, con nuevas prioridades que en algunos casos se anteponen o contraponen a las de sus antecesores, las cuales se ven reflejadas en su plan nacional de desarrollo que se constituye la hoja de ruta para su cuatrienio, por

tanto, analizaremos las prioridades establecidas en materia de infraestructura para la región Surcolombiana definidas en el Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 (Departamento Nacional de Planeación - DNP, 2023).

**Tabla 6. Proyectos Estratégicos PND.**

No.	Proyecto	Modo	Departamento
1	Intervención del aeródromo La Jagua en Altamira, Huila, para los servicios de transporte de carga	Aéreo	Huila
2	Programa de intervención de infraestructura aeroportuaria y de servicios aéreos esenciales	Aéreo	Huila, Tolima
3	Intervención de los aeródromos regionales	Aéreo	Putumayo
4	Construcción aeropuerto en el municipio de Valle del Guamuez	Aéreo	Putumayo
5	Construcción calzada sencilla, rehabilitación y mejoramiento corredor Neiva – San Vicente del Caguán	Carretero	Huila, Caquetá
6	Corredor vial Neiva – Mocoa – Santana	Carretero	Huila, Putumayo
7	Rehabilitación del tramo Colombia – Baraya	Carretero	Huila
8	Corredor vial Isnos – Paletará – Popayán	Carretero	Huila, Cauca
9	Mejoramiento corredor La Plata – Belén – Puracé – Popayán	Carretero	Huila, Cauca
10	Corredor Neiva – Balsillas – San Vicente del Caguán	Carretero	Huila, Caquetá
11	Mejoramiento del corredor Guadalupe – Gabinete – Florencia	Carretero	Huila, Caquetá
12	Intervención de la carretera Popayán – Patico – Paletará – San José de Isnos – San Agustín – Pitalito	Carretero	Huila, Cauca
13	Pavimentación, mejoramiento y mantenimiento de la red vial terciaria que conduce al municipio de San Vicente del Caguán	Carretero	Caquetá
14	Construcción vial Santa Ana – San Miguel. Conexión fronteriza, Putumayo	Carretero	Putumayo
15	Construcción del terminal terrestre internacional en el municipio de San Miguel	Carretero	Putumayo
16	Construcción de calzada sencilla bidireccional – Palmira Colombia (Florida – Neiva)	Carretero	Huila, Tolima
17	Intervención corredor Coyaima – Ataco – Planadas	Carretero	Tolima
18	Rehabilitación y mejoramiento del corredor Chinchiná – Mariquita – Honda	Carretero	Tolima, Caldas
19	Muelle de carga para desarrollo logístico (Manaos – Puerto Asís)	Fluvial	Putumayo
20	Construir puerto multimodal aéreo y fluvial con dragado desde Barrancabermeja hasta Guarinó	Fluvial - Aéreo	Tolima

**Fuente.** Elaboración propia con base en (Departamento Nacional de Planeación - DNP, 2023).

Como se presenta en la Tabla 6, son grandes los proyectos de inversión priorizados para los departamentos de la región Surcolombiana, se destaca la incorporación de todas las vías para la competitividad y otros corredores de gran importancia dentro del modo carretero; así mismo, resulta determinante la apuesta por el fortalecimiento de la conectividad aérea con la modernización de los principales aeropuertos en Huila y Tolima, el proyecto del Aeropuerto de Carga en el centro del Huila y la conexión de algunos aeródromos y nuevas terminales aéreas en el Putumayo. Adicionalmente, en materia fluvial se resalta la apuesta multimodal en el Rio Magdalena, entre Barrancabermeja y Guarinó en el norte de la región y el muelle de Carga en Puerto Asís para consolidar un desarrollo logístico a través del Rio Putumayo hacia Manaus (Brasil).

Sin duda la priorización de estas iniciativas se constituye como un gran avance en la operativización de las apuestas enmarcadas en el Plan Maestro de Transporte Intermodal – PMTI, pero estos dos instrumentos dejan a un lado las grandes potencialidades que tiene el modo de transporte ferroviario para conectar al norte del Huila por el Magdalena medio, no solo como una alternativa turística, sino también en términos de logística de transporte de carga para enlazar a esta región con otros corredores intermodales, que favorezca el acceso a mercados internacionales a través de los puertos del Caribe colombiano.

# Retos y Potencialidades para el desarrollo del Transporte Intermodal.

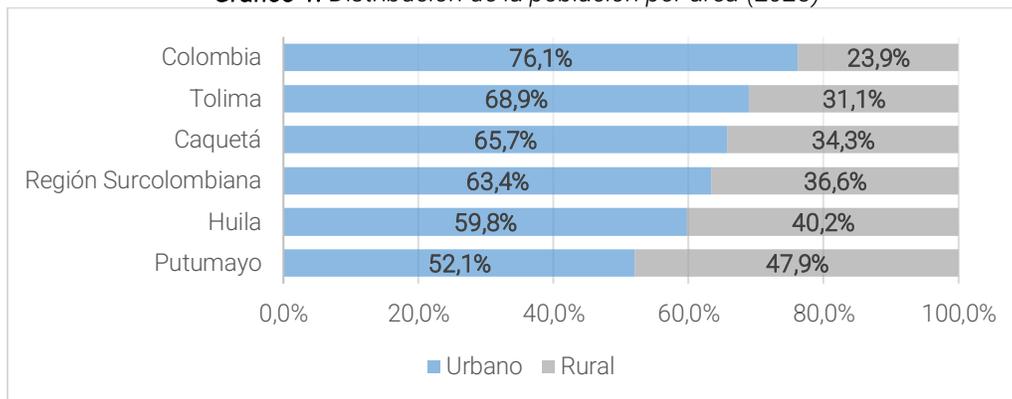
## Región Surcolombiana

Dentro de este capítulo se abordan las principales oportunidades y desafíos que se requieren para consolidar el desarrollo del transporte intermodal, partiendo de una radiografía de la Región Surcolombiana en términos demográficos, sociales y económicos, determinando así su magnitud e importancia estratégica para el país.

### Demografía

Según (DANE, 2020), las proyecciones de población realizadas a partir del Censo 2018 señalan que la población de Colombia para el año 2023 asciende a 52.695.952 de habitantes, mientras que la región Surcolombiana cuenta con **3.390.099 habitantes** que representan el 6,43% de la población del país, distribuyéndose esta participación entre los departamentos así: Tolima 2,62%, seguido de Huila con 2,26%, Caquetá y Putumayo con 0,81% y 0,74% respectivamente.

**Gráfico 1.** Distribución de la población por área (2023)



**Fuente.** Elaboración propia con base en los datos de (DANE, 2020)

En cuanto a la distribución de la población según su área geográfica como se aprecia en el Gráfico 1, mientras en el país esta composición se encuentra más concentrada en términos urbanos (76,1%), en la región Surcolombiana esta participación está un 63,4% urbano y 34,3% rural, lo cual denota la gran importancia que reviste garantizar las condiciones de conectividad por vía terrestre (carreteras o líneas férreas), aérea o fluvial para un importante número de personas que demanda bienes y servicios, sobre todo en departamentos como Huila y Putumayo, donde la representatividad de esta población rural es mayor al 40%. A su vez, la necesidad de conectividad también se ve reflejada en mejores condiciones para facilitar la llegada de los principales productos agropecuarios en las centrales de abastos en ciudades como Neiva, Ibagué, Florencia y Mocoa.

### Pobreza y Desigualdad

Las condiciones de vida de la población representan un factor fundamental sobre el desarrollo económico de un territorio, medida en términos de la pobreza y la desigualdad en la distribución de ingresos de una sociedad. Con respecto a la **pobreza monetaria**, calculada a partir del costo per cápita mínimo de una canasta básica de bienes y servicios<sup>5</sup> en un área geográfica específica (DANE, 2024), la incidencia de la pobreza monetaria evalúa el porcentaje de personas que viven con un ingreso inferior a la línea de pobreza para el caso de Colombia fue del 33% en 2023, mientras que los departamentos de Tolima, Huila y Caquetá se ubicaron por encima del promedio nacional con porcentajes de 38,1%, 37,3% y 36,8% respectivamente.<sup>6</sup>

Frente a la **desigualdad** de ingresos calculada a partir del coeficiente de Gini que va de 0 a 1, donde 0 representa una igualdad absoluta y 1 una desigualdad absoluta, para el caso de Colombia en 2023, este indicador fue de 0,546, mientras que en los departamentos de la región Surcolombiana este valor fue de 0,518 en Tolima, 0,472 en Huila y 0,442 en Caquetá, mostrando unas mejores condiciones de igualdad en este territorio con respecto al total nacional (DANE, 2024).

### Economía

#### Producto Interno Bruto – PIB

El Producto Interno Bruto – PIB es el principal agregado macroeconómico para determinar la magnitud de la economía de un territorio. Según el (DANE, 2024), el PIB para Colombia en el año 2023, fue de \$ 978,23 billones de pesos, mientras que este mismo indicador para la región Surcolombiana asciende a \$ 41,65 billones de pesos, representando un 4,3% de la economía nacional, distribuida en 2,0 p.p. Tolima, 1,5 p.p. Huila, 0,4 p.p. Caquetá y 0,3 p.p. Putumayo.

**Tabla 7. Producto Interno Bruto – PIB**

Departamentos	2023pr*	Part. (%)
Caquetá	\$ 3,80	0,4%
Huila	\$ 14,80	1,5%
Putumayo	\$ 3,42	0,3%
Tolima	\$ 19,62	2,0%
<b>Región Surcolombiana</b>	<b>\$ 41,65</b>	<b>4,3%</b>
<b>Colombia</b>	<b>\$ 978,23</b>	<b>100,0%</b>

**Fuente.** Elaboración propia con base en los datos de (DANE, 2024)

\*Cifras Preliminar (pr) en billones de pesos – precios constantes.

<sup>5</sup> Alimenticios y no alimenticios

<sup>6</sup> Los indicadores de empleo y condiciones de vida del DANE miden solo 23 de los 32 departamentos debido a la fuente que proviene de la GEIH, por tanto, no hay datos disponibles para Putumayo.

Con respecto a la composición del PIB, según ramas de actividad económica, mientras en Colombia los sectores más representativos son Comercio (19,3%), seguido de Administración Pública y defensa (17,2%) e Industrias manufactureras con 12,9%, en los departamentos de la región la actividad más representativa es Administración Pública y defensa, incluso en Putumayo y Caquetá aporta más del 30% de su PIB, en contraste con la nación, el Comercio se ubica como el segundo renglón más representativo con excepción de Putumayo, donde es la Explotación de minas y canteras con 25,2%. Por su parte, la actividad de Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca se ubica como el tercero más importante para la economía de Huila (18,5%), Tolima (16,0%) y Caquetá (15,8%). Esto último denota la importancia que tiene el sector Agropecuario en estos cuatro departamentos, que representan un 10,8% de este sector a nivel Nacional con Tolima y Huila, aportando 5,0 p.p. y 4,5 p.p. respectivamente. Esto último señala el gran potencial que tiene la región para consolidar un desarrollo logístico especializado alrededor del renglón agropecuario para impulsar la economía del país.

**Tabla 8.** Composición del Valor Agregado por Actividad en Colombia y los departamentos de la región Surcolombiana (2023pr)

Actividad Económica	Colombia	Caquetá	Huila	Putumayo	Tolima
Comercio al por mayor y al por menor	19,3%	18,4%	19,2%	16,8%	19,6%
Administración pública y defensa	17,2%	35,9%	22,0%	30,9%	20,5%
Industrias manufactureras	12,9%	2,9%	3,8%	1,1%	9,9%
Actividades inmobiliarias	9,8%	8,0%	6,3%	5,1%	6,6%
Actividades profesionales, científicas y técnicas	7,8%	3,2%	4,8%	1,6%	5,5%
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	6,6%	15,8%	18,5%	6,2%	16,0%
Actividades financieras y de seguros	5,8%	3,2%	3,5%	2,2%	3,5%
Construcción	4,8%	6,0%	5,8%	6,8%	6,4%
Actividades artísticas, de entretenimiento y recreación	4,5%	3,4%	4,3%	3,1%	3,6%
Explotación de minas y canteras	4,4%	0,3%	4,8%	25,2%	2,5%
Información y comunicaciones	3,5%	2,1%	2,6%	0,4%	3,4%
Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado	3,3%	0,8%	4,4%	0,6%	2,5%

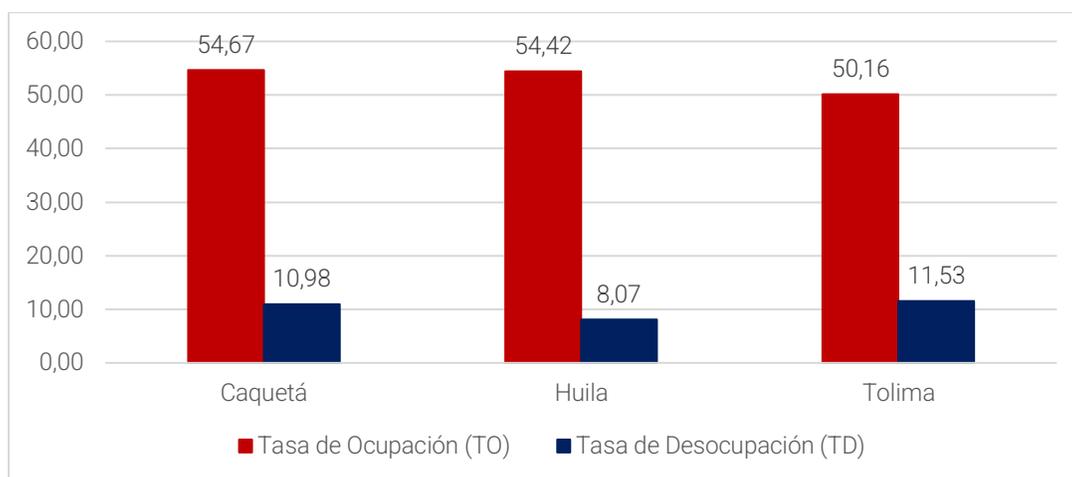
**Fuente.** Elaboración propia con base en los datos de (DANE, 2024)

### Empleo

El mercado laboral en los departamentos de la región Surcolombiana, se puede resumir en el Gráfico 2, donde se observan los niveles de ocupación más altos en Caquetá y Huila con un 54,67% y 54,42% de su población laborando, mientras que la proporción de la población desocupada es más representativa en Tolima (11,53%),

seguido de Caquetá (10,98%) y Huila con 8,07%, siendo el único de los tres con el nivel de desempleo a un dígito.

**Gráfico 2.** Tasa de ocupación y desocupación por departamento. (2023)



**Fuente.** Elaboración propia con base en los datos de (DANE, 2024)

En cuanto a la composición de la ocupación laboral de acuerdo con las principales ramas de la actividad económica como se aprecia en la Tabla 9, en los tres departamentos el sector de Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca representa cerca de un tercio de la población ocupada en cada uno de estos territorios, lo cual, coincide con la concentración de la población en estas zonas, así como el aporte que tiene este sector para el producto interno bruto - PIB de los departamentos de Huila, Tolima y Caquetá, resaltando el gran potencial que tiene como motor de crecimiento a mediano y largo plazo en la región Surcolombiana, siendo una apuesta central crear las condiciones necesarias para incrementar la productividad y la competitividad del sector agropecuario como un multiplicador del crecimiento económico para la región.

Otros sectores representativos por su participación en la población ocupada de los departamentos son: Comercio y reparación de vehículos seguido de Administración Pública y Defensa, con su mayor representatividad en Tolima con 16,9% y 11,9% respectivamente. Luego aparece el Sector Construcción con su mayor aporte en Huila con 8,1% y Alojamiento y servicios de Comida con su mayor porcentaje en Caquetá con 7,2%.

**Tabla 9.** Participación de la población ocupada según Actividad Económica por departamento. (2023)

Actividad Económica	Caquetá	Huila	Tolima
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	30,1%	36,5%	28,1%
Comercio y reparación de vehículos	16,4%	14,0%	16,9%
Administración pública y defensa	9,6%	9,4%	11,9%

Actividad Económica	Caquetá	Huila	Tolima
Construcción	6,9%	8,1%	7,0%
Alojamiento y servicios de comida	7,2%	6,1%	7,0%
Actividades profesionales, científicas y técnicas	7,5%	7,1%	6,7%
Actividades artísticas, entretenimiento y recreación	7,6%	5,0%	6,2%
Industrias manufactureras	5,1%	5,3%	6,0%
Transporte y almacenamiento	6,8%	4,4%	5,7%
Actividades financieras y de seguros	0,9%	1,2%	1,2%
Suministro de electricidad, gas y agua	1,1%	1,1%	1,0%
Información y comunicaciones	0,5%	0,7%	1,0%
Actividades inmobiliarias	0,2%	0,5%	0,7%
Explotación de minas y canteras	0,1%	0,6%	0,7%
No informa	0,0%	0,0%	0,0%

Fuente. Elaboración propia con base en los datos de (DANE, 2024)

### Logística y Transporte

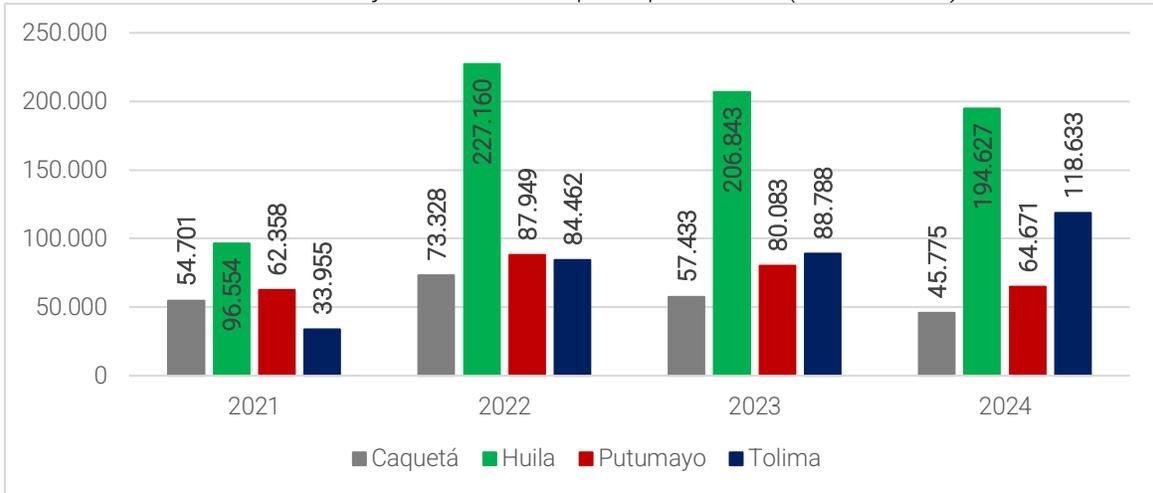
A continuación, abordaremos dos aspectos fundamentales del potencial de transporte y logística en la región, el primero el transporte de pasajeros por vía aérea desde las principales terminales aéreas de los cuatro departamentos y el tamaño del mercado que representa la carga movilizada por vía terrestre y la representatividad de las exportaciones de la región.

#### Transporte Aéreo

El tráfico de pasajeros por las distintas terminales aéreas en los departamentos de la región muestra un importante dinamismo desde el año 2022 en adelante, siendo el Huila en los cuatro años de análisis el departamento por el cual se movilizaron la mayor cantidad de pasajeros, tan solo entre enero y octubre del año 2024 alcanzó una cifra de 194.627 viajeros, seguido de Tolima con 118.633, Putumayo con 64.671 y Caquetá con 45.775.

Como se observa en el Gráfico 3, en el año 2023 comparado con lo corrido del año 2024 en todos los departamentos excepto en Tolima se observa una distancia para igualar el número de pasajeros movilizados, lo cual seguramente será superada una vez se obtengan los datos de la temporada de fin del año 2024.

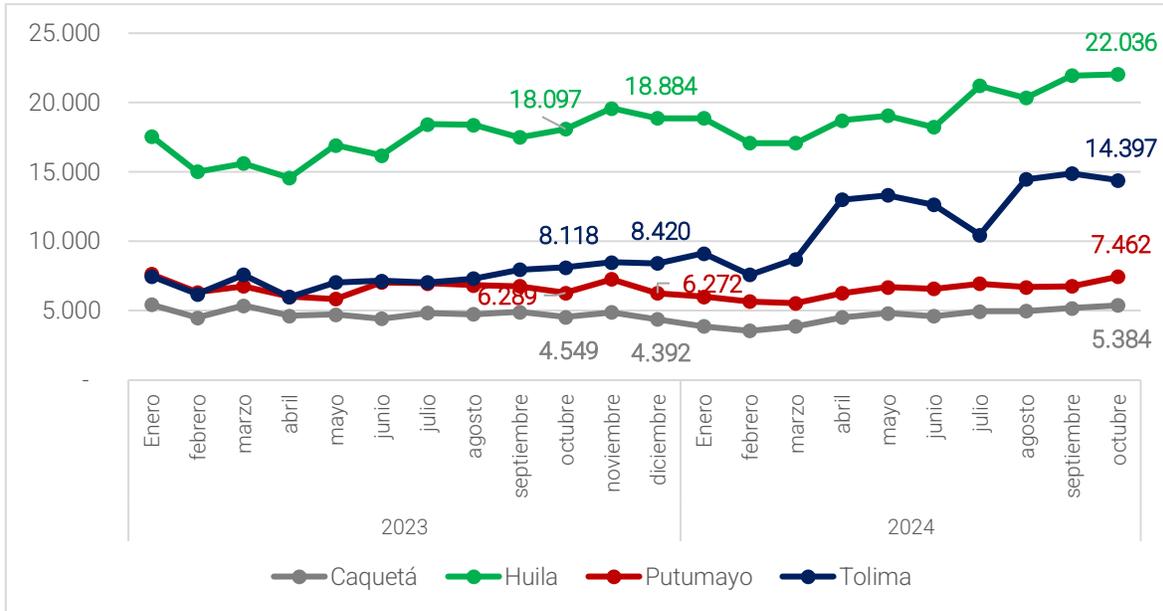
**Gráfico 3. Pasajeros movilizados por departamento (2021 – 2024\*)**



Fuente. Elaboración propia con base en los datos de (AERONÁUTICA CIVIL, 2024)  
\* Enero – Octubre 2024

Ahora bien, revisando el comportamiento de los viajeros originados desde los aeropuertos de la región mes por mes, entre enero del 2023 y octubre del 2024, se observa según el Gráfico 4 una tendencia creciente, ya que en los 4 departamentos la última cifra registrada (oct-24) no solo es superior al mismo periodo del año anterior, sino que también es mayor a lo registrado en diciembre de 2023, lo cual se debe al incremento de nuevas rutas en los distintos aeropuertos, así como a la mayor afluencia de vuelos regulares.

**Gráfico 4. Pasajeros movilizados por departamento y por mes (2021 – 2024\*)**



Fuente. Elaboración propia con base en los datos de (AERONÁUTICA CIVIL, 2024)  
\* Enero – Octubre 2024

Frente a la importancia de cada una de las terminales aéreas de la región, el más importante es el Aeropuerto Benito Salas de Neiva con 178.512 pasajeros movilizados en 2024, cifra que representa un 42,13% del total de viajeros, seguido del Aeropuerto Perales de Ibagué con 27,99%, en la tercera posición se encuentra el Aeropuerto Tres de Mayo de Puerto Asís (Putumayo) con 11,16% y el Aeropuerto Gustavo Artunduaga Paredes de Florencia con 9,95% de los pasajeros que se movilizan por la región Surcolombiana.

**Tabla 10. Pasajeros movilizados por Aeropuerto (2021 -2024)**

Departamento	Ciudad	2021	2022	2023	2024*
Caquetá	Florencia	50.560	69.240	53.629	42.155
	San Vicente del Caguán	4.062	4.071	3.535	2.899
	Solano	79	17	269	721
Huila	Neiva	87.167	214.623	192.895	178.513
	Pitalito	9.387	12.537	13.948	16.114
Putumayo	Puerto Asís	46.506	71.907	62.049	47.284
	Puerto Leguizamo	6.599	7.104	8.104	6.858
	Villa Garzón	9.253	8.938	9.930	10.529
Tolima	Ibagué	33.955	84.462	88.788	118.626
	Flandes - Girardot				7
<b>Total</b>		<b>247.568</b>	<b>472.899</b>	<b>433.147</b>	<b>423.706</b>

Fuente. Elaboración propia con base en los datos de (AERONÁUTICA CIVIL, 2024)

\* Enero – Octubre 2024

**Tabla 11. Pasajeros movilizados por destino y tipo de vuelo (2021 –2024\*)**

Departamento		2021		2022		2023		2024*	
Origen	Destino	Reg.	No Reg.	Reg.	No Reg.	Reg.	No Reg.	Reg.	No Reg.
Caquetá	Amazonas	35	-	-	-	57	-	36	-
	Antioquia	-	592	-	757	-	-	-	-
	<b>Bogotá, D.C.</b>	<b>47.862</b>	<b>150</b>	<b>62.786</b>	<b>240</b>	<b>46.584</b>	<b>838</b>	<b>37.757</b>	-
	Guaviare	71	-	17	-	212	19	655	30
	Huila	-	-	-	-	-	-	82	-
	Putumayo	2.072	-	2.253	-	2.548	-	1.684	-
	<b>Valle del Cauca</b>	<b>3.919</b>	-	<b>4.197</b>	<b>3.078</b>	<b>6.238</b>	<b>937</b>	<b>5.531</b>	-
Huila	Antioquia	3.839	214	9.071	-	823	-	-	-
	<b>Bogotá, D.C.</b>	<b>88.464</b>	<b>101</b>	<b>194.434</b>	<b>578</b>	<b>200.359</b>	<b>631</b>	<b>193.619</b>	<b>419</b>
	Bolívar	-	-	19.931	-	4.066	-	-	-
	Caquetá	-	-	-	-	-	-	63	-
	Cauca	-	1	-	-	-	-	-	-
	Huila	-	-	-	-	-	-	40	-
	Putumayo	737	-	-	-	-	-	-	-

Departamento		2021		2022		2023		2024*	
Origen	Destino	Reg.	No Reg.	Reg.	No Reg.	Reg.	No Reg.	Reg.	No Reg.
	Quindío	-	-	167	19	-	-	-	-
	Valle del Cauca	3.198	-	2.960	-	964	-	486	-
Putumayo	Bogotá, D.C.	35.127	341	55.466	-	50.868	104	44.389	56
	Caquetá	2.046	-	2.183	-	2.473	-	1.646	-
	Cauca	-	1	-	-	-	-	-	-
	Guaviare	-	1	-	-	-	-	-	-
	Huila	834	-	-	-	-	-	-	-
	Meta	50	-	-	-	-	-	-	-
	Nariño	3.027	-	3.545	-	2.665	-	71	-
	Putumayo	9.016	19	8.375	-	7.087	-	6.828	-
	Valle del Cauca	11.896	-	18.380	-	16.886	-	11.681	-
Tolima	Antioquia	7.811	-	17.358	-	13.676	18	8.331	4
	Bogotá, D.C.	25.270	141	65.516	67	74.696	247	109.732	419
	Bolívar	297	-	-	-	77	-	144	-
	Norte de Santander	-	-	-	-	-	36	-	-
	Santander	-	-	-	-	-	19	-	-
	Tolima	-	-	-	-	-	-	-	3
	Valle del Cauca	308	128	1.521	-	-	19	-	-
<b>Total</b>		<b>245.879</b>	<b>1.689</b>	<b>468.160</b>	<b>4.739</b>	<b>430.279</b>	<b>2.868</b>	<b>422.775</b>	<b>931</b>

Fuente. Elaboración propia con base en los datos de (AERONÁUTICA CIVIL, 2024)

\* Enero – Octubre 2024

Finalmente, los pasajeros movilizados por vuelos regulares y no regulares como se presenta en la Tabla 11, el 99% del total de pasajeros correspondieron a vuelos regulares y el 1% restante a vuelos no regulares. Con respecto al territorio que conecta el mayor número de pasajeros desde la región Surcolombiana, Bogotá como la capital del país se consolida como el más importante, ya que en todos los departamentos registra la mayor cantidad de viajeros y en lo corrido del 2024, los pasajeros conectados con Bogotá representan el 91% del total de viajeros por vuelos regulares.

Cabe resaltar que se vienen consolidando nuevas rutas de conectividad aérea con destinos nacionales, como es el caso de las conexiones hacia el Valle del Cauca, donde en 2024 se han movilizado más de 17.698 pasajeros por vuelos regulares, representando un 4,18% del total de pasajeros que transitan bajo esta modalidad de servicio de aviación. Así mismo, se destaca la importancia en la conectividad de territorios que no cuentan con acceso por vía terrestre en Caquetá y Putumayo, o

incluso dentro de este último departamento cumpliendo no solo una función económica sino social para la población que habita en estos territorios.

### Tamaño del Mercado de Carga

El transporte de carga por vía terrestre es el principal medio de movilización de productos y mercancías en Colombia, con un registro de 10,9 millones de viajes que representaron en 2023 un total de 136,89 millones de toneladas, mientras que, en lo corrido de 2024, esta cifra asciende a 121,29 millones de toneladas en 10,3 millones de viajes. Para la región Surcolombiana, según cifras de (Ministerio de Transporte, 2024) como se muestra en la Tabla 12, durante el 2023 se movilizaron 4,9 millones de toneladas que representan un 3,6% del total de carga movilizada en el país, en los primeros 10 meses del año 2024 esta cifra alcanzó un valor de 4,2 millones de toneladas correspondientes en 3,5% del total de carga del país, transportadas en 323 mil viajes con un valor total de flete de \$ 530.886,2 millones de pesos.

**Tabla 12. Carga Transportada por departamento de origen (2023 – 2024\*)**

Departamento	2023			2024*		
	Viajes Totales	Toneladas	Valor (Mill. COP)	Viajes Totales	Toneladas	Valor (Mill. COP)
Caquetá	12.277	54.489	\$ 18.874,8	8.935	45.594	\$ 12.225,5
Huila	109.752	1.201.154	\$ 158.221,0	94.161	1.059.182	\$ 139.210,7
Putumayo	34.124	197.449	\$ 82.403,4	31.466	149.417	\$ 76.681,2
Tolima	211.948	3.476.406	\$ 328.509,3	189.386	3.034.375	\$ 302.768,8
Región Surcolombiana	368.101	4.929.499	\$ 588.008,6	323.948	4.288.569	\$ 530.886,2

**Fuente.** Elaboración propia con base en los datos de (Ministerio de Transporte, 2024)

\* Enero – Octubre 2024

Según la Tabla 13, en cuanto a los destinos de la carga originada en los cuatro departamentos de la región Surcolombiana en 2024, esta se dirige principalmente a las mayores aglomeraciones del país como los departamentos de Cundinamarca (682.979 ton), Antioquia (556.575 ton), Valle del Cauca (511.028 ton) y Bogotá (419.088 ton). Cabe mencionar que, del volumen total de carga movilizada desde la región, un total de 825.544 toneladas tienen su destino dentro de los cuatro departamentos que la componen, lo que representa una participación cercana al 20%, así mismo frente al número de viajes, los que ocurren al interior son 153.791 aportando el 47% del total de viajes, esto denota a su vez la importancia que tienen las relaciones funcionales que existen dentro de todo nuestro territorio, la necesidad de consolidar una infraestructura que soporte el desarrollo de las cuatro economías departamentales y que impulse un desarrollo logístico a través de los encadenamientos productivos de la región.

**Tabla 13. Carga Transportada por departamento de destino (2024\*)**

Departamentos Destino	Viajes Totales	Toneladas	Valor (Mill. COP)
Cundinamarca	36.352	682.979	\$ 37.439,92
Antioquia	21.931	556.575	\$ 64.897,69
Valle del Cauca	22.202	511.028	\$ 50.632,01
Bogotá D. C.	30.675	419.088	\$ 32.323,79
<b>Huila</b>	<b>55.609</b>	<b>352.194</b>	<b>\$ 51.141,62</b>
<b>Tolima</b>	<b>50.794</b>	<b>242.778</b>	<b>\$ 21.419,81</b>
Santander	7.600	212.119	\$ 23.854,44
<b>Putumayo</b>	<b>32.379</b>	<b>153.155</b>	<b>\$ 75.660,27</b>
Risaralda	7.343	123.215	\$ 10.473,23
Boyacá	6.649	103.402	\$ 8.270,90
Caldas	6.940	99.636	\$ 9.452,82
Bolívar	3.579	96.005	\$ 19.108,30
Meta	4.231	92.973	\$ 17.366,29
Atlántico	3.160	92.385	\$ 14.476,00
<b>Caquetá</b>	<b>15.009</b>	<b>77.417</b>	<b>\$ 20.338,97</b>
Casanare	2.685	69.623	\$ 11.183,09
Magdalena	1.947	58.169	\$ 9.816,50
Cauca	2.477	57.360	\$ 7.185,71
Cesar	2.025	56.633	\$ 8.556,62
Quindío	2.632	53.553	\$ 5.802,20
La Guajira	1.553	48.680	\$ 8.208,62
Nariño	2.946	46.281	\$ 8.580,80
Córdoba	1.195	35.854	\$ 5.766,60
Norte de Santander	701	15.583	\$ 2.741,24
Chocó	629	13.320	\$ 2.411,72
Sucre	383	11.120	\$ 1.829,11
Guaviare	160	4.041	\$ 782,44
Vichada	57	1.807	\$ 692,78
Arauca	74	1.340	\$ 360,21
Guainía	4	136	\$ 24,00
Amazonas	27	119	\$ 88,47

**Fuente.** Elaboración propia con base en los datos de (Ministerio de Transporte, 2024)

\* Enero – Octubre 2024

### Comercio Exterior

De acuerdo con el Mapa Regional de Oportunidades – MARO de (Colombia Productiva, 2024), las exportaciones en Colombia para el año 2023 alcanzaron un valor de \$ 49.769 millones de dólares FOB, mientras que para los 10 primeros meses del año 2024 esta cifra alcanzó un valor de \$ 40.954 millones de dólares FOB. En la Región Surcolombiana como se muestra en la Tabla 14, el valor de sus exportaciones fue de \$ 835 millones de dólares (2023) y de \$ 956 millones de dólares de enero – octubre de 2024; superando desde ya la cifra alcanzada en el año pasado. Si bien el valor de las exportaciones de la región frente al país solo representa un 2,33% del total, se destaca su composición por bienes no minero- energéticos.

**Tabla 14.** Exportaciones por departamento de origen (2023 – 2024\*)

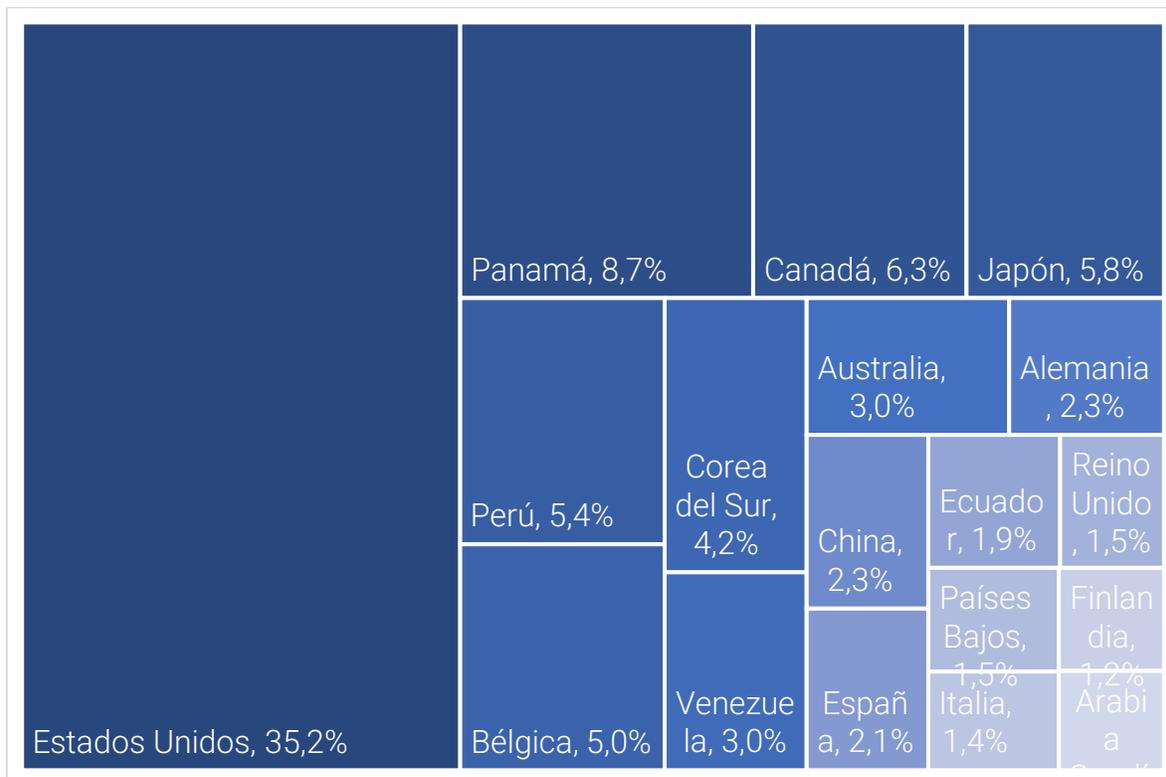
Departamento	Mill. Dólares FOB	
	2023	2024*
Caquetá	\$ 0,66	\$ 0,33
Huila	\$ 715,06	\$ 767,59
Putumayo	\$ 43,23	\$ 143,84
Tolima	\$ 75,99	\$ 44,46
Región Surcolombiana	\$ 834,94	\$ 956,22
Colombia	\$ 49.769,13	\$ 40.954,13

**Fuente.** Elaboración propia con base en los datos de (Colombia Productiva, 2024)

\* Enero – Octubre 2024

Como se observa en el Gráfico 5, los principales socios comerciales de la región Surcolombiana son Estados Unidos, con una participación del 35,2% de las exportaciones totales, seguido de Panamá con 8,7%, Canadá con 6,3%, Japón con 5,8%, Perú con 5,4%, Bélgica con 5,0%, Corea del Sur con 4,2%, Venezuela y Australia con 3,0%, y con un 2,3% se ubican China y Alemania en la décima posición. Se destaca que a pesar de que un tercio de las exportaciones van a Norteamérica, tiene destinos importantes también en Europa, Asia, Oceanía y países vecinos en América Latina.

**Gráfico 5.** Principales países de destino de las exportaciones de la Región Surcolombiana (2024\*)



**Fuente.** Elaboración propia con base en los datos de (Colombia Productiva, 2024)

\* Enero – Octubre 2024

Frente a los principales productos de exportación, como se presenta en el Gráfico 6, con una participación del 69,1% la trilla del Café es el renglón más representativo dentro de la canasta exportadora de la región Surcolombiana, donde Huila y Tolima juegan un papel fundamental como el nuevo eje cafetero del país, seguido de la Extracción de Petróleo con un 15% siendo un eje muy importante de la economía del Putumayo, en tercer lugar aparece el Procesamiento y conservación de pescados, representado por la Tilapia Huilense; por su parte, en el cuarto renglón aparece la Fabricación de otras bombas, compresores, grifos y válvulas con 2,8% y Otros derivados de Café con 2,0%. Lo anterior, evidencia el potencial exportador no minero-energético que tiene el sector Agropecuario de la región Surcolombiana, impulsado con productos como el Café y sus derivados, así como la producción de pescados frescos y refrigerados, junto con otros productos como frutas tropicales, plantas aromáticas, panela y el cacao en sus distintos procesos de valor agregado para chocolatería fina.

**Gráfico 6.** Principales productos de exportación de la Región Surcolombiana (2024\*)

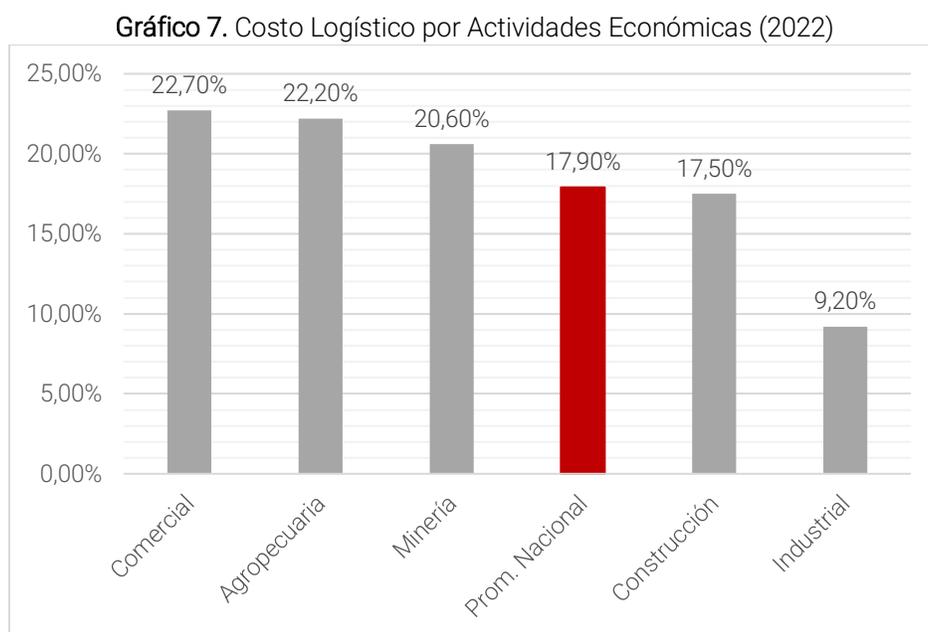


**Fuente.** Elaboración propia con base en los datos de (Colombia Productiva, 2024)

\* Enero – Octubre 2024

## Logística

Uno de los mayores retos para impulsar la competitividad en las regiones de Colombia es minimizar los costos logísticos. Según la Encuesta Nacional Logística - ENL que se realiza cada dos años, en su última versión del año 2022 (Departamento Nacional de Planeación - DNP, 2023), el costo logístico representa en promedio un 17,9% sobre las ventas de las empresas, el cual está compuesto por el valor del **transporte con una participación del 35,9%**, siendo este el rubro más representativo, seguido de Inventarios con 25,5%, Almacenamiento con 25,1%, Administrativos con 10,2% y por último Otros costos con el 3,3 % restante.



**Fuente.** Elaboración propia con base en los datos de la Encuesta Nacional Logística – ENL 2022 (Departamento Nacional de Planeación - DNP, 2023)

En cuanto a la representatividad de los costos logísticos según la Actividad Económica, como se muestra en el Gráfico 7, en el sector Comercial este valor les significa un 22,7% de sus ventas, seguido de la actividad Agropecuaria con 22,2% y el sector Minero con 20,6% registrando niveles superiores al nacional, en contraste, el sector Industrial registra la menor proporción de sus ventas en términos de costos logísticos con el 9,2%, denotando los encadenamientos productivos que minimizan la representatividad de este costo. Esto se confirma adicionalmente cuando se compara este indicador de acuerdo con el tamaño de la empresa, donde este rubro representa un 12,1% de las ventas en empresas Grandes y un 13,0% en Medianas, en cambio para las Micro este valor asciende a 21,9% y para el caso de la Pequeña empresa alcanza un 24,3%.

Según el Gráfico 8, frente a las principales problemáticas identificadas por los empresarios en el transporte de sus productos, un 53,1% de los encuestados se ve afectado por el Deterioro de las Vías por desgaste, mientras que un 26,1% de estos tiene problemas con los Cierres por mantenimiento de la Infraestructura vial, así mismo, el 23,1% indicó que tiene dificultades por las Afectaciones a las vías por fenómenos naturales, incluso el 20,7% manifestó que en algunos casos el Flujo de vehículos es superior a la capacidad de las vías, en este sentido, se deduce claramente que la dotación de infraestructura se constituye en una condición necesaria para incrementar la competitividad de un territorio, reduciendo los tiempos y costos de traslado, ya que con mejores vías y de mayor calidad conforme a las demandas territoriales de transporte se logrará impactar de manera positiva toda la cadena logística.

**Gráfico 8.** Principales problemáticas que afectan el nivel de servicio en los trayectos recorridos por las empresas (2022)

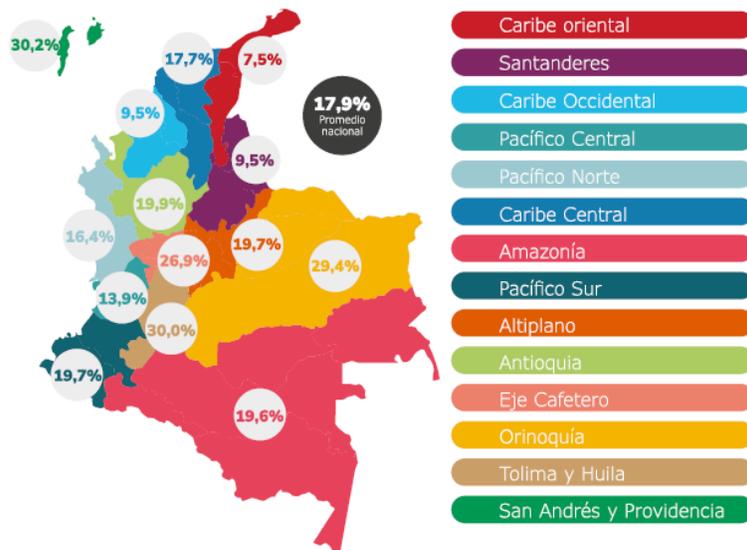


**Fuente.** Elaboración propia con base en los datos de la Encuesta Nacional Logística – ENL 2022 (Departamento Nacional de Planeación - DNP, 2023)

Dentro de la Encuesta Nacional Logística, se construye el *Índice de Logística Regional* que mide los retos en esta materia de las regiones de Colombia en términos de: costos logísticos, calidad de servicios logísticos, usos de tecnologías en procesos logísticos y percepción del nivel de servicio de las carreteras (Departamento Nacional de Planeación - DNP, 2023). Frente al Costo Logístico Regional como se aprecia en la Ilustración 11, las regiones más competitivas en términos de este indicador como porcentaje de sus ventas son: Caribe oriental con 7,5%, seguido de los Santanderes y

Caribe occidental con 9,5% cada uno, Pacífico central y Pacífico norte con 13,9% y 16,4% respectivamente, ubicándose por debajo del costo promedio nacional (17,9%); en contraste, los territorios con el mayor costo logístico en el país son San Andrés y Providencia con un 30,2%, seguido de Tolima y Huila con el 30,0%. Este resultado refleja una gran preocupación para la región Surcolombiana, ya que este costo en los dos departamentos es muy alto comparado con otras regiones del país menos interconectadas, enmarcando en mayor medida la necesidad no solo de contar con la infraestructura adecuada sino también de impulsar un sólido desarrollo logístico que se adapte a las necesidades de los sectores promisorios de la región.

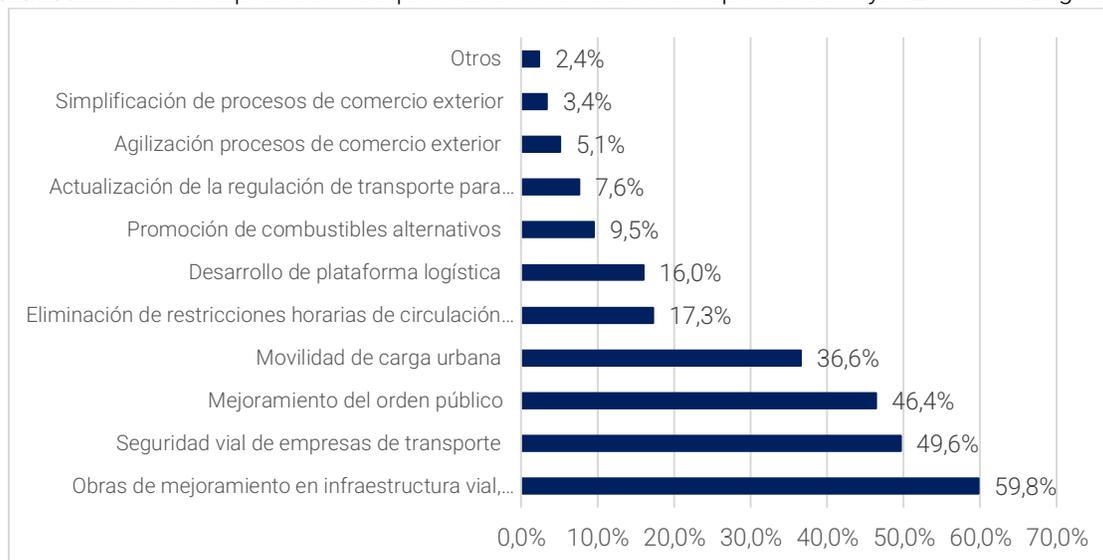
*Ilustración 11. Costo Logístico Regional (2022).*



**Fuente.** Elaboración propia con base en los datos de la Encuesta Nacional Logística – ENL 2022 (Departamento Nacional de Planeación - DNP, 2023)

Por último, con respecto a las acciones que los empresarios consideran que debería impulsar el Gobierno Nacional para incrementar la eficiencia logística en toda la cadena productiva, según el Gráfico 9, un 59,8% reconoce como la más importante la puesta en marcha y continuación de Obras para el mejoramiento de la infraestructura vial, fluvial, férrea, portuaria y aeroportuaria, que permita consolidar un sistema de transporte intermodal en Colombia; otras de las acciones que consideran de mayor relevancia es la Seguridad vial para las empresas de transporte (49,6%) y el Mejoramiento del orden público (46,4%). Otros factores relevantes para mejorar en términos regulatorios y normativos corresponden a Movilidad de carga urbana (36,6%) y la Eliminación de las restricciones horarias de circulación nacional (17,3%), y por último, el Desarrollo de plataformas logísticas con el 16,0%.

**Gráfico 9.** Acciones que debería impulsar el Gobierno Nacional para una mayor Eficiencia Logística



**Fuente.** Elaboración propia con base en los datos de la Encuesta Nacional Logística – ENL 2022 (Departamento Nacional de Planeación - DNP, 2023)

## Apuesta de Transporte Intermodal

El análisis detallado sobre la región Surcolombiana revela su importancia como eje de conexión estratégico para el país de sur a norte y de oriente a occidente, no obstante, su representatividad con respecto a otros territorios no es tan alta en términos de algunos indicadores como el aporte al producto interno bruto - PIB Nacional, constituyéndose en una desventaja dentro de la priorización y distribución de recursos de inversión por parte de la Nación. Pese a lo anterior, es innegable el potencial que tiene esta región para impulsar la economía del sur del país, en sectores como el agropecuario y turístico; y que los proyectos de infraestructura vial principalmente que se adelantan en la región generarán un gran impacto económico y social para estos departamentos, fortaleciendo las relaciones funcionales que existen al interior de la región y hacia el resto del país, logrando una mayor equidad territorial que se traduzca en un mayor nivel de competitividad para el país.

Los principales retos y apuestas identificados para la región Surcolombiana hacia la intermodalidad, se exponen a continuación:

### **Proyectos de Infraestructura Vial priorizados**

En primera medida, como resultado de la radiografía del estado de los proyectos denominados ***Vías para la Competitividad***, se observa un panorama mucho más favorable frente a lo que se reflejaba hace años con estas rutas, según la información suministrada por el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS se han invertido y se encuentran en ejecución dentro de los distintos contratos de obra pública y tramos de estos proyectos expuestos en el Capítulo de Diagnóstico de la Infraestructura

Regional., recursos por el orden de 1,95 billones de pesos (INVIAS, 2024), sin contar con la financiación de los dos Concesiones viales en el eje central de la región Surcolombiana que son Neiva – Espinal – Girardot con una inversión de 1,2 billones de pesos la cual ya está en su fase de operación y la Concesión Santana – Mocoa – Neiva por valor de 3,9 billones de pesos en ejecución de obras.

No cabe duda de que varios de los proyectos viales en la región, hoy se están convirtiendo en una realidad, pero eso no significa que la gestión haya terminado, por el contrario, se hace necesario continuar con esta labor que han desempeñado todas las fuerzas vivas de la región, alrededor de las Comisiones Regionales de Competitividad e Innovación – CRCI de Huila, Tolima, Caquetá y Putumayo, el liderazgo de la clase parlamentaria en la capital del país, los Gobiernos de los cuatro departamentos y sus respectivas Asambleas, el Consejo Gremial, las Cámaras de Comercio en estas jurisdicciones, los gobiernos municipales y la ciudadanía en general, a través de los distintos Comités Cívicos, realizando un riguroso seguimiento y acompañamiento en la adecuada ejecución de cada una de las obras en los distintos tramos, garantizando el cumplimiento en los tiempos de todas estas intervenciones, incluso sirviendo como escenario de concertación y resolución de discrepancias como en el mes de Diciembre en la Asamblea del Huila con la contingencia de Pericongo dentro de la Concesión Santana – Mocoa -Neiva por el licenciamiento ambiental, generando las sinergias necesarias para superar barrera de tipo regulatorio o de cualquier otra índole que pueda afectar de manera considerable el adecuado avance de estos proyectos que son de gran importancia para todos los habitantes de la región para una mayor conectividad, facilitando el acceso a servicios básicos y mejorando las condiciones para llevar sus productos y traer insumos para incrementar la productividad en sus cadenas productivas.

En el entendido que esta apuesta por la competitividad implica consolidar el modo carretero como eje central del sistema intermodal en la región debido a que este es el modo de transporte más desarrollo en el país, además de ejercer una veeduría permanente de los proyectos que se encuentran en ejecución, se hace pertinente ***continuar impulsando nuevas inversiones*** de gran prioridad como es el caso de la Conexión Pacífico – Orinoquia en el tramo de Florida (Valle) a Colombia (Huila), los recursos para el Tramo entre La Uribe (Meta) y Colombia (Huila), que garantiza la intersección entre la Transversal Buenaventura – Puerto Carreño (Orinoquia – Pacifico) y la Troncal Piedemonte para conectar al sur con el oriente del país en el tramo de la vía Quito – Caracas, adelantando gestiones ante el Gobierno Nacional para la priorización de estos proyectos que se constituyen en inversiones de mediano y largo plazo que desde hace décadas se han señalado de gran importancia.

Así mismo, es importante hacer énfasis en la necesidad de otras inversiones de corto plazo como es el caso del fortalecimiento de la red vial secundaria y sobre todo la terciaria en la región, pues en su zona rural se concentra una proporción significativa

de su población y también se constituye toda la actividad agropecuaria que tiene una alta representatividad en términos del producto interno bruto -PIB, la generación de empleo y las exportaciones en toda la región Surcolombiana.

### **Desarrollo Logístico Integral**

Las inversiones en Infraestructura de transporte aunque constituyen un elemento crucial para la productividad y la competitividad de un territorio, por sí solas no garantizan una mayor eficiencia en los procesos de transporte, muestra de ello son los altos costos que tiene la Región Tolima – Huila que representan un 30% de las ventas de sus empresas en comparación con otras regiones con mayores retos en infraestructura y conectividad como son la Región Amazonía (19,6%) y la Región Orinoquia (29,4%) (Departamento Nacional de Planeación - DNP, 2023).

Lo anterior, denota la necesidad de promover un **desarrollo logístico integral** en la región Surcolombiana que se constituye en principio bajo el modelo de sistema carretero predominante en la región y que avance hacia la integración de nodos intermodales dentro y fuera de los departamentos de Huila, Tolima, Caquetá y Putumayo, para impulsar la producción local hacia los principales centros urbanos del país y hacia los puertos, aeropuertos y fronteras terrestres que conectan a Colombia con el mundo.

Para la consolidación de este *Desarrollo Logístico*, es necesario reconocer las relaciones funcionales que existen entre los departamentos de Huila, Tolima, Caquetá y Putumayo donde según las cifras del (Ministerio de Transporte, 2024), cerca de un 20% de la carga transportada y un 47% de los viajes realizados en 2024 tienen por destino final a la misma región, mostrando las grandes interrelaciones económicas que existen al interior de este territorio, demostrando que una apuesta de este nivel podría minimizar los tiempos y costos en estos procesos, haciendo cada vez más competitivos los costos logísticos de esta región.

En este sentido, reconociendo la funcionalidad que existe en la región, producto de la evaluación de las principales actividades económicas en términos de PIB, empleo y comercio exterior, es el sector Agropecuario con sus encadenamientos productivos, su volumen y representatividad, el que tiene la mayor capacidad de consolidar economías de escala, por tanto, es el llamado a impulsar esta apuesta ya que los 4 departamentos de la región aportan el 10,8% del PIB Agropecuario del país (DANE, 2024), donde el departamento del Huila tiene una gran potencialidad para consolidarse como el **eje central del Desarrollo Logístico Agropecuario de la Región**, con los siguientes indicadores:

- ✓ Principal departamento productor y exportador de **Café** del país con una participación en 2023 de 19,8% y 21,5% respectivamente. Con más de 147 mil hectáreas sembradas, 85.924 familias cafeteras y más de 100 mil empleos directos (Federación Nacional de Cafeteros de Colombia, 2024).

- ✓ Primer productor y exportador **Piscícola** de Colombia con una participación de 37% de la producción (Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, 2024) y 35,8% de las exportaciones en 2023 (LEGISCOMEX, 2024). Con una producción de 73.985 toneladas de pescado, cuenta con 6 plantas certificadas con HACCP, 38 granjas certificadas en estándares internacionales de calidad BAP y 3 plantas con autorización para exportar a Europa. Finalmente, este sector genera más de 80 mil empleos entre directos e indirectos. (Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, 2024)
- ✓ En **Cacao** para el año 2023, se ubicó como el cuarto productor nacional con 5.137 toneladas y el segundo exportador de este producto, con 7.200 hectáreas cultivadas y 3.500 familias productoras en el departamento (Gobernación del Huila, 2024)
- ✓ En la cadena **Frutícola** se destaca como primer productor de granadilla y badea con una participación superior al 50%, segundo productor de Passifloras con una representatividad del 23%, cuarto productor de Aguacate entre otros, generando más de 40.000 empleos entre directos e indirectos en toda la cadena de Passifloras. (Gobernación del Huila, 2024)

De manera complementaria, tiene grandes fortalezas en otras cadenas productivas como **caña panela** con un enclave importante en el sur del Huila, el sector de **cárnicos y lácteos** que se puede fortalecer con un esquema de clúster interdepartamental con el Caquetá, principalmente con la región de San Vicente del Caguán a través de su conexión a Neiva.

Finalmente, para consolidar este sistema logístico integral como bien lo señala (Gobernación del Huila, Fedesarrollo, 2023), a pesar de que el sector agropecuario concentra su actividad en los entornos rurales de la región, no puede desconocer las principales aglomeraciones urbanas o municipios que representan un nodo logístico, no solo como centros de acopio o consumo final, sino que a partir de la diversificación y especialización de su estructura empresarial se consoliden como proveedores de bienes y servicios para que brinden soporte a toda la cadena logística regional, y que se puedan vincular bajo un esquema asociativo territorial de orden supra departamental que mejore la productividad de todo el sector empresarial regional.

#### **Impulso de proyectos de transporte intermodal**

Debido a la ausencia de grandes proyectos o inversiones en los instrumentos de planificación de la infraestructura del país para fomentar otros modos de transporte distintos al carretero en la región Surcolombiana, incluso más allá del fortalecimiento de la infraestructura aeroportuaria existente que tiene una demanda creciente que amerita la modernización de las principales terminales aéreas de los departamentos de la región, se hace necesario identificar y fomentar iniciativas de orden regional o departamental que propendan por el fortalecimiento de alternativas de transporte aéreo, férreo y fluvial, que sirvan como complemento al sistema carretero o que

incluso sean una opción adicional para minimizar el tráfico pesado por las carreteras reduciendo los tiempos y costos de transporte.

A partir de esta necesidad, se realizó un ejercicio de búsqueda para identificar alternativas de transporte intermodal en los cuatro departamentos de la región a través de las Cámaras de Comercio de estas jurisdicciones y sus Comisiones regionales de Competitividad, obteniendo como resultado lo siguiente:

➤ Aeropuerto Internacional de Carga SKGZ La Jagua

Este proyecto es liderado por profesionales Huilenses que se han integrado en el **Comité Cívico SKGZ** que adelantan las gestiones necesarias ante el gobierno nacional o inversionistas extranjeros para apalancar los estudios de factibilidad que determinen la viabilidad de esta iniciativa ubicada en el municipio de Altamira en el centro del Huila, en una zona con adecuadas condiciones climatológicas, topográficas para las operaciones aéreas.

Según los estudios realizados por el Comité Cívico SKGZ, esta intervención requiere de una pista de 4 mil metros de longitud por 80 metros de ancho; con resistencia de piso de 900.000 libras; dos Plataformas de viraje de 180° y una plataforma principal de embarque y desembarque de pasajeros y carga. Dentro de los beneficios que traerá este proyecto se destaca; la descongestión del Aeropuerto El Dorado de Bogotá, la reducción de costos en un 15,6% para los exportadores de Tilapia fresca hacia los Estados Unidos, incluida la reducción de emisiones de CO2 que generan los camiones que hoy transportan esta tilapia fresca hasta Bogotá, así mismo, se espera que en la fase de construcción del aeropuerto y sus servicios logísticos se generen alrededor de 2.100 empleos entre directos e indirectos.

Cabe resaltar que este proyecto fue priorizado en el Plan Nacional de Desarrollo 2022 -2026, como *Intervención del aeródromo La Jagua en Altamira, Huila, para los servicios de transporte de carga*. Actualmente este proyecto cuenta con la priorización de recursos por parte del Gobierno nacional para los estudios de prefactibilidad, los cuales se esperan puedan ser contratados en la vigencia 2025.

➤ Línea Férrea Dorada – Espinal – Neiva

La iniciativa impulsada por el liderazgo gremial Huilense, pretende rehabilitar la red ferroviaria desde el Huila hacia el Caribe Colombiano, conectando a Neiva por una línea férrea que pase por Espinal (Tolima) y llegue hasta la Dorada (Caldas), la cual operó desde 1936 hasta el año 1985, para que desde allí esta línea se enlace con los demás corredores férreos hasta los principales puertos del norte del país.

La línea férrea tiene una longitud aproximada de 310 km de los cuales 71 se encontrarían ubicados en el departamento del Huila, dado el potencial agropecuario de este departamento y la región Surcolombiana; esta red férrea serviría de soporte

para el transporte de los distintos productos hacia las principales ciudades del país, logrando una reducción cercana a un tercio en los costos de transporte, frente a los que se reportan actualmente por medio carretero.

Esta iniciativa se enmarca muy bien dentro de la apuesta de consolidación de un **eje central del Desarrollo Logístico Agropecuario** en el Huila, contando como nodo principal en la ciudad de Neiva, ya que a partir de esta oportunidad del sistema ferroviario se contemplaría también la posibilidad de ampliar esta línea hasta Pitalito, dada la importancia que tiene este municipio para la caficultura en el Huila y Colombia.

Actualmente, se adelantan las gestiones ante el gobierno departamental y nacional para obtener los recursos necesarios para contratar los estudios de factibilidad de la línea Neiva – La Dorada, junto con unos acercamientos adicionales con la Federación Nacional de Cafeteros para que promueva el transporte férreo para el café desde Pitalito como lo está haciendo en otras regiones del país.

De igual forma, es relevante estudiar la posibilidad de ampliar la línea férrea hasta el municipio de Palermo, ya que en él se ubica la Zona Franca Surcolombiana, con la cual se permitiría un mayor dinamismo en la comercialización de productos como el arroz, pescado, café, plátano y los derivados de la explotación minera. La administración municipal ha manifestado al DNP su interés por el desarrollo de este proyecto.

#### ➤ Navegabilidad del Río Putumayo

El río Putumayo se constituye en la hidrovía con la mayor cantidad de kilómetros navegables en Colombia, por tanto, tiene gran importancia económica y social para la conectividad nacional e internacional por este medio fluvial, por ello se convierte en una de las prioridades establecidas en el Plan Maestro de Transporte Intermodal – PMTI e incluidas algunas intervenciones alrededor de este corredor fluvial como es el caso del *Muelle de carga para desarrollo logístico (Manaos – Puerto Asís)* que hace parte del Plan Nacional de Desarrollo 2022 -2026.

Este proyecto está siendo impulsado de manera decidida por todas las fuerzas productivas del Putumayo, según la Cámara de Comercio de este departamento, se han adelantado las siguientes acciones en pro del mejoramiento de esta arteria fluvial:

- Mantenimiento del muelle La Esmeralda
- Adecuación de muelles de pasajeros
- Destronque del Río
- Uso temporal para contingencias del muelle de Puerto Providencia en Ecuador para la ruta hacia Leticia.

- Ampliar el reconocimiento de pasos de frontera que ya hoy funcionan, pero no son formales comercio

Sin duda esta alternativa de transporte fluvial tendrá un gran impacto social y económico, favoreciendo al crecimiento del tamaño de mercado de las economías de los cuatro departamentos de la región ampliando los horizontes de comercio de sus productos con Ecuador, Perú y Brasil.

## Conclusiones.

La dotación de una adecuada infraestructura de transporte de un territorio se constituye como un elemento estructurante de su nivel de competitividad, ya que representa una condición habilitante para impulsar otros factores determinantes de este indicador. El impulso de este tipo de inversiones tiene gran impacto sobre la economía en su conjunto, con un efecto multiplicador sobre el producto interno bruto – PIB, el incremento de los salarios y el valor de impuestos que puede recaudar el país producto de esta dinámica económica. En este sentido, la apuesta por fortalecer la competitividad del país hoy en materia de Infraestructura, Transporte y Logística tiene como eje central la Intermodalidad para lograr una economía interconectada.

Dentro de esta apuesta de consolidación de la Infraestructura de Transporte, es necesario reconocer que las gestiones realizadas por todas las fuerzas vivas de la región dentro de todos los estamentos públicos, privados, gremiales, académicos y de la ciudadanía en general han rendido sus frutos, pues el diagnóstico de las Vías para la Competitividad muestra avances significativos en la construcción e intervención de tramos importantes dentro de los seis ejes viales priorizados, como es el caso de la Concesión Neiva – Espinal – Girardot en etapa de operación, las inversiones en la Transversal del Libertador, la carretera Isnos – Paletará – Popayán, la vía Neiva – San Vicente del Caguán con recursos en ejecución a cargo del INVIAS, la reactivación y ejecución de las unidades funcionales de la Concesión Santana – Mocoa – Neiva y los estudios y diseños para el mega proyecto de la Conexión Pacífico – Orinoquia.

Frente a la apuesta establecida por el Gobierno Nacional a través del Plan Maestro de Transporte Intermodal – PMTI en un horizonte de 30 años, se destacan grandes intervenciones tales como, la consolidación de los corredores viales existentes, la diversificación de modos de transporte, sobre todo en términos férreos y fluviales, así como el fortalecimiento de la infraestructura aeroportuaria en las principales terminales del país. Los proyectos priorizados para la región Surcolombiana, se concentran en vías como la Transversal Buenaventura – Puerto Carreño (Conexión Pacífico – Orinoquia), la Troncal Piedemonte en los tramos Neiva – San Vicente del Caguán y dentro de la Troncal Central la conexión entre La Plata y Popayán; junto con la Conexión Putumayo – Amazonia como el corredor fluvial de importancia nacional e internacional por el río putumayo, no obstante, no se incorporó ni en el PMTI ni en el Plan Nacional de Desarrollo intervención alguna de tipo ferroviario para reactivar estas líneas en la región.

La región Surcolombiana concentra al 6,43% de la población del país y representa el 4,3% del PIB Nacional, uno de los sectores más representativos para la economía de

los departamentos que la componen es Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca con una participación de 18,5% en Huila, 16,0% en Tolima y 15,8% en Caquetá, congregando aproximadamente el 30% de la población ocupada de estos departamentos, así mismo, este sector contribuye en un porcentaje superior al 70% de las exportaciones totales de la región. En cuanto a la carga transportada por vía terrestre, la región representa un 3,6% del total de carga movilizada en el país, mientras que un 20% de la carga originaria y un 47% de los viajes tienen como destino los mismos departamentos de la región, mostrando la importancia que tienen las relaciones sociales y económicas que ocurren al interior de los cuatro departamentos, en particular entorno a la actividad agropecuaria. Es claro que la región tiene grandes capacidades para potenciar su desarrollo económico, también afronta grandes retos que van más allá de la provisión de una infraestructura óptima como es reducir la brecha en su desempeño logístico, que constituye un limitante de su competitividad, ya que en Huila y Tolima los costos logísticos para las empresas representan un 30% de las ventas siendo la segunda más alta superada por San Andrés y Providencia (32%).

Para la consolidación de la competitividad regional en lo referente a transporte intermodal, se señalaron tres apuestas fundamentales: primero, continuar las gestiones de todos los actores regionales para lograr la culminación de todos los proyectos de inversión de *Vías para la Competitividad* que se encuentran en ejecución en la región, con un riguroso seguimiento y acompañamiento para su debido cumplimiento, adicionalmente impulsar nuevas inversiones para proyectos en etapa de factibilidad como la vía Colombia – La Uribe, así como el fortalecimiento de la red vial secundaria y terciaria. Segundo, promover un desarrollo logístico integral impulsado por el sector Agropecuario y Turístico donde el departamento del Huila con su potencial como productor y exportador de café, tilapia, cacao, frutas, panela, cárnicos y lácteos sea el eje central mediante la integración de nodos subregionales que conecten la producción rural con servicios especializados en los centros urbanos bajo un esquema asociativo territorial. Y por último, es apremiante impulsar la consecución de recursos del orden nacional y de cooperación internacional para proyectos de iniciativa regional que representen alternativas de transporte complementarias al sistema carretero, como el *Aeropuerto Internacional de Carga SKLG La Jagua* en Huila como soporte a las exportaciones piscícolas principalmente, la *reactivación de la línea Férrea entre Huila y Tolima*, para conectar a la región desde Neiva hacia los puertos del caribe y su potencial ampliación hasta Pitalito por su región cafetera; y la conectividad fluvial internacional por el Río Putumayo hacia Ecuador, Perú y Brasil.

# Referencias

- AERONÁUTICA CIVIL. (2024). *Boletín Aeropuertos Octubre 2024*. Bogotá D.C.: Aeronáutica Civil.
- ANI. (23 de Octubre de 2024). *Agencia Nacional de Infraestructura*. Obtenido de Agencia Nacional de Infraestructura: <https://www.ani.gov.co/gobierno-nacional-entrega-356-km-entre-gigante-y-garzon-en-el-proyecto-4g-santana-mocoa-neiva>
- ANI. (21 de Mayo de 2024). *Agencia Nacional de Infraestructura*. Obtenido de Agencia Nacional de Infraestructura: <https://www.ani.gov.co/proyecto-4g-neiva-espinal-girardot-entra-en-etapa-de-operacion-y-mantenimiento>
- Cámara de Comercio del Huila. (2018). *Prioridades Huila: Propuesta de la dirigencia regional al Presidente de Colombia Dr. Iván Duque Márquez*. Neiva: Cámara de Comercio del Huila.
- Cámara de Comercio del Huila. (2019). *Análisis de Prioridades del Huila frente al proyecto Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022*. Neiva: Cámara de Comercio del Huila.
- Colombia Productiva. (3 de Diciembre de 2024). *Mapa Regional de Oportunidades - MARO*. Obtenido de Mapa Regional de Oportunidades - MARO: <https://www.maro.com.co/>
- Concesionaria Ruta al Sur. (2024). *Avance de Obra - Proyecto Santana - Mocoa - Neiva*. Neiva: Concesionaria Ruta al Sur.
- Consejo Privado de Competitividad. (2024). *Informe Nacional de Competitividad 2024 -2025*. Bogotá D.C.: Consejo Privado de Competitividad.
- DANE. (2020). *Proyecciones de Población Censo 2018*. Bogotá D.C.: DANE.
- DANE. (2024). *Boletín Técnico Mercado Laboral por Departamentos 2023*. Bogotá D.C.: DANE.
- DANE. (2024). *Boletín Técnico. Pobreza monetaria por departamentos en Colombia (2023)*. Bogotá D.C.: DANE.
- DANE. (2024). *PIB Departamental 2023*. Bogotá D.C.: DANE.
- Departamento Nacional de Planeación - DNP. (2023). *Encuesta Nacional Logística 2022*. Bogotá D.C.: Departamento Nacional de Planeación - DNP.
- Departamento Nacional de Planeación - DNP. (2023). *Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 "Colombia potencia mundial de la vida"*. Bogotá D.C.: Departamento Nacional de Planeación - DNP.
- DNP, Mintransporte y FDN. (2015). *Plan Maestro Transporte Intermodal 2015 - 2035*. Bogotá D.C.: DNP, Mintransporte y FDN.
- DNP, Mintransporte y FDN. (2021). *Plan Maestro Transporte Intermodal 2021 - 2051*. Bogotá D.C.: DNP, Mintransporte y FDN.

Federación Nacional de Cafeteros de Colombia. (12 de Diciembre de 2024). *Federación Nacional de Cafeteros de Colombia*. Obtenido de Federación Nacional de Cafeteros de Colombia: <https://federaciondecafeteros.org/wp/estadisticas-cafeteras/>

Fedesarrollo. (2023). *El aporte de las concesiones mediante APP en infraestructura de transporte al crecimiento y el bienestar de Colombia*. Bogotá D.C.: Fedesarrollo.

Gobernación del Huila. (2024). *Evaluación Agropecuaria 2023*. Neiva: Gobernación del Huila.

Gobernación del Huila, Fedesarrollo. (2023). *Sembrando Futuro desde el Sur de Colombia. Ejes del Desarrollo Productivo del Huila*. Bogotá D.C.: Gobernación del Huila.

INVIAS. (30 de Noviembre de 2024). *Instituto Nacional de Vías - INVIAS*. Obtenido de Instituto Nacional de Vías - INVIAS: <https://www.invias.gov.co>

LEGISCOMEX. (12 de Diciembre de 2024). *LEGISCOMEX*. Obtenido de LEGISCOMEX: <https://www.legiscomex.com/>

Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural. (12 de Diciembre de 2024). *Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural*. Obtenido de Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural: <https://www.minagricultura.gov.co/paginas/default.aspx>

Ministerio de Transporte. (13 de Diciembre de 2024). *Ministerio de Transporte*. Obtenido de Ministerio de Transporte: <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/10978/gobierno-duque-entrega-el-proyecto-neiva-espinal-girardot-el-octavo-del-programa-de-cuarta-generacion-4g/>

Ministerio de Transporte. (2024). *Registro Nacional Despacho de Carga - RNDC*. Bogotá D.C.: Ministerio de Transporte.

ProPacífico. (2020). *Conexión Pacífico Orinoquia*. Cali: ProPacífico.