

## **El DNP y el Ministerio de Transporte presentaron la actualización del Plan Maestro de Transporte Intermodal – PMTI, que prevé inversiones por \$240 billones en los próximos 30 años para mejorar la infraestructura nacional**

**Bogotá, D.C., 21 de noviembre de 2023**

21 de noviembre de 2023 (@DNP\_Colombia). El Departamento Nacional de Planeación (DNP) y el [Ministerio de Transporte](#) presentaron el nuevo Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) 2021 – 2051, en el cual se proyecta potenciar los modos férreo, fluvial y aéreo en los próximos 30 años, así como continuar desarrollando el modo carretero en el territorio nacional. Para desarrollar los proyectos que modernizarán e impulsarán la conectividad, la competitividad y la reindustrialización del país se estiman inversiones por cerca de \$240 billones.

La base de este programa es una red de infraestructura intermodal y de servicios de transporte, que incluya corredores férreos y fluviales articulada con la red de carreteras a través de Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE). Con el PMTI se busca avanzar en la convergencia entre regiones y mejorar la productividad de sectores económicos a partir de la reducción de costos logísticos y mayor eficiencia energética.

“El gran objetivo de este documento es promover la consolidación de un sistema de transporte nacional articulado con las necesidades inmediatas y la visión de desarrollo del país desde una perspectiva intersectorial, que considere la visión económica y social, para lo cual se priorizan técnicamente los proyectos estratégicos, teniendo en cuenta la complementariedad de los diferentes modos de transporte que permita conectar de manera más eficiente las aglomeraciones urbanas, las regiones, las fronteras y los puertos”, destacó Jorge Iván González, director general del DNP.

En este sentido, a través de sus propuestas estratégicas de transporte intermodal, el PMTI contribuye en el logro de las metas del Gobierno nacional en sectores como el agropecuario, turismo, energía, educación, salud, enfoque de género, así como la generación de empleo digno.

Por su parte, la viceministra de Infraestructura del Ministerio de Transporte, María Constanza García, explicó que “la implementación del PMTI requiere afrontar

grandes retos, en materia de financiación, gestión de activos, mantenimiento de la infraestructura y desarrollo urbanístico. Para el Ministerio, el PMTI es fundamental en nuestro propósito de reducir brechas sociales, en la tres colombianas que identificamos, pero sobretodo avanzar en la reducción de costos logísticos del transporte de carga que requieren de corredores más eficientes para mejorar el reparto modal y así generar incentivos, inversiones detonadoras y regulación particular para lograrlo. De esta manera, celebro la actualización de esta hoja de ruta que nos permitirá cumplir la promesa de valor que hacemos al priorizar inversiones importantes para la infraestructura del país, con el único propósito de impulsar el desarrollo".

Cabe destacar que cada uno de los modos presenta diferentes ventajas, por ejemplo, el transporte fluvial permite el desplazamiento de mayores volúmenes de carga, con ventajas en términos de logística, seguridad y protección al medio ambiente. Adicionalmente, permite la conectividad regional y social de las personas.

Por su parte, los trenes son eficaces para movilizar cargas de alto volumen, así como pasajeros a través de regiones con ventajas por su capacidad de transporte frente a otros modos; en cuanto al transporte aéreo tiene altas externalidades de red y economías de escala; que se complementan en la primera y última milla. El transporte por camión tiene eficiencia, capilaridad y flexibilidad. De este modo, se apuesta por una red de transporte intermodal y que se complementa entre las diferentes alternativas de transporte.

Juan Miguel Gallego, subdirector de prospectiva y desarrollo nacional del DNP, explicó que "este instrumento de planificación cumple la función de guiar el desarrollo del sector transporte del país a 2050, con objetivos, prioridades e instrumentos específicos que le apuestan a atender las necesidades identificadas para mejorar la eficiencia en la red de infraestructura de transporte, los servicios logísticos, el fortalecimiento de la institucionalidad y desarrollo intermodal". Así mismo, agregó que el PMTI no es un documento estático, sino una metodología dinámica que proyecta el sector de infraestructura y transporte de acuerdo con las necesidades evolutivas de Colombia.

## **Proyectos priorizados**

Con el propósito de avanzar con la implementación del PMTI, el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 considera la priorización de los proyectos identificados en materia de conectividad regional, promover el desarrollo de corredores ferroviarios y fluviales, acercar comunidades y centros de producción principalmente a través de la red carretera secundaria y terciaria, conectividad fluvial y aérea.

De esta forma, Dentro del documento presentado por el DNP se priorizaron algunos proyectos fundamentales para la infraestructura del país en cada uno de sus modos. En el modo fluvial, las obras tienen un enfoque asociado a los criterios de eficiencia, resiliencia y convergencia en la red de transporte, razón por la cual se sitúan en

primer lugar aquellos que tienen un impacto nacional asociados a permitir el transporte de carga, como la navegabilidad del río Magdalena (\$2,02 billones) y la implementación del Canal del Dique (\$2,13 billones).

En lo relacionado con el modo férreo, se priorizaron los corredores La Dorada – Chiriguana – Santa Marta; Bogotá – Belencito; la red Férrea del Pacífico; el Tren del Carare; el Ferrocarril de Antioquia; el Tren de Norte del Catatumbo, y la Conexión férrea a la Plataforma Logística del Eje Cafetero.

Para el modo marítimo se priorizaron los dragados de los canales de acceso a las zonas portuarias de Buenaventura, Barranquilla y Tumaco; la construcción del canal alterno de Cartagena que soportará el incremento en el tráfico marítimo previsto en la bahía, debido al ingreso de barcos petroleros y portacontenedores de mayor capacidad. Adicionalmente, se prevé la ampliación de la capacidad instalada de los puertos del litoral Caribe y el litoral Pacífico.

Para el modo aéreo, se prevén varias acciones, sobre todo, para atender el importante aumento de viajeros por las terminales del país en los próximos años. En el Aeropuerto El Dorado las acciones incluyen la ampliación de la pista, nuevas calles de rodaje, extensión y ampliación de terminal de pasajeros y la construcción de una plataforma-terminal de carga.

Para el caso del aeropuerto José María Córdova de Medellín las acciones incluyen la construcción de calles de rodaje, extensión de pista y ampliación de la terminal de pasajeros y se plantea la construcción de una segunda pista; para el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, en Cali, se requiere la construcción de una nueva torre de control, la ampliación de la terminal de pasajeros y la ampliación de parqueaderos.

En el Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena las acciones requeridas incluyen nuevas calles de rodaje, nueva terminal de pasajeros, ampliación de la plataforma comercial y ampliación de la terminal internacional y la ampliación del aeropuerto. Asimismo, se desarrollará un programa de mejoramiento y expansión de la infraestructura aeroportuaria a cargo de la Nación, con especial énfasis en, Tolú, San Andrés y Providencia, Nuquí, Bahía Solano, Pasto, Pitalito, Guapi, Arauca, Leticia, La Guajira, Mitú, Aguachica, Montelíbano, Tumaco e Ipiales.

Por último, en el modo carretero se priorizaron varios proyectos en departamentos como La Guajira, Chocó, Boyacá, Santander, Cauca, Nariño, Caquetá, Meta, Casanare, Norte de Santander, entre otros.