REPÚBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

I S S N 0 1 2 3 - 9 0 6 6

AÑO XXXV - Nº 1462 | Bogotá, D. C., viernes, 2 de octubre de 2026 | EDICIÓN DE 36 PÁGINAS

DIRECTORES: DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ VÁSQUEZ
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 372 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se declara el corredor vial Bogotá-Villavicencio como infraestructura estratégica de interés nacional y proyecto estratégico de Estado, se establecen lineamientos para su planificación, priorización, resiliencia y continuidad operacional, y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 16 de septiembre de 2026

Señor,

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ

Secretario General

Cámara de Representantes

E. S. D.

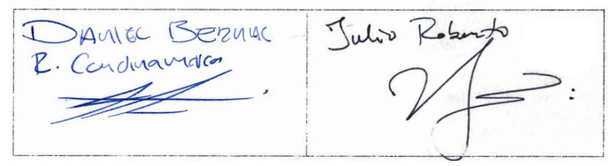
Asunto: Radicación del Proyecto de Ley número 372 de 2026 Cámara, *por medio de la cual se declara el corredor vial Bogotá-Villavicencio como infraestructura estratégica de interés nacional y proyecto estratégico de Estado, se establecen lineamientos para su planificación, priorización, resiliencia y continuidad operacional, y se dictan otras disposiciones*.

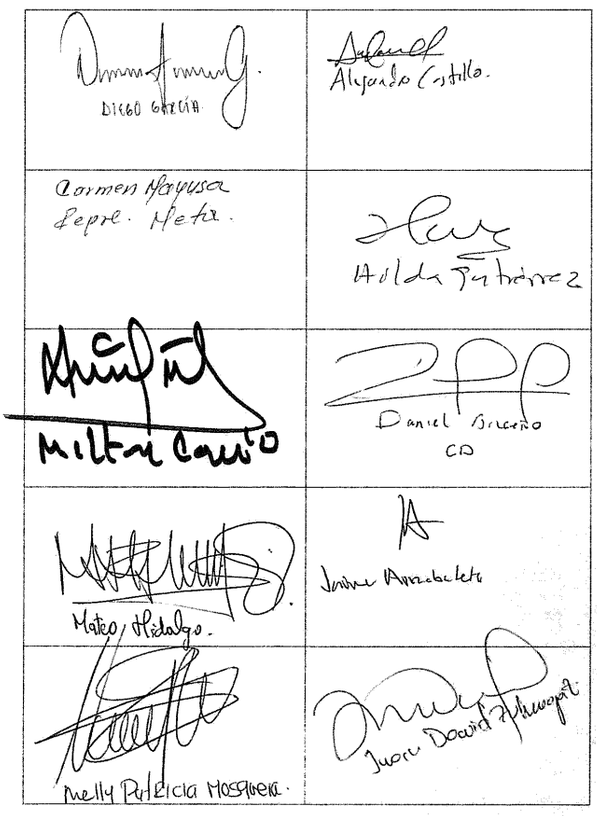
Respetado Secretario, cordial saludo.

En nuestra calidad de Congresistas de la República, y en uso del derecho consagrado en el artículo 150 constitucional y de los artículos 139 y 140 de la Ley 5ª de 1992, por su digno conducto nos permitimos poner a consideración de la Honorable Cámara de Representantes el siguiente proyecto de ley, *"por medio de la cual se declara el corredor vial Bogotá-Villavicencio como infraestructura estratégica de interés nacional y proyecto estratégico de Estado, se establecen lineamientos para su planificación, priorización, resiliencia y continuidad operacional, y se dictan otras disposiciones"*.

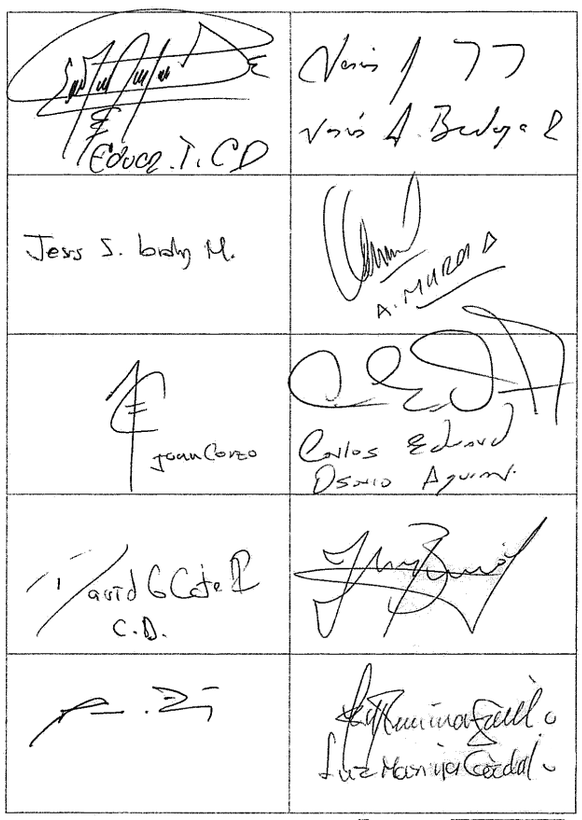
De los honorables Congresistas,

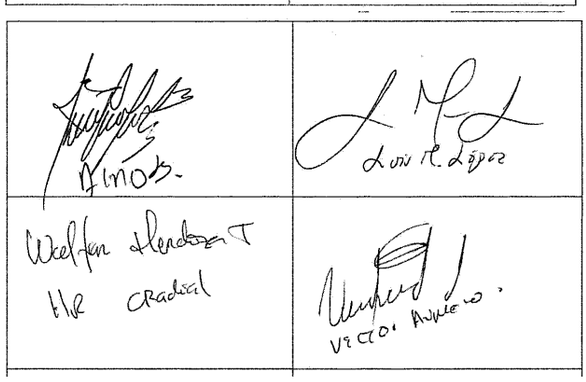
DARWIN CASTELLANOS ROMERO
Representante a la Cámara por el Departamento del Meta
Partido Centro Democrático



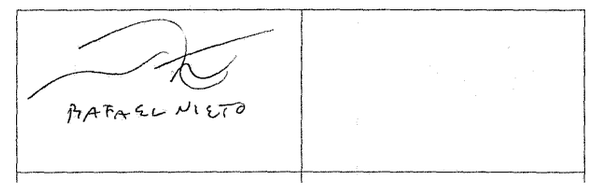












PROYECTO DE LEY NÚMERO 372 DE 2026 CÁMARA

por medio de la cual se declara el corredor vial Bogotá-Villavicencio como infraestructura estratégica de interés nacional y proyecto estratégico de Estado, se establecen lineamientos para su planificación, priorización, resiliencia y continuidad operacional, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto declarar el corredor vial Bogotá-Villavicencio como infraestructura estratégica de interés nacional y proyecto estratégico de Estado; establecer los lineamientos para su planificación, conservación, modernización, ampliación, resiliencia, redundancia funcional y operacional y gestión integral del riesgo; fortalecer la coordinación institucional para garantizar su continuidad operacional; y contribuir a la integración territorial, la seguridad alimentaria, la competitividad, la logística nacional, la seguridad energética y el desarrollo económico y social del país.

Artículo 2°. *Declaratoria.* Declárase el corredor vial Bogotá-Villavicencio como infraestructura estratégica de interés nacional y proyecto estratégico de Estado, por su carácter esencial para la conectividad entre el centro del país y la región de la Orinoquía, su importancia para el abastecimiento alimentario, la logística nacional, la operación del sector energético, la integración territorial, la competitividad económica y la presencia institucional del Estado.

Artículo 3°. *Finalidad de la declaratoria.* La declaratoria prevista en la presente ley tendrá como finalidad orientar la acción del Estado hacia la protección, conservación, modernización,

ampliación y resiliencia del corredor; garantizar su continuidad operacional mediante el desarrollo progresivo de infraestructura redundante y soluciones que puedan operar como alternativas funcionales entre sí; y fortalecer la coordinación institucional y la planificación de largo plazo.

Artículo 4°. ***Principios.*** Las actuaciones de las autoridades públicas relacionadas con el corredor vial Bogotá-Villavicencio se desarrollarán con fundamento en los principios de interés general, continuidad del servicio, planeación de largo plazo, coordinación, concurrencia, subsidiariedad, resiliencia, redundancia funcional y operacional, prevención, sostenibilidad ambiental, eficiencia administrativa, adaptación al cambio climático, gestión integral del riesgo y desarrollo territorial equilibrado.

Artículo 5°. ***Priorización en la planeación nacional.*** El Gobierno nacional, dentro del ámbito de sus competencias y de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, el Marco de Gasto de Mediano Plazo y la disponibilidad presupuestal, priorizará el corredor vial Bogotá-Villavicencio dentro de los instrumentos de planeación, políticas, programas y proyectos relacionados con la infraestructura de transporte, la gestión del riesgo de desastres, la adaptación al cambio climático, la conectividad logística, la competitividad y el desarrollo regional.

Artículo 6°. ***Coordinación institucional.*** El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Unidad de Planeación de Infraestructura en Transporte (UPIT), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (Invías), la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD), el Servicio Geológico Colombiano (SGC), el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (Ideam), las entidades territoriales y las demás autoridades competentes, promoverá la articulación institucional necesaria para garantizar la continuidad operacional del corredor, la gestión integral del riesgo, el monitoreo permanente de sus condiciones geológicas e hidrometeorológicas y la ejecución coordinada de las intervenciones requeridas.

Artículo 7°. ***Plan Maestro del Corredor Bogotá-Villavicencio.*** Dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte formulará, con el apoyo técnico de la UPIT y en coordinación con las entidades competentes, el Plan Maestro del Corredor Bogotá-Villavicencio, con un horizonte de 30 años y escenarios intermedios y metas a cinco (5), diez (10) y veinte (20) años. El Plan Maestro contendrá, como mínimo:

1. El diagnóstico integral del corredor.

2. El análisis del costo económico, social, logístico y fiscal de no intervenir oportunamente el corredor y sus puntos críticos, comparado con el costo y los beneficios de las intervenciones requeridas.

3. Una estrategia de financiación con fuentes públicas, privadas y mixtas.

4. La identificación y priorización de los puntos críticos.

5. La estrategia para la culminación de las obras pendientes priorizado la entrada en operación de la infraestructura construida que no se encuentre prestando servicio.

6. El análisis y la estrategia de redundancia funcional y operacional del corredor.

7. Las acciones de estabilización geotécnica y mitigación del riesgo.

8. Las medidas de adaptación al cambio climático.

9. La estrategia de fortalecimiento del monitoreo geológico e hidrometeorológico.

10. Los mecanismos de coordinación institucional.

11. La programación indicativa de las intervenciones requeridas para garantizar la continuidad operacional del corredor.

Artículo 8°. ***Gestión integral del riesgo.*** Las intervenciones que adelanten las entidades competentes sobre el corredor vial Bogotá-Villavicencio deberán incorporar criterios de prevención, resiliencia, monitoreo permanente, adaptación al cambio climático, sostenibilidad ambiental y continuidad operacional, de conformidad con la legislación vigente y con los principios establecidos en la presente ley.

Artículo 9°. ***Informe anual al Congreso de la República.*** El Ministerio de Transporte presentará anualmente a las Comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Senado de la República y de la Cámara de Representantes al inicio de cada legislatura un informe sobre:

1. El estado de la infraestructura del corredor.

2. Las inversiones ejecutadas durante la vigencia correspondiente.

3. El avance de las obras en ejecución y de los proyectos estructurados.

4. El estado de los puntos críticos y las acciones adelantadas para su estabilización.

5. Los avances en la implementación del Plan Maestro.

6. Las medidas adoptadas para fortalecer la continuidad operacional y la gestión integral del riesgo.

Artículo 10. ***Acciones inmediatas y prioritarias.*** Sin perjuicio de las medidas urgentes que deban adoptarse desde la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte, la ANI y el Invías, en el marco de sus competencias, formularán dentro de los tres (3) meses siguientes un plan de acción para atender los puntos críticos que comprometan la continuidad del corredor y habilitar la infraestructura construida que no se encuentre en operación. El plan identificará las acciones, responsables, costos, fuentes de financiación y cronogramas correspondientes.

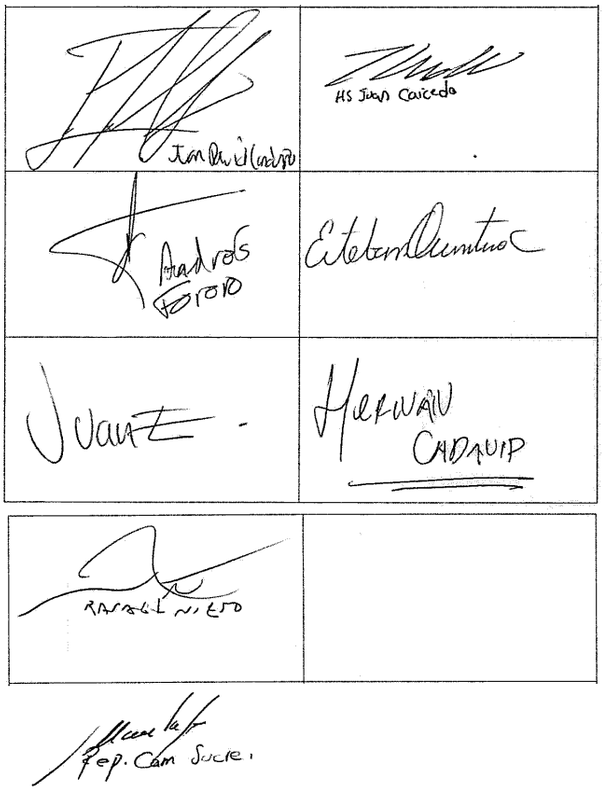
Artículo 11. ***Programación y financiación de inversiones.*** Las entidades competentes incorporarán progresivamente las intervenciones priorizadas en sus instrumentos de planeación y programación presupuestal y promoverán la concurrencia de fuentes públicas, privadas y mixtas, incluidas, cuando resulten legalmente aplicables, el Presupuesto General de la Nación, las vigencias futuras, el Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales, el Sistema General de Regalías, Obras por Impuestos, fondos sectoriales o regionales, cofinanciación territorial, capital privado y recaudo de peajes, con respeto de los contratos vigentes y su equilibrio económico.

La aplicación de este artículo estará sujeta a las disponibilidades presupuestales y a las normas fiscales y contractuales, sin que implique la apropiación automática de recursos ni la modificación unilateral de contratos.

Artículo 12. ***Vigencia y derogatorias.*** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,

DARWIN CASTELLANOS ROMERO
Representante a la Cámara por el Departamento del Meta
Partido Centro Democrático



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

1.1. Origen y construcción del corredor

El corredor vial Bogotá-Villavicencio constituye una infraestructura estratégica de transporte de interés nacional, al conectar la capital del país con la Orinoquía y garantizar la articulación terrestre de los departamentos de Meta, Casanare, Arauca, Vichada y Guaviare, así como su conexión funcional con Caquetá y Guainía. Su área de influencia comprende aproximadamente 469.000 km², equivalentes al 41% del territorio continental colombiano, y beneficia de manera directa a cerca de 2,65 millones de habitantes. En consecuencia, este corredor desempeña un papel esencial en la integración territorial, la cohesión regional y la conectividad logística del país.

Desde la perspectiva económica, el corredor soporta actividades de importancia estratégica para Colombia. Por esta vía se moviliza aproximadamente el 7% de la carga nacional (con un flujo cercano a 10.179 vehículos diarios, de los cuales el 39% corresponde a transporte de carga); ingresa el 16,3% de los alimentos que abastecen los mercados mayoristas de Bogotá, y se articula la región que concentra el 83,1% de la producción petrolera nacional. Su operación continua resulta, por tanto, determinante para garantizar la seguridad alimentaria, la cadena logística, el abastecimiento energético y la competitividad de los sectores productivos.

Sin embargo, la complejidad geológica de la Cordillera Oriental y la creciente ocurrencia de fenómenos hidrometeorológicos han incrementado la vulnerabilidad del corredor, ocasionando cierres recurrentes e interrupciones que generan pérdidas económicas superiores a $20.000 millones por cada día de cierre total, además de afectar el transporte de mercancías, el abastecimiento y la movilidad regional. En este contexto, el proyecto propone declarar el corredor Bogotá-Villavicencio como infraestructura de interés nacional, con el propósito de priorizar su planificación, intervención y fortalecimiento, orientando las inversiones necesarias para garantizar su resiliencia, continuidad operativa y capacidad de respuesta frente a los desafíos presentes y futuros.

1.2. Evolución y modernización de la infraestructura

Desde su entrada en operación en 1936, el corredor Bogotá-Villavicencio ha sido objeto de un proceso continuo de modernización para responder al crecimiento de la demanda de transporte y a las complejas condiciones geológicas de la Cordillera Oriental. Las principales intervenciones han incluido la ampliación y mejoramiento de la vía, la estabilización de taludes, la construcción y rehabilitación de puentes y la ejecución de obras de drenaje, con el propósito de garantizar la continuidad y seguridad de la conexión entre el centro del país y la Orinoquía.

Un hito fundamental en este proceso se produjo durante el gobierno del presidente César Gaviria Trujillo, cuando el Documento Conpes 2654 de 1993 estableció los lineamientos[1] para desarrollar el corredor bajo el modelo de concesión. Esta decisión marcó el inicio de una nueva etapa al incorporar inversión privada en la rehabilitación, construcción, operación y mantenimiento de la vía, y abrió paso al esquema contractual que se describe en el numeral siguiente.

Quince años después, el crecimiento del tránsito de pasajeros y carga, impulsado por la expansión agropecuaria, petrolera, comercial y turística de la Orinoquía, superó la capacidad del corredor. En respuesta, el Documento Conpes 3535 de 2008 emitió concepto favorable[2] para la adición y prórroga del contrato de concesión, permitiendo ejecutar obras de doble calzada, túneles, viaductos y puentes que incrementaron la capacidad y fortalecieron la conectividad entre Bogotá y Villavicencio.

El Documento Conpes 3760 de 2013 estableció la política[3] para el desarrollo del programa de Concesiones de Cuarta Generación (4G). En este marco se priorizó nuevamente el corredor Bogotá-Villavicencio como uno de los proyectos estratégicos para la competitividad nacional y se definió su desarrollo bajo un esquema de Asociación Público-Privada orientado a culminar la doble calzada y a elevar los estándares de operación, mantenimiento y seguridad vial.

---

1 Consejo Nacional de Política Económica y Social, Documento Conpes 2654 de 1993.

2 Consejo Nacional de Política Económica y Social, Documento Conpes 3535 de 2008.

3 Consejo Nacional de Política Económica y Social, Documento Conpes 3760 de 2013.

Tres décadas de política pública convirtieron una carretera convencional en una vía de altas especificaciones. Los tiempos de viaje se redujeron, la capacidad aumentó y la conectividad entre el centro del país y la Orinoquía mejoró de forma verificable. La geología y el clima de la Cordillera Oriental, en cambio, no cambiaron: siguen obligando a obras permanentes de estabilización y mitigación del riesgo para sostener la operación.

1.3. Desarrollo del modelo concesionado

La modernización de la infraestructura estuvo acompañada por una evolución del modelo de gestión del corredor Bogotá-Villavicencio. A medida que aumentó la demanda de transporte y se hicieron más evidentes los retos técnicos asociados a la operación de la vía, el Estado colombiano adaptó progresivamente los mecanismos de financiación, construcción, operación y mantenimiento, buscando garantizar la sostenibilidad de una infraestructura estratégica para la integración del centro del país con la región de la Orinoquía.

En desarrollo del modelo de concesiones definido por el Gobierno nacional, el Contrato de Concesión número 444 de 1994, suscrito con la Concesionaria Vial de los Andes S. A. (Coviandes), permitió durante veinticinco años ejecutar importantes obras de rehabilitación, ampliación, construcción, operación y mantenimiento del corredor. Este esquema constituyó uno de los primeros modelos de participación privada en infraestructura vial del país y permitió consolidar un proceso continuo de modernización que mejoró significativamente las condiciones de transitabilidad y los niveles de servicio de la carretera.

Posteriormente, en desarrollo de la política de Concesiones de Cuarta Generación (4G), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) adjudicó el Contrato de Concesión bajo esquema de Asociación Público-Privada (APP) número 005 del 9 de junio de 2015 a la Concesionaria Vial Andina S. A. S. (Coviandina). Este contrato tuvo como objeto la financiación, elaboración de estudios y diseños, construcción de la nueva calzada entre Chirajara y Fundadores, así como la operación y mantenimiento integral del corredor con estándares superiores de disponibilidad, seguridad vial y atención al usuario.

Con la terminación del contrato de concesión de Coviandes el 2 de noviembre de 2019, Coviandina asumió la administración, operación y mantenimiento de la totalidad del corredor Bogotá-Villavicencio, mientras Coviandes continuó únicamente con la ejecución de las obras de estabilización que se encontraban en desarrollo en el sector del kilómetro 58. Desde entonces, la gestión del corredor se desarrolla bajo un esquema de concesión de cuarta generación que incorpora monitoreo permanente de la infraestructura, gestión integral del riesgo, mantenimiento rutinario y periódico, atención de emergencias, gestión predial, social y ambiental, así como la ejecución de obras orientadas a garantizar la continuidad operacional de la vía.

Tabla 1. Comparación de los contratos de concesión Coviandes y Coviandina

Aspecto	Coviandes	Coviandina
Inicio del contrato	1994	2015
Tipo de concesión	Primera generación	Cuarta generación (4G - APP)
Objeto principal	Rehabilitación, construcción, operación y mantenimiento	Construcción de nueva calzada, operación y mantenimiento integral
Estado	Finalizado en 2019	Vigente
Entidad concedente	INVÍAS (1994) →INCO (2003) → ANI (2011)	Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)

Fuente: *elaboración propia con base en el Contrato de Concesión número 444 de 1994, suscrito con la Concesionaria Vial de los Andes S.A. (Coviandes), y el Contrato de Concesión número 005 de 2015, suscrito con la Concesionaria Vial Andina S. A. S. (Coviandina), de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).*

La experiencia acumulada durante la ejecución de ambos contratos evidenció que la principal amenaza para la operación del corredor Bogotá-Villavicencio no correspondía únicamente al desgaste propio de la infraestructura vial, sino a las particulares condiciones geológicas y climáticas de la Cordillera Oriental. Los frecuentes deslizamientos, caídas de roca, procesos de remoción en masa y pérdidas de banca generaron intervenciones cuyo costo, complejidad técnica y nivel de riesgo excedían las actividades ordinarias de operación y mantenimiento previstas en los contratos de concesión.

Ante esta realidad, durante el gobierno del presidente Juan Manuel Santos Calderón, el Gobierno nacional adoptó un cambio sustancial en el modelo de gestión del corredor al diferenciar las obligaciones propias del concesionario de aquellas relacionadas con la atención de los denominados puntos críticos. Bajo este nuevo enfoque, se reconoció que la estabilización definitiva de los sectores con mayor inestabilidad geológica no podía depender exclusivamente del equilibrio económico de los contratos de concesión, sino que requería la intervención directa del Estado mediante inversiones extraordinarias financiadas con recursos públicos y ejecutadas a través de contratos específicos.

De ese modo, mientras el concesionario continuó siendo responsable de la operación, conservación, mantenimiento rutinario y atención de emergencias sobre la infraestructura concesionada, la Nación, a través de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), comenzó a estructurar y financiar proyectos independientes para intervenir los sectores más vulnerables mediante estudios especializados, obras de estabilización geotécnica, recuperación de bancas, estructuras de contención, drenajes y demás soluciones de ingeniería orientadas a garantizar la continuidad del corredor.

Posteriormente, este modelo se fortaleció mediante convenios interadministrativos entre la ANI y el Instituto Nacional de Vías (Invías), que permitieron articular capacidades técnicas y financieras para ejecutar intervenciones en los puntos de mayor complejidad geológica, manteniendo en cabeza del concesionario las obligaciones contractuales de operación y mantenimiento, mientras el Estado asumía la responsabilidad sobre las soluciones estructurales de largo plazo.

A diferencia de la mayoría de las concesiones viales del país, la sostenibilidad de este corredor nunca dependió solo del cumplimiento del contrato. Ha exigido intervención permanente de la Nación para financiar obras extraordinarias frente a una condición geológica excepcional. El corredor desborda, así, el concepto tradicional de infraestructura concesionada: su continuidad operacional no puede quedar sujeta al equilibrio económico de un contrato. Precisamente sobre esta realidad se fundamenta la propuesta de reconocer el corredor Bogotá-Villavicencio como infraestructura de interés nacional.

1.4. Inversiones realizadas en el corredor

Desde la implementación del modelo de concesión en 1994, el corredor Bogotá-Villavicencio ha concentrado uno de los mayores esfuerzos de inversión en infraestructura vial realizados por el Estado colombiano. La magnitud de los recursos públicos y privados destinados a su construcción, ampliación, operación, mantenimiento y estabilización evidencia no solo su importancia estratégica para la conectividad nacional, sino también la complejidad técnica que representa mantener en operación una vía ubicada sobre uno de los sectores geológicamente más inestables de la Cordillera Oriental.

1.4.1. Inversión directa del Estado

El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías (Invías), el entonces Instituto Nacional de Concesiones (INCO) y posteriormente la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), ha financiado durante más de tres décadas la construcción de nueva infraestructura, la ampliación de la doble calzada, la atención de emergencias, la estabilización de taludes y la recuperación de sectores afectados por movimientos en masa.

Estas inversiones se han materializado mediante recursos del Presupuesto General de la Nación, documentos Conpes, contratos de concesión, convenios interadministrativos y contratos de obra pública para la atención de puntos críticos. Particularmente desde 2018, la Nación ha incrementado significativamente la destinación de recursos para atender la inestabilidad geológica del corredor, ejecutando intervenciones independientes de los contratos concesionados para garantizar la continuidad del servicio y reducir el riesgo sobre los usuarios.

Entre estas actuaciones se destacan las obras de estabilización de seis puntos críticos del corredor, con una inversión superior a $30.917 millones[4]. Posteriormente, en 2024, el Gobierno nacional suscribió un convenio interadministrativo entre la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (Invías) por $234.000 millones, destinado a financiar estudios, diseños y obras para la atención de cinco sitios críticos priorizados del corredor[5]. Adicionalmente, el Invías adjudicó un contrato por $37.000 millones para intervenir los sectores del kilómetro 48 y el puente sobre la quebrada Estaquecá[6], afectados por procesos de inestabilidad geotécnica.

El plan de intervención definido por el Gobierno nacional comprende actuaciones en sectores estratégicos como los kilómetros 46+120 (quebrada Estaquecá), 50+100 (Puentes Naranjal), 56+900, 58+900 (Guayabetal), 69+350 (Pipiral) y el túnel de quebrada Blanca, así como estudios y diseños para otros siete puntos de complejidad media[7], evidenciando que la inversión pública ha evolucionado desde la construcción de infraestructura hacia un modelo permanente de gestión del riesgo geológico.

En conjunto, solo las inversiones públicas oficialmente anunciadas entre 2020 y 2024 para la atención de emergencias y puntos críticos superan los $301.000 millones[8], sin incluir los recursos ejecutados mediante contratos de mantenimiento rutinario, operación, monitoreo geotécnico y demás intervenciones financiadas directamente por la Nación. Conservar este corredor, en otras palabras, cuesta al Estado mucho más de lo que un contrato de concesión contempla, y se lo cuesta todos los años.

---

4 Ministerio de Transporte – Agencia Nacional de Infraestructura, "Gobierno nacional adelantará nuevas obras en seis puntos críticos del corredor Bogotá-Villavicencio", Villavicencio, 30 de octubre de 2020. La cifra de $30.917 millones corresponde a pesos de diciembre de 2019 y comprende las obras de estabilización de seis puntos críticos, adicionales a la intervención del Muro Patero (PR67+380).

5 Ministerio de Transporte, "Gobierno nacional asigna $234.000 millones para atender sitios críticos en el corredor Bogotá – Villavicencio", comunicado de prensa, Bogotá, D. C., 15 de mayo de 2024. En el mismo sentido, Instituto Nacional de Vías (Invías), sala de prensa, mayo de 2024.

6 Instituto Nacional de Vías (Invías), sala de prensa, mayo de 2024, y Ministerio de Transporte, comunicado de prensa del 15 de mayo de 2024.

7 Ministerio de Transporte, comunicado de prensa del 15 de mayo de 2024: cinco puntos priorizados con estudios y diseños por $33.000 millones, contratación de obras por $186.000 millones y un paquete de siete proyectos con estudios y diseños por $15.000 millones.

8 Cifra agregada a partir de las inversiones anunciadas oficialmente entre 2020 y 2024 ($30.917 millones en seis puntos críticos, $234.000 millones del convenio interadministrativo ANI–Invías de 2024 y $37.000 millones del contrato adjudicado por el Invías). Adicionalmente, mediante otrosí al convenio interadministrativo ANI número CI-022-2022 / Invías número 1559 de 2022, la ANI adicionó $10.000 millones para un total de $40.000 millones destinados a cuatro sitios críticos del corredor concesionado (Invías, sala de prensa, 27 de septiembre de 2024).

1.4.2. Inversión mediante concesiones y asociaciones público-privadas

El desarrollo del corredor Bogotá-Villavicencio ha estado soportado, en gran medida, en esquemas de concesión y de asociación público-privada (APP), mediante los cuales el Estado colombiano ha vinculado capital privado para financiar, construir, rehabilitar, ampliar, operar y mantener la infraestructura vial. Estos mecanismos han permitido complementar la inversión directa de la Nación y acelerar la ejecución de proyectos estratégicos, bajo contratos en los que la infraestructura permanece como un bien público, mientras la planeación, regulación y supervisión continúan en cabeza del Estado.

En desarrollo de este modelo, mediante el Contrato de Concesión número 444 de 1994, el Instituto Nacional de Vías (Invías) adjudicó a la Concesionaria Vial de los Andes S. A. (Coviandes) la rehabilitación[9], construcción, operación y mantenimiento del corredor Bogotá-Villavicencio. La supervisión del contrato fue asumida posteriormente por el Instituto Nacional de Concesiones (INCO), creado en 2003, y desde 2011 por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). Aunque el contrato fue suscrito inicialmente por un valor aproximado de $79.216 millones (pesos de 1994), la creciente demanda de transporte y la necesidad de ampliar la capacidad del corredor hicieron necesaria una evolución permanente del proyecto, materializada en 53 modificaciones contractuales, un contrato adicional y cuatro otrosíes, mediante los cuales se incorporaron nuevas obras de infraestructura y se amplió el alcance de la concesión.

La principal transformación del contrato se produjo con la suscripción del Contrato Adicional número 1 de 2010, mediante el cual se incorporó el proyecto de segunda calzada El Tablón-Chirajara. Esta modificación contempló un plan de inversiones por $1,835 billones, expresados en pesos constantes de diciembre de 2008, destinados a la construcción de aproximadamente 29 kilómetros de nueva doble calzada, 18 túneles, 45 puentes y viaductos, además de numerosas obras hidráulicas y de estabilización geotécnica requeridas por la compleja topografía del corredor. Como resultado de la evolución contractual, el Contrato de Concesión número 444 de 1994 alcanzó una inversión acumulada cercana a los $3 billones a precios de 2018[10], consolidándose como uno de los proyectos concesionados de mayor inversión desarrollados en la infraestructura vial del país.

Posteriormente, mediante el Contrato de Concesión número 005 de 2015, la Agencia Nacional de Infraestructura adjudicó a la Concesionaria Vial Andina S. A. S. (Coviandina) el desarrollo de la Asociación Público-Privada (APP) Chirajara–Fundadores, por un valor de $2,185 billones[11]. El contrato comprende la construcción de 22,6 kilómetros de nueva doble calzada, 6 túneles, 27 puentes y viaductos, además de la administración, operación y mantenimiento de 85,6 kilómetros del corredor Bogotá-Villavicencio bajo los estándares establecidos para las concesiones de cuarta generación (4G). A la fecha, la ANI reporta la culminación del 100 % de las obras contempladas en la fase de construcción del proyecto.

En conjunto, estos dos contratos representan inversiones comprometidas superiores a $5 billones, sin considerar los recursos destinados posteriormente por la Nación para la atención de puntos críticos, obras de estabilización geotécnica recuperación de infraestructura y demás intervenciones extraordinarias. Ninguno de los dos modelos bastó por sí solo: el corredor se ha sostenido sobre la concurrencia entre la inversión directa de la Nación y los mecanismos de concesión y asociación público-privada.

1.4.3. Magnitud de la inversión acumulada

Durante las últimas tres décadas, el corredor Bogotá-Villavicencio ha requerido un esfuerzo permanente de inversión pública y privada para garantizar su funcionamiento. De acuerdo con la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el contrato de concesión número 444 de 1994 acumuló inversiones cercanas a $3 billones, mientras que el contrato número 005 de 2015 fue adjudicado por $2,185 billones. A estos recursos se suman más de $301.000 millones ejecutados directamente por la Nación para la atención de emergencias, la estabilización de taludes y la mitigación del riesgo geológico.

En conjunto, las inversiones oficialmente identificadas para el desarrollo, modernización, operación y mantenimiento del corredor superan los $5,4 billones, sin incluir los costos de operación

9 Contrato de Concesión número 444 del 2 de agosto de 1994, suscrito por el Instituto Nacional de Vías (Invías) con la Concesionaria Vial de los Andes S.A. (Coviandes), posteriormente cedido al Instituto Nacional de Concesiones (INCO) y hoy a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura. Mediante el Adicional número 1 del 22 de enero de 2010 se incorporó la construcción de la doble calzada en el sector El Tablón-Chirajara. La reversión del contrato se surtió el 2 de noviembre de 2019, con la entrega a la ANI del corredor entre el K0+000 y el K85+600.

10 Inversión acumulada del Contrato de Concesión número 444 de 1994. La Agencia Nacional de Infraestructura reportó en 2019 que en dicho contrato "se invierten recursos por 3 billones de pesos", con un avance del 99 %. Un análisis publicado en 2018 estableció que el valor del contrato, llevado a precios de ese año, había pasado de medio billón a tres billones de pesos, tras setenta y cinco otrosíes. El valor inicial pactado el 2 de agosto de 1994 fue superior a $79.000 millones. La concesionaria reporta que la primera etapa —Portal Bogotá (K13) a Puente Real (K38+500), incluido el túnel Boquerón— demandó $0,43 billones a precios de abril de 2019, financiada con recursos propios recuperados en un 96,2 % mediante recaudo de peajes y en un 3,8 % con aportes del Invías.

11 Contrato de Concesión número 005 del 9 de junio de 2015. La Agencia Nacional de Infraestructura y la Concesionaria Vial Andina S.A.S. han reportado de manera reiterada una inversión superior a 2 billones de pesos para la construcción de la nueva calzada Chirajara–Fundadores, financiada en su totalidad con recursos privados y sin recursos públicos. El cierre financiero del proyecto se concretó por 1,6 billones de pesos, con créditos de bancos del Grupo Aval, la Financiera de Desarrollo Nacional y el Fondo de Capital Privado FCP 4G Credicorp Capital – Sura Asset Management. Según la ANI, las inversiones conjuntas del segundo y el tercer tercio del corredor superan los 4,8 billones de pesos a precios de diciembre de 2017. El valor total del contrato, que comprende además la administración, operación y mantenimiento de todo el corredor durante su vigencia, ha sido reportado en cerca de 5 billones de pesos.

rutinaria, mantenimiento periódico, gestión predial, ambiental y social, ni las intervenciones adicionales ejecutadas durante la vigencia de las concesiones. Estas cifras evidencian la magnitud del esfuerzo fiscal que el Estado ha destinado para preservar la funcionalidad de una infraestructura indispensable para la conectividad nacional.

La dimensión de esa inversión resulta aún más significativa si se considera que corresponde a un corredor de apenas 85,6 kilómetros, equivalente a cerca de $63.000 millones por kilómetro. Ello demuestra que el principal desafío no radica en ampliar la infraestructura, sino en garantizar su estabilidad y operación continua frente a las complejas condiciones geológicas de la Cordillera Oriental. En ese contexto, la presente iniciativa legislativa constituye una respuesta necesaria para reconocer el carácter estratégico del corredor, orientar la acción coordinada del Estado y priorizar las inversiones requeridas para brindar una solución estructural y definitiva a una problemática que, desde hace décadas, afecta la conectividad, la competitividad y el desarrollo del país.

1.4.4. Evolución reciente de los mecanismos de financiación del corredor

Con el inicio del Gobierno del Presidente Gustavo Petro Urrego, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) reorientó la estrategia para culminar el Primer Tercio Boquerón-El Tablón, único tramo del corredor que aún no cuenta con una solución definitiva en doble calzada. En septiembre de 2023, la ANI adjudicó una consultoría por $6.346 millones al Consorcio Corredor B-T 05 para estructurar un nuevo corredor de aproximadamente 32 kilómetros, con diseños a nivel de factibilidad y una reducción estimada del 40 % en el tiempo de viaje entre Bogotá y Villavicencio. Posteriormente, en octubre de 2025, la entidad informó la culminación de la Fase II de la estructuración y el avance de la revisión de los estudios técnicos, jurídicos y financieros para definir el esquema definitivo de contratación mediante una nueva Asociación Público-Privada (APP)[12].

A las dificultades para financiar este tramo se suma la situación del proyecto Chirajara-Fundadores. En agosto de 2026, la Contraloría General de la República formuló un hallazgo fiscal por $824.960 millones contra la ANI al establecer que el Viaducto Chirajara, finalizado desde febrero de 2024, continúa sin entrar en operación, manteniendo fuera de servicio aproximadamente 6,5 kilómetros del corredor por las intervenciones pendientes en el Túnel 13 y el Puente 1 del sector de quebrada Seca. El órgano de control concluyó que la Agencia no adelantó oportunamente las actuaciones técnicas, administrativas, financieras y contractuales necesarias y recordó que el laudo arbitral del 10 de noviembre de 2023, posteriormente confirmado por el Consejo de Estado, atribuyó a la ANI el riesgo de inestabilidad del kilómetro 58 y la responsabilidad de ejecutar las obras requeridas. Aunque el hallazgo fiscal no constituye una decisión definitiva, evidencia las dificultades institucionales que han impedido poner en servicio una infraestructura ya construida y financiada[13].

Estos antecedentes demuestran que la culminación del corredor Bogotá-Villavicencio no depende únicamente de la disponibilidad de recursos, sino también de una capacidad institucional que garantice la coordinación, priorización y ejecución oportuna de las intervenciones requeridas. Por ello, la presente iniciativa legislativa busca consolidar un marco que reconozca el carácter estratégico del corredor y fortalezca su priorización dentro de la política nacional de infraestructura, con el propósito de impulsar las decisiones e inversiones necesarias para lograr su culminación definitiva y asegurar su operación continua al servicio del desarrollo económico y la integración territorial del país.

1.5. Configuración actual del corredor

1.5.1. Configuración general del corredor

Como resultado de las inversiones ejecutadas durante las últimas tres décadas, el corredor Bogotá-Villavicencio se ha consolidado como una de las infraestructuras viales más complejas y estratégicas del país. Su configuración integra obras desarrolladas mediante inversión pública, contratos de concesión y asociaciones público-privadas, incorporando túneles, viaductos, puentes y demás estructuras de alta ingeniería que permiten superar la Cordillera Oriental y garantizar la conexión terrestre entre el centro del país y la región de la Orinoquía.

Aunque el corredor principal entre Bogotá y Villavicencio tiene una longitud aproximada de 85,6 kilómetros, la infraestructura concesionada alcanza cerca de 174 kilómetros, como resultado de la coexistencia de calzadas independientes, variantes, túneles, viaductos, retornos operacionales y demás obras complementarias necesarias para responder a las complejas condiciones geológicas y topográficas

---

[12] Agencia Nacional de Infraestructura, "Seleccionan consultor que hará la estructuración en doble calzada del primer tercio de la vía al Llano", 13 de septiembre de 2023. La consultoría fue adjudicada al Consorcio Corredor B-T 05, integrado por C&M Consultores S.A.S. y ESI Consulting S. A. S. – BIC, para estructurar integralmente el tramo Boquerón–El Tablón, de 32 kilómetros, con diseños a nivel de factibilidad y un plazo de ejecución de 15 meses. Según la ANI, el proyecto permitiría reducir en aproximadamente un 40 % el tiempo de viaje entre Bogotá y Villavicencio. Véase también Agencia Nacional de Infraestructura, "ANI avanza en estructuración del primer tercio de la vía Bogotá–Villavicencio", 21 de octubre de 2025.

[13] Contraloría General de la República, Delegada para el Sector de Infraestructura, Informe de Auditoría de Cumplimiento al Contrato de Concesión 4G de Iniciativa Privada Chirajara–Fundadores y contratos asociados al corredor Bogotá–Villavicencio, vigencias 2022–2025, 5 de agosto de 2026. El informe formuló un hallazgo fiscal por $824.960 millones, el cual dio apertura al correspondiente proceso de responsabilidad fiscal, sin constituir una decisión definitiva. La Contraloría estableció que aproximadamente 6,5 kilómetros del corredor permanecen fuera de operación por las intervenciones pendientes en el Túnel 13 y el Puente 1 del sector de quebrada Seca, cuya ejecución corresponde a la Agencia Nacional de Infraestructura conforme al laudo arbitral del 10 de noviembre de 2023, decisión que quedó en firme tras la providencia del Consejo de Estado de junio de 2024.

del trazado. Esta configuración evidencia que se trata de un corredor cuya operación y mantenimiento trascienden los parámetros de una infraestructura vial convencional.

Actualmente, el corredor registra un Tránsito Promedio Diario (TPD) de 10.179 vehículos, de los cuales aproximadamente el 39 % corresponde a transporte de carga[14]. Por esta infraestructura se movilizan hidrocarburos, alimentos, insumos agropecuarios, mercancías y pasajeros provenientes principalmente de los departamentos de Meta, Casanare, Arauca, Vichada y Guaviare. Estas condiciones consolidan al corredor como el principal eje de integración logística entre la Orinoquía y el centro del país y ponen de manifiesto que garantizar su operación continua constituye un asunto de interés nacional, cuya atención exige una política pública permanente y una priorización institucional acorde con su importancia estratégica.

Tabla 2. Características generales del corredor Bogotá-Villavicencio

Característica	Magnitud
Longitud Bogotá-Villavicencio	85,6 km
Desarrollo total del corredor concesionado	174 km
Segunda calzada construida	51,6 km
Túneles	28 (24 en las calzadas nuevas y 4 en la calzada existente)
Longitud aproximada de túneles	Cerca de 32 km
Puentes y viaductos	143 en el corredor (72 en las calzadas nuevas)
Tránsito Promedio Diario (TPD)	10.179 vehículos/día (ANI)
Concesión vigente	APP Chirajara – Fundadores

Fuente: elaboración propia con base en información de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y de la Concesionaria Vial Andina S. A. S. (Coviandina), según las fuentes citadas en el texto.

1.5.2. Organización funcional del corredor

Desde el punto de vista técnico y operacional, el corredor Bogotá-Villavicencio se encuentra dividido en tres grandes sectores funcionales, comúnmente denominados Primer Tercio, Segundo Tercio y Tercer Tercio, los cuales presentan características constructivas, topográficas y operacionales diferentes.

El Primer Tercio, comprendido entre Bogotá (El Portal, K0+000) y El Tablón (K35+400), con una longitud de 35,4 kilómetros, es el único sector que conserva calzada sencilla en la mayor parte de su recorrido y constituye, por sus restricciones topográficas y ambientales, el principal tramo pendiente para la consolidación de la doble calzada, según se expuso en el numeral 2.4.4.

El Segundo Tercio, comprendido entre El Tablón y Chirajara, fue desarrollado mediante el Contrato de Concesión número 444 de 1994 con la Concesionaria Vial de los Andes S.A. – Coviandes, incorporando una segunda calzada de aproximadamente 29 kilómetros -longitud medida sobre el trazado de la calzada nueva, que difiere del abscisado del corredor y por ello excede los 27,6 kilómetros del tramo-, 45 puentes, 18 túneles y cuatro galerías de evacuación, obras que permitieron incrementar significativamente la capacidad del corredor.

El Tercer Tercio, entre Chirajara (PR62+965) y Villavicencio (Fundadores, PR85+600), fue desarrollado mediante la Asociación Público-Privada (APP) Chirajara–Fundadores, incorporando 22,6 kilómetros de nueva doble calzada organizados en seis unidades funcionales, con seis túneles, trece galerías de evacuación, veintisiete puentes vehiculares y dieciocho intersecciones, constituyéndose en uno de los proyectos de infraestructura vial más importantes ejecutados recientemente en Colombia.

1.5.3. Infraestructura estratégica del corredor

La configuración actual del corredor incorpora una infraestructura de alta complejidad técnica diseñada para responder a las condiciones geológicas y topográficas de la Cordillera Oriental. En conjunto, la vía dispone de 28 túneles y 143 puentes y viaductos[15], cerca de 32 kilómetros de infraestructura subterránea - entre ella el túnel de Buenavista, de 4.558 metros, el de mayor longitud del corredor-, obras geotécnicas permanentes, sistemas de drenaje profundo, pantallas ancladas, pilotes, galerías de evacuación, centros de control operacional, estaciones de peaje y sistemas de monitoreo que permiten mantener la operación del corredor bajo estándares de seguridad y servicio propios de una infraestructura estratégica nacional.

No obstante, pese al importante desarrollo alcanzado, la configuración actual del corredor aún presenta retos asociados a la culminación del Primer

[14] Agencia Nacional de Infraestructura, Estudios en etapa de prefactibilidad. Corredor Bogotá–Villavicencio, Sector 1 (Bogotá–El Tablón). El estudio reporta un Tránsito Promedio Diario (TPD) de 10.179 vehículos en la estación de peaje Boquerón, de los cuales el 39 % corresponde a camiones y el 2 % a autobuses. Asimismo, registra volúmenes entre 6.842 y 7.990 vehículos diarios en los demás tramos del corredor, con una participación cercana al 40 % de vehículos de carga. En 2025, la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera (Colfecar) informó un tráfico promedio cercano a 10.000 vehículos diarios, de los cuales aproximadamente 4.000 corresponden al transporte de carga.

[15] Inventario por tramo. Segundo Tercio (El Tablón-Chirajara): 29 kilómetros de doble calzada, 45 puentes, 18 túneles y cuatro galerías de escape, según la Agencia Nacional de Infraestructura y el Ministerio de Transporte. Tercer Tercio (Chirajara-Fundadores): 6 túneles, 13 túneles de evacuación, 27 puentes vehiculares, 6 puentes peatonales, 18 intersecciones y 10,22 kilómetros de vía, para un total de 32,9 kilómetros de obra, según el reporte de avance de obra finalizada de la Concesionaria Vial Andina S. A. S. (Coviandina), con corte al 31 de enero de 2024. Los seis túneles del Tercer Tercio son el Túnel 1 (1.935 m), el Túnel 2 (497 m), el Túnel 3, el Túnel 5, el Túnel 6 – Bijagual (200 m) y el Túnel 7 – Buenavista, este último de 4.558 metros y el de mayor longitud del corredor según la ANI. La suma de ambos tramos arroja 24 túneles, cifra que coincide con la reportada en el cuerpo del documento.

Tercio y a la necesidad permanente de ejecutar obras de estabilización derivadas de la compleja dinámica geológica de la Cordillera Oriental. Estas circunstancias hacen que el corredor Bogotá-Villavicencio continúe siendo una infraestructura en evolución, cuya consolidación demanda la concurrencia permanente de esfuerzos técnicos, financieros e institucionales por parte del Estado colombiano.



Figura 1. *Configuración actual del corredor Bogotá-Villavicencio e infraestructura estratégica.*

1.6. Condiciones geológicas y climáticas del corredor Bogotá-Villavicencio

El corredor Bogotá-Villavicencio constituye una de las infraestructuras viales de mayor complejidad geológica y climática del país. Su trazado atraviesa la vertiente oriental de la Cordillera Oriental de los Andes, una zona caracterizada por relieve abrupto, materiales geológicos jóvenes, intensa actividad tectónica, elevadas pendientes y uno de los regímenes de precipitación más altos de Colombia.

La interacción de estos factores genera condiciones permanentes de inestabilidad que inciden directamente en el diseño, construcción, operación y mantenimiento del corredor, incrementando su susceptibilidad a movimientos en masa, caída de rocas, erosión, crecientes súbitas y demás fenómenos asociados a la dinámica geológica e hidrometeorológica de la región. En consecuencia, la conservación de esta infraestructura exige intervenciones permanentes y obras de estabilización de alta complejidad.

A diferencia de otros corredores nacionales, donde las inversiones se orientan principalmente a la conservación rutinaria de la infraestructura, el corredor Bogotá-Villavicencio demanda una gestión permanente del riesgo geológico, sustentada en monitoreo geotécnico, estudios especializados y soluciones de ingeniería de carácter extraordinario. Esta condición explica que la estabilidad y continuidad del corredor dependan de una política pública de largo plazo y constituye una de las principales razones que justifican su reconocimiento como infraestructura de interés nacional.

1.6.1. Geología de la Cordillera Oriental

El corredor atraviesa la vertiente oriental de la Cordillera Oriental, una cadena montañosa formada durante el levantamiento andino ocurrido principalmente en el período cenozoico. En este sector predominan rocas sedimentarias intensamente plegadas y fracturadas, conformadas por areniscas, lutitas, limolitas y arcillolitas, materiales que presentan diferentes grados de meteorización y baja resistencia cuando son sometidos a procesos prolongados de infiltración de agua.

La presencia de estas unidades geológicas determina que amplios sectores del corredor presenten condiciones naturales de inestabilidad, favoreciendo la ocurrencia de procesos de remoción en masa y deslizamientos superficiales y profundos.

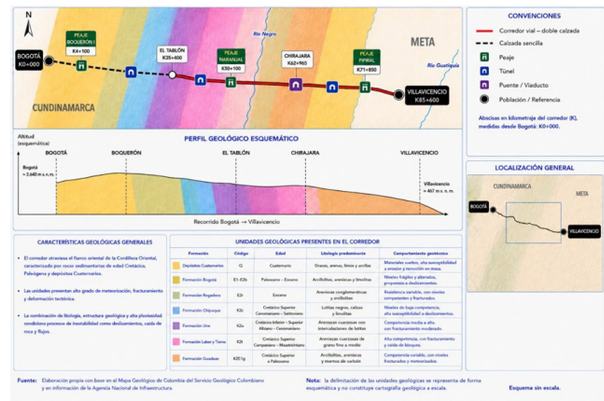


Figura 2. *Unidades geológicas del corredor Bogotá-Villavicencio.*

1.6.2. Actividad tectónica y fallas geológicas

El corredor se encuentra influenciado por importantes estructuras tectónicas regionales asociadas al sistema de fallas del Piedemonte Llanero, entre las que sobresalen las fallas de **Guaicáramo**, Servitá y Guayabetal, además de numerosos sistemas secundarios que generan un macizo altamente fracturado.

Estas estructuras producen zonas de debilidad permanente en el terreno, incrementando la susceptibilidad a deslizamientos, caída de bloques y deformaciones superficiales, especialmente durante los periodos de lluvia intensa.

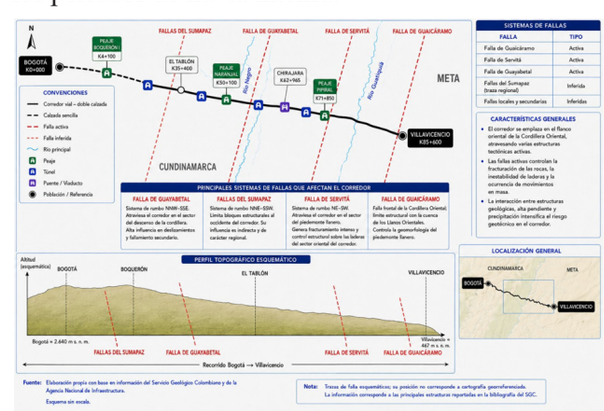


Figura 3. *Fallas geológicas y actividad tectónica en el área del corredor.*

1.6.3. Relieve y condiciones geomorfológicas

Uno de los rasgos que distingue al corredor Bogotá-Villavicencio es la marcada transición altitudinal entre el Altiplano Cundiboyacense y el Piedemonte Llanero. Como se observa en la Figura 4, en un recorrido de apenas 85,6 kilómetros la vía asciende desde

aproximadamente 2.640 metros sobre el nivel del mar en Bogotá hasta su cota máxima de 2.968 metros en el sector de Boquerón y desciende posteriormente hasta cerca de 467 metros en Villavicencio, lo que representa un desnivel aproximado de 2.501 metros. Este recorrido atraviesa pendientes pronunciadas, cañones profundos, numerosas quebradas de montaña y un relieve altamente accidentado.

Estas condiciones geomorfológicas han exigido el desarrollo de una infraestructura de alta complejidad técnica, descrita en el numeral 2.5.3, integrada no solo por túneles, puentes y viaductos, sino también por obras especializadas de estabilización y drenaje, entre las que se destacan muros de contención, pantallas ancladas, pilotes y obras hidráulicas destinadas a garantizar la estabilidad de la vía y la continuidad de su operación.

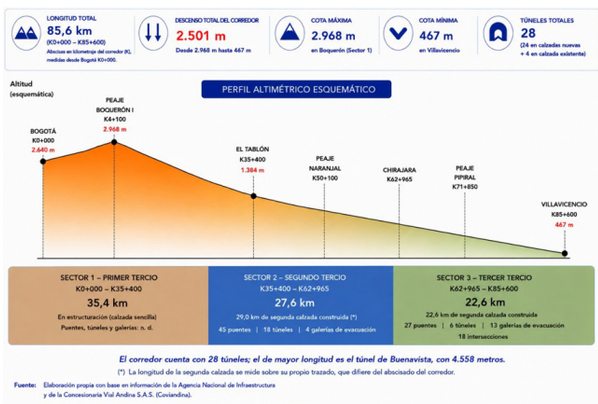


Figura 4. *Perfil altimétrico del corredor Bogotá-Villavicencio.*

1.6.4. Régimen climático e hidrológico

La vertiente oriental de la Cordillera Oriental registra uno de los mayores índices de precipitación del territorio nacional como consecuencia del efecto orográfico generado por los vientos húmedos provenientes de la Orinoquía.

En el sector medio del corredor, entre Pipiral y quebrada Blanca, se registran las mayores precipitaciones, con promedios multianuales de entre 3.000 y 4.000 milímetros al año. Esa agua se infiltra en los taludes, eleva las presiones de poros y favorece la ocurrencia de movimientos en masa y crecientes súbitas en las quebradas que cruzan el corredor.

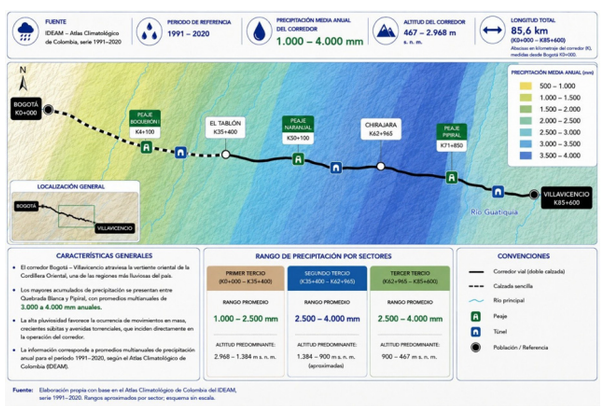


Figura 5. *Régimen de precipitación a lo largo del corredor.*

1.6.5. Amenazas naturales y cambio climático

La combinación de geología joven, intensa actividad tectónica, pendientes elevadas y alta pluviosidad convierte al corredor Bogotá-Villavicencio en una infraestructura permanentemente expuesta a múltiples amenazas naturales. Entre las principales se destacan:

- Movimientos en masa;
- Deslizamientos superficiales y profundos;
- Caída de rocas;
- Pérdida de banca;
- Socavación de estructuras;
- Erosión de taludes;
- Avenidas torrenciales;
- Crecientes súbitas.

A estas condiciones naturales se suma el incremento en la frecuencia e intensidad de eventos extremos asociado al cambio climático, fenómeno que ha aumentado la ocurrencia de lluvias extraordinarias y, en consecuencia, la necesidad de ejecutar obras permanentes de estabilización, monitoreo geotécnico y gestión integral del riesgo.

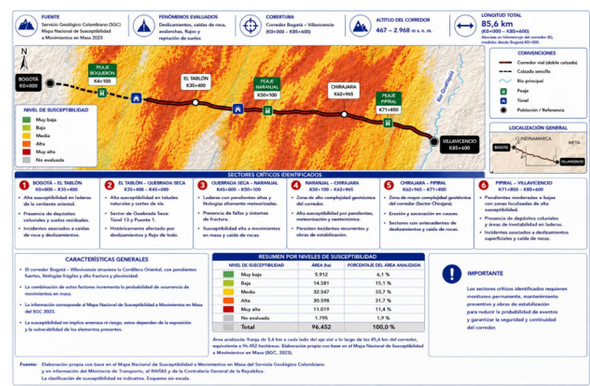


Figura 6. *Susceptibilidad a amenazas naturales por sectores del corredor.*

1.7. Principales emergencias y cierres

Las condiciones geológicas y climáticas descritas en el capítulo anterior se han materializado históricamente en múltiples emergencias que han afectado la operación del corredor Bogotá-Villavicencio. Durante las últimas décadas, esos fenómenos y, en casos excepcionales, las fallas estructurales de obras de infraestructura han ocasionado cierres parciales y totales de la vía, afectando la movilidad entre el centro del país y la Orinoquía.

Atender esas emergencias obligó al Estado a montar un modelo continuo de estabilización geotécnica, reconstrucción y gestión del riesgo, con inversiones extraordinarias que se suman a las de construcción y operación. Los casos que siguen recorren medio siglo del corredor.

Tabla 3. Principales emergencias y cierres registrados en el corredor Bogotá-Villavicencio

Fecha	Evento	Causa principal	Duración de la afectación	Principales impactos
Junio de 1974	Tragedia de quebrada Blanca	Desprendimiento masivo de tierra y roca	Destrucción de un tramo de la carretera	Más de quinientas víctimas; la zona fue declarada campo santo. El sector continúa siendo un punto crítico.
1999	Emergencia asociada al fenómeno La Niña	Lluvias extraordinarias y movimientos en masa	Cierres intermitentes durante varios meses	Deslizamientos generalizados, pérdida de banca e interrupción de la conectividad.
15 de enero de 2018	Colapso del puente Chirajara	Falla estructural durante la construcción	Suspensión del proyecto y rediseño de la estructura	Retraso en la culminación de la doble calzada, pérdidas humanas y Rediseño del proyecto.
Junio–diciembre de 2019	Emergencia de Guayabetal	Lluvias intensas, caída de rocas y movimientos en masa	Cierres totales y parciales durante varios meses	Desabastecimiento regional, restricciones al transporte de carga y ejecución de obras extraordinarias.
Diversos eventos	Movimientos en masa en Naranjal y quebrada Blanca	Alta precipitación e inestabilidad geológica	Restricciones temporales de movilidad	Nuevas obras de estabilización y monitoreo geotécnico.
2024	Intervención de puntos críticos	Persistencia de procesos de inestabilidad	Intervenciones preventivas	Convenio ANI–INVÍAS por $234.000 millones para atender cinco puntos críticos.
2025	Deslizamiento del kilómetro 18 (Chipaque)	Pérdida de banca y deslizamientos	Paso alternado por variante, con cupos limitados por sentido	Aumento de los tiempos de viaje de cuatro hasta catorce o dieciséis horas, con sobrecostos logísticos y Afectación del abastecimiento.
2026	Viaducto Chirajara sin entrar en operación	Intervenciones pendientes en el Túnel 13 y el Puente 1 (quebrada Seca)	Sin entrar en operación desde febrero de 2024	Hallazgo fiscal de la Contraloría por $824.960 millones; infraestructura construida y financiada que no presta servicio.

Fuente: elaboración propia con base en los registros de emergencias del Instituto Nacional de Vías (Invías), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Concesionaria Vial Andina S. A. S. (Coviandina), según las fuentes citadas para cada evento en el texto.

1.7.1. La tragedia de quebrada Blanca (1974)

El antecedente más grave en la historia del corredor ocurrió el 28 de junio de 1974, cuando un deslizamiento entre los kilómetros 72 y 77 de la antigua vía al Llano, en jurisdicción del municipio de Guayabetal, arrasó la carretera junto con la hilera de vehículos represados por un cierre preventivo. Según el Servicio Geológico Colombiano, se desprendieron entre quinientos mil y un millón de metros cúbicos de material, que destruyeron setecientos metros de vía y sepultaron a cerca de quinientas personas en cuestión de minutos. Solo veintisiete cuerpos pudieron ser recuperados, razón por la cual la zona fue declarada campo santo. Es el peor desastre vial registrado en la historia de Colombia.

El episodio no fue un hecho súbito ni imprevisible: durante años se habían registrado derrumbes, caídas de roca y accidentes en ese mismo sector. La respuesta institucional inmediata fue la construcción de una variante definitiva de 1,3 kilómetros con dos túneles y un puente de 117 metros, y la expedición de la Ley 9 de 1975, que ordenó la construcción de una autopista entre Bogotá y Villavicencio. Medio siglo después esa autopista sigue sin culminarse y el túnel de quebrada Blanca continúa figurando entre los puntos críticos priorizados por el Gobierno nacional, lo que demuestra que la inestabilidad de este sector no ha sido resuelta por ninguna de las intervenciones acometidas desde entonces.

1.7.2. Emergencias asociadas al fenómeno La Niña (1999)

El fenómeno La Niña registrado entre 1998 y 2000 ocasionó uno de los primeros episodios de afectación generalizada sobre el corredor Bogotá-Villavicencio. Las precipitaciones extraordinarias incrementaron la saturación de los suelos y desencadenaron múltiples movimientos en masa, pérdida de banca y caída de rocas, obligando a realizar cierres intermitentes de la vía y a ejecutar obras de emergencia para restablecer la conectividad entre Bogotá y los Llanos Orientales. Aunque las intervenciones permitieron recuperar

progresivamente la transitabilidad, este evento evidenció por primera vez la alta vulnerabilidad geológica del corredor y la necesidad de incorporar criterios permanentes de gestión del riesgo en su operación.

1.7.3. Colapso del puente Chirajara (2018)

El 15 de enero de 2018 se presentó el colapso del puente Chirajara durante su etapa de construcción, ocasionando el fallecimiento de nueve trabajadores y la suspensión inmediata de las obras. El puente hacía parte del proyecto Chirajara-Fundadores, desarrollado mediante la Asociación Público-Privada (APP) administrada por la Concesionaria Vial Andina S. A. S. (Coviandina).

Las investigaciones técnicas determinaron que el colapso obedeció a fallas estructurales en el diseño y no a un fenómeno geológico. Sin embargo, este evento representó uno de los mayores contratiempos en la modernización del corredor, obligando al rediseño integral de la estructura, la construcción de un nuevo puente y la modificación del cronograma de ejecución del proyecto.

1.7.4. Emergencia de Guayabetal (2019)

Durante 2019 el corredor enfrentó una de las emergencias geológicas más complejas de su historia reciente. Las lluvias intensas registradas en el sector de Guayabetal generaron múltiples movimientos en masa, caída de rocas y pérdida de banca, obligando al cierre total de la vía en repetidas oportunidades y a la implementación de restricciones permanentes para garantizar la seguridad de los usuarios.

La magnitud de la emergencia ocasionó afectaciones significativas al abastecimiento de alimentos, combustibles e insumos provenientes de la Orinoquía, así como sobre la movilidad de pasajeros y el transporte de hidrocarburos, evidenciando la alta dependencia del país respecto de este corredor estratégico.

1.7.5. Emergencias recientes y gestión permanente del riesgo (2023-2026)

Entre 2023 y 2026 el corredor continuó registrando eventos asociados a movimientos en masa y pérdida de estabilidad en sectores como Naranjal, quebrada Blanca, Pipiral y Estaquecá. El episodio de mayor impacto fue el deslizamiento registrado en 2025 en el kilómetro 18, en jurisdicción de Chipaque, que obligó a habilitar una variante sobre la vía antigua y a operar el paso de manera alternada, con cupos limitados por sentido. Los gremios del transporte estimaron que trayectos que ordinariamente tomaban cuatro horas llegaron a demorar entre catorce y dieciséis, con los sobrecostos logísticos y las afectaciones al abastecimiento que ello implica. Estas situaciones motivaron la ejecución de nuevas obras de estabilización geotécnica, el fortalecimiento del monitoreo en tiempo real y la destinación de recursos extraordinarios por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (Invías).

Estas actuaciones -entre ellas el convenio interadministrativo de 2024 y el contrato de estabilización del sector de Estaquecá, cuyas cuantías se detallan en el numeral 2.4.1- reflejan que la gestión del riesgo en el corredor es una obligación permanente del Estado y no una respuesta aislada frente a eventos excepcionales.

1.8. Desafíos pendientes del corredor

Las inversiones ejecutadas durante las últimas tres décadas han permitido consolidar al corredor Bogotá-Villavicencio como una de las infraestructuras viales más modernas y estratégicas del país. No obstante, su culminación no supone el fin de los desafíos que enfrenta, sino el inicio de una nueva etapa en la que su sostenibilidad dependerá de una gestión permanente del riesgo geológico, la continuidad de las inversiones y una adecuada coordinación institucional.

Uno de los principales retos consiste en culminar el denominado Primer Tercio, comprendido entre Boquerón y El Tablón, cuya estructuración continúa a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura. A ello se suma la necesidad de garantizar la entrada en operación de obras ya construidas, como el Viaducto Chirajara, finalizado en febrero de 2024, que continúa sin prestar servicio por las intervenciones pendientes en el Túnel 13 y el Puente 1 del sector de quebrada Seca. Esta situación demuestra que la disponibilidad de recursos y la ejecución física de las obras no son suficientes si no existe una capacidad institucional que permita culminarlas y ponerlas efectivamente al servicio de los usuarios.

De igual forma, las condiciones geológicas de la Cordillera Oriental exigen intervenciones permanentes de estabilización, monitoreo geotécnico e instrumentación en tiempo real, mientras que la creciente intensidad de los fenómenos hidrometeorológicos obliga a incorporar criterios de resiliencia y adaptación al cambio climático en las futuras actuaciones. A ello se suma la necesidad de consolidar un esquema estable de financiación que garantice la continuidad de las inversiones y fortalezca la articulación entre las entidades responsables de la planificación, ejecución y gestión del corredor.

Los desafíos descritos evidencian que la consolidación del corredor Bogotá-Villavicencio no depende únicamente de culminar las obras pendientes, sino de adoptar un modelo de gestión permanente que responda de manera integral a sus particulares condiciones geológicas, climáticas, operacionales y financieras. En ese contexto, la declaratoria del corredor como infraestructura de interés nacional constituye una herramienta para fortalecer su priorización dentro de la política pública, asegurar la continuidad de las inversiones y promover una gestión articulada que garantice su operación, resiliencia y sostenibilidad en beneficio de la conectividad, la competitividad y el desarrollo económico del país.

Tabla 4. Desafíos pendientes del corredor y necesidades de intervención.

Desafío estratégico	Situación actual	Necesidad de intervención
Culminación del Primer Tercio (Boquerón – El Tablón)	Proyecto en estructuración por la ANI.	Construcción de la doble calzada para eliminar el principal cuello de botella del corredor.
Entrada en operación de obras construidas	El viaducto Chirajara, terminado en febrero de 2024, aún no presta servicio.	Asegurar la culminación del Túnel 13 y el Puente 1 de Quebrada Seca y la recepción formal de las obras.
Estabilización geotécnica	Persisten sectores con alta susceptibilidad a movimientos en masa y caída de roca.	Ejecutar nuevas obras de estabilización, drenaje y protección de taludes.
Gestión integral del riesgo	Monitoreo permanente con necesidad de ampliación tecnológica.	Fortalecer sistemas de instrumentación, alerta temprana y monitoreo geotécnico en tiempo real.
Adaptación al cambio climático	Incremento de eventos extremos de precipitación y variabilidad climática.	Incorporar criterios de resiliencia y adaptación climática en las futuras intervenciones.
Esquema permanente de	Dependencia de proyectos e inversiones específicas.	Garantizar una fuente estable y prioritaria de recursos para inversión, mantenimiento y gestión del riesgo.
Coordinación institucional	Intervención de múltiples entidades con competencias complementarias.	Fortalecer la articulación entre el Ministerio de Transporte, ANI, INVÍAS, IDEAM, SGC, UNGRD y las entidades territoriales para una gestión integral del corredor.

Fuente: *elaboración propia a partir del análisis desarrollado en este capítulo y de las fuentes allí citadas, en particular las resoluciones tarifarias del Ministerio de Transporte y el Contrato de Concesión número 005 de 2015 de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).*

2. IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL CORREDOR

El capítulo anterior evidenció que el corredor Bogotá-Villavicencio constituye una infraestructura de alta complejidad técnica, cuya construcción, operación y mantenimiento han requerido inversiones superiores a $5,4 billones y una gestión permanente del riesgo geológico. Sin embargo, la necesidad de reconocerlo como infraestructura de interés nacional no se sustenta únicamente en la magnitud de las inversiones o en las dificultades que enfrenta, sino en la función estratégica que cumple para la integración territorial, la conectividad y el desarrollo económico del país.

En ese contexto, este capítulo expone las razones que justifican dicha declaratoria, a partir del territorio que articula, la ausencia de corredores con capacidad para sustituirlo y las funciones nacionales que dependen de su operación continua.

2.1. El corredor como eje de integración nacional

La configuración geográfica de Colombia, caracterizada por la presencia de tres cordilleras, extensas zonas de piedemonte y amplias regiones con baja densidad vial, hace que un reducido número de corredores concentre la conectividad entre los principales centros de producción, consumo y administración pública. En ese contexto, el corredor Bogotá-Villavicencio constituye el principal eje terrestre entre el centro del país y la Orinoquía, además de servir como acceso funcional hacia amplios sectores de la Amazonía.

Más que comunicar a Bogotá con Villavicencio, esta infraestructura conecta el principal centro político, administrativo y financiero del país con una región que concentra una parte significativa del potencial agropecuario, energético, minero, forestal y ambiental de Colombia. A través de este corredor se articulan directamente los departamentos de Meta, Casanare, Arauca, Vichada y Guaviare, así como las conexiones hacia Caquetá y Guainía, consolidándolo como el principal nodo de integración entre el centro del país y las regiones orientales.

Su importancia se refleja en la extensión del territorio que articula. Los cinco departamentos cuya conectividad terrestre con el centro del país depende directamente de este corredor -Meta, Casanare, Arauca, Vichada y Guaviare- suman cerca de 308.000 kilómetros cuadrados, equivalentes al 27 % del territorio continental nacional. Si se incorporan Caquetá y Guainía, cuya integración depende de corredores complementarios y del transporte multimodal, el área de influencia alcanza aproximadamente 469.000 kilómetros cuadrados, equivalentes al 41 % del territorio continental nacional, donde habitan cerca de 2,65 millones de personas, según las proyecciones del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

Aunque estos departamentos cuentan con corredores internos y conexiones secundarias, una parte significativa de su comunicación terrestre con el interior del país converge funcionalmente sobre el corredor Bogotá-Villavicencio. La Figura 7 presenta el territorio articulado por el corredor y las principales conexiones que, desde Villavicencio, enlazan la Orinoquía y sectores de la Amazonía con el centro del país.

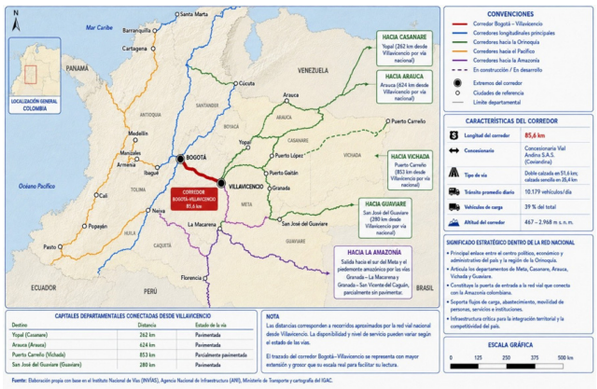


Figura 7. *El corredor Bogotá-Villavicencio como eje de integración nacional y sus conexiones hacia la Orinoquía y la Amazonia*

En consecuencia, el corredor Bogotá-Villavicencio trasciende el ámbito regional y constituye uno de los principales ejes de integración nacional, al conectar el centro político y económico del país con una extensa región estratégica para Colombia y garantizar la movilidad de personas, mercancías y bienes esenciales, fortaleciendo la presencia institucional del Estado y la cohesión territorial.

2.2. Área de influencia territorial

La importancia estratégica del corredor Bogotá-Villavicencio no se explica únicamente por su longitud o por el volumen de tránsito que soporta, sino por el territorio que articula. Su principal función consiste en conectar el centro del país con la Orinoquía y servir como puerta de acceso hacia amplios sectores de la Amazonía, integrando regiones cuya conectividad terrestre depende, de manera directa o funcional, de este eje vial.

A partir de Villavicencio se estructura una red de carreteras nacionales que comunica con los departamentos de Meta, Casanare, Arauca, Vichada y Guaviare, así como con corredores que permiten el acceso al Caquetá y a otros sectores de la Amazonía colombiana. Entre ellos se encuentra la Troncal Marginal de la Selva, cuyo tramo entre La Uribe y San Vicente del Caguán -cerca de 90 kilómetros- permanece sin construir, al igual que el tramo entre San Vicente del Caguán y San José del Guaviare. En consecuencia, mientras este corredor longitudinal no sea culminado, no existe una ruta alterna formal capaz de integrar estos territorios con el centro del país, por lo que su conectividad terrestre continúa dependiendo del corredor Bogotá-Villavicencio.

Esta condición explica que el área de influencia del corredor trascienda el departamento del Meta. Su área de influencia directa comprende Meta, Casanare, Arauca, Vichada y Guaviare, mientras que Caquetá y Guainía mantienen una influencia funcional a través de corredores complementarios y del transporte multimodal[16]. En conjunto, estos siete departamentos representan cerca de 469.000 kilómetros cuadrados, equivalentes al 41 % del territorio continental nacional, y albergan aproximadamente 2,65 millones de habitantes. La Figura 8 presenta el área de influencia directa y funcional del corredor, así como las principales conexiones nacionales que dependen de esta infraestructura.

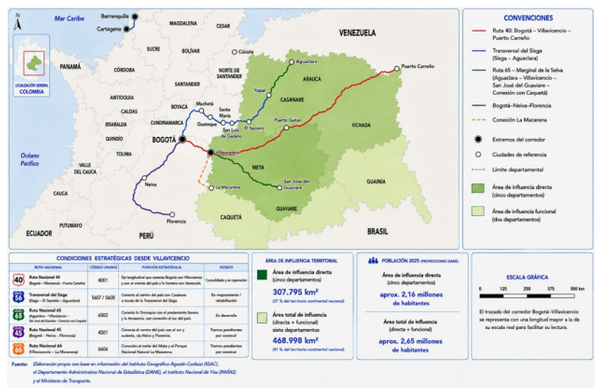


Figura 8. *Área de influencia territorial directa y funcional del corredor Bogotá-Villavicencio.*

La dimensión territorial de esta infraestructura también se refleja en las funciones que desempeñan los departamentos articulados por el corredor dentro del Sistema Nacional de Transporte. La Tabla 5 resume el área, el tipo de relación con el corredor y el papel estratégico que cumple cada uno de ellos dentro de la red vial nacional.

Tabla 5. Departamentos del área de influencia del corredor Bogotá-Villavicencio

Departamento	Región	Área (km²)	Relación con el corredor	Rol dentro del sistema nacional de transporte	Corredor nacional asociado
Meta	Orinoquía	85.635	Directa	Nodo principal de distribución hacia la Orinoquía colombiana.	Bogotá – Villavicencio
Casanare	Orinoquía	44.640	Directa	Conecta el norte de la Orinoquía con el centro del país.	Villavicencio – Yopal
Arauca	Orinoquía	23.818	Directa	Acceso al corredor fronterizo oriental y conexión con Venezuela.	Yopal – Arauca

16 Las extensiones departamentales corresponden a la superficie oficial reportada por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) y el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). La clasificación entre área de influencia directa y área de influencia funcional corresponde a una elaboración propia, realizada con base en la estructura de la Red Vial Nacional administrada por el Instituto Nacional de Vías (Invías) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

Vichada	Orinoquía	100.242	Directa	Integra el extremo Oriental del territorio nacional.	Puerto Gaitán – Puerto Carreño
Guaviare	Amazonía	53.460	Directa	Principal acceso terrestre a la Amazonia noroccidental	Villavicencio- San José del Guaviare
Caquetá	Amazonía	88.965	Funcional proyectada	Integración proyectada mediante la culminación de la Troncal Marginal de la Selva	Troncal Marginal de la Selva (tramo La Uribe-San Vicente del Caguán sin construir)
Guainía	Amazonía	72.238	Funcional	Integración territorial mediante corredores complementarios y transporte multimodal	Corredores multimodales y fluviales

Fuente: *elaboración propia con base en las áreas departamentales del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) y en la red vial nacional del Instituto Nacional de Vías (Invías), según las fuentes citadas en el texto.*

En consecuencia, el corredor Bogotá-Villavicencio constituye el principal eje de articulación entre el centro del país y las regiones orientales, al soportar la conectividad de un territorio que representa el 41 % del territorio continental colombiano. Esta dimensión territorial explica su importancia estratégica y justifica analizar, a continuación, si el sistema nacional de transporte dispone de corredores con capacidad para sustituir las funciones que actualmente cumple esta infraestructura.

2.3. Comparación con los demás corredores nacionales de acceso a la Orinoquía y la Amazonía

Como se expuso en el numeral anterior, el corredor Bogotá-Villavicencio articula una extensa área de influencia territorial y constituye el principal eje de integración entre el centro del país y las regiones orientales. No obstante, la Red Vial Nacional cuenta con otros corredores que comunican la Orinoquía y la Amazonía con el interior del país. En consecuencia, resulta necesario establecer si estas infraestructuras pueden cumplir funciones equivalentes o sustituir el papel que desempeña el corredor Bogotá-Villavicencio.

Los principales corredores alternativos son la Transversal del Sisga, la Transversal del Cusiana, el corredor Bogotá–Neiva–Florencia, la Troncal Marginal de la Selva y la vía Villavicencio–San José del Guaviare. Cada uno cumple una función específica dentro del sistema nacional de transporte: mientras las transversales del Sisga y del Cusiana facilitan el acceso a Casanare, el corredor Bogotá–Neiva–Florencia constituye el principal acceso al piedemonte amazónico occidental; la Troncal Marginal de la Selva se proyecta como el eje longitudinal de integración entre la Orinoquía y la Amazonía, y la vía Villavicencio–San José del Guaviare garantiza la conexión terrestre con el departamento del Guaviare. Sin embargo, ninguno de estos corredores reúne simultáneamente la capacidad operacional, el nivel de servicio y la articulación territorial del corredor Bogotá-Villavicencio.

La Figura 9 presenta la localización y las funciones de los principales corredores nacionales de acceso a la Orinoquía y la Amazonía. Por su parte, la Tabla 6 compara sus principales características técnicas y operacionales[17].

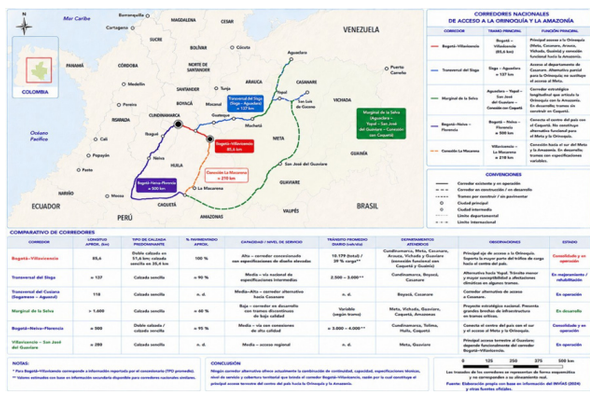


Figura 9. *Comparación de los corredores nacionales de acceso a la Orinoquía y la Amazonía.*

17 Elaboración propia con base en información del Instituto Nacional de Vías (Invías), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Ministerio de Transporte. El tránsito promedio diario del corredor Bogotá–Villavicencio corresponde al valor registrado en la estación de peaje de Boquerón, según los Estudios en etapa de prefactibilidad de la ANI. Los volúmenes de tránsito de los demás corredores corresponden a estimaciones basadas en información secundaria y deben entenderse como valores de referencia, no como mediciones oficiales.

Tabla 6. Corredores nacionales de acceso a la Orinoquía y la Amazonía

Corredor	Longitud aproximada	Configuración predominante	TPD de referencia	Capacidad operación al para carga	Región principal atendida	Estado y función
Bogotá – Villavicencio	**85,6 km**	Calzada sencilla (Sector 1) y doble calzada en sectores intervenidos	**10.179 veh/día** (39 % vehículos de carga)	**Alta**	Meta y Orinoquía central	Principal corredor de integración entre el centro del país y la Orinoquía.
Transvers al del Sisga (Sisga – Aguaclara)	137 km (el recorrido total Bogotá – Yopal por esta ruta supera los 300 km)	Calzada sencilla	2.500 – 3.000 veh/día (estimad o)	Media (con restricciones operacionales en algunos sectores)	Casana re	Alternativa para el norte de la Orinoquía.
Sogamoso –Aguazul (Transversal del Cusiana)	118 km	Calzada sencilla	N. D.	Media–Alta	Casanare	Corredor alternativo hacia Casanare.
Bogotá – Neiva – Florencia	>500 km	Predominio de calzada sencilla	N. D.	Media	Caquetá	Principal acceso al piedemonte amazónico occidental.
Troncal Marginal de la Selva	>1.600 km	Configuración heterogénea	N. D.	Variable	Orinoquía y Amazonía	Corredor longitudinal de integración regional en consolidación.
Villavicencio – San José del Guaviare	≈280 km	Calzada sencilla	N.D.	Media	Guaviare	Principal acceso terrestre al Guaviare; depende funcionalmente del Corredor Bogotá-Villavicencio.

Fuente: *elaboración propia con base en información de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (Invías) y el Ministerio de Transporte.*

La comparación de las características físicas de cada corredor no resulta suficiente para determinar su importancia estratégica. Por ello, la Tabla 7 incorpora una evaluación comparativa de sus condiciones funcionales y operacionales, elaborada con base en información oficial de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (Invías) y el Ministerio de Transporte. Esta metodología permite analizar no solo las características de cada corredor, sino también su capacidad para sustituir el corredor Bogotá-Villavicencio en caso de contingencia.

Tabla 7. Comparación por criterios estratégicos de los corredores de acceso a la Orinoquía y la Amazonía

Criterio estratégico	Bogotá–Villavicencio	Sisga	Cusiana	Bogotá–Neiva–Florencia	Margina l de la Selva	Villavicencio –San José
Conexión directa entre Bogotá y la Orinoquía	**Alta**	Media	Media	Baja	Baja	No aplica
Capacidad para transporte pesado	**Alta**	Media	Media–Alta	Media	Variable	Media
Intensidad del tránsito de carga	**Alta**	Baja	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Sectores en doble calzada	**Sí**	No	No	Parcial	Variable	No
Acceso directo al Meta	**Sí**	No	No	No	Parcial	Sí

Criterio estratégico	Bogotá–Villavicencio	Sisga	Cusiana	Bogotá–Neiva–Florencia	Margina l de la Selva	Villavicencio –San José
Articulación con Casanare	**Alta**	Alta	Alta	Baja	Alta	Baja
Articulación con Arauca	**Alta**	Alta	Alta	Baja	Alta	Baja
Articulación con Vichada	**Alta**	Baja	Baja	No	Media	Media
Articulación con Guaviare	**Alta**	Baja	Baja	Baja	Media	**Alta**
Acceso funcional a la Amazonía	**Alta**	Baja	Baja	**Alta**	**Alta**	**Alta**
Capacidad para sustituir el corredor Bogotá-Villavicencio	-	**Baja**	**Baja**	**Muy baja**	**Baja**	No aplica

Fuente: *elaboración propia con base en información de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (Invías) y el Ministerio de Transporte.*

La comparación evidencia que la existencia de corredores alternativos no implica la existencia de corredores sustitutos. La Transversal del Sisga y la Transversal del Cusiana proporcionan alternativas de acceso hacia Casanare y el norte de la Orinoquía; el corredor Bogotá–Neiva–Florencia cumple una función equivalente respecto del piedemonte amazónico occidental, mientras que la Troncal Marginal de la Selva articula longitudinalmente diferentes territorios del oriente colombiano. Sin embargo, ninguno de ellos reúne simultáneamente la capacidad operacional, la intensidad del tránsito, la conectividad con el Meta, la articulación con la red vial oriental y la continuidad del servicio que caracterizan al corredor Bogotá-Villavicencio.

Esta diferencia resulta especialmente relevante desde la perspectiva del transporte de carga. Mientras el corredor Bogotá-Villavicencio registra un tránsito promedio diario de 10.179 vehículos, de los cuales aproximadamente el 39 % corresponde a vehículos de carga, los corredores alternativos presentan menores niveles de tránsito y, en algunos casos, restricciones operacionales derivadas de sus características geométricas, capacidad estructural o condiciones de operación. En consecuencia, aunque estas rutas permiten mantener determinados niveles de conectividad durante situaciones de contingencia, su capacidad para absorber de manera permanente y eficiente los flujos de carga que normalmente circulan por el corredor Bogotá-Villavicencio es limitada.

Por esta razón, el corredor Bogotá-Villavicencio no solo constituye el principal acceso terrestre entre el centro del país y la Orinoquía, sino también el eje estructurante sobre el cual converge una parte significativa de la movilidad nacional hacia el oriente colombiano. Su importancia estratégica no radica únicamente en la infraestructura que lo conforma, sino en la función insustituible que desempeña dentro del sistema nacional de transporte y en la articulación territorial de la Orinoquía y la Amazonía.

2.4. El corredor Bogotá-Villavicencio como infraestructura crítica para el desarrollo nacional

La importancia estratégica del corredor Bogotá-Villavicencio trasciende su condición de infraestructura vial destinada a facilitar la movilidad entre dos ciudades. Su papel dentro del sistema nacional de transporte se sustenta en la función que desempeña para garantizar la continuidad de las cadenas logísticas, el abastecimiento de bienes esenciales, la integración territorial y la presencia efectiva del Estado en una extensa región del país.

En el contexto de la Red Vial Nacional, este corredor es un activo estratégico cuya operación permanente resulta indispensable para el desarrollo económico, la competitividad, la atención de emergencias y la conectividad de la Orinoquía y de amplios sectores de la Amazonía con el centro político, administrativo y financiero de Colombia.

2.4.1. Papel dentro de la logística nacional

La importancia estratégica del corredor Bogotá-Villavicencio también se refleja en la función logística que desempeña dentro del sistema nacional de transporte. Esta infraestructura constituye el principal eje para el intercambio de bienes entre el centro del país y la Orinoquía, soportando una parte significativa de los flujos de carga que abastecen las regiones orientales y conectan sus actividades productivas con los principales mercados nacionales.

Diariamente por este corredor se movilizan alimentos, productos agropecuarios, hidrocarburos, combustibles, materiales de construcción, maquinaria, fertilizantes, insumos industriales y bienes de consumo. De los 10.179 vehículos que conforman el tránsito promedio diario, aproximadamente el 39 % corresponde a vehículos de carga, y por esta infraestructura circula cerca del 7 % de la carga terrestre nacional[18]. Estas cifras evidencian que no

[18] Según el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), el corredor Bogotá–Villavicencio moviliza cerca del 7 % del total de la carga terrestre nacional, dato citado por el Ministerio de Transporte en 2024. Por su parte, la Federación Colombiana de

se trata de una vía de alcance regional, sino de un corredor logístico esencial para el funcionamiento de las cadenas de abastecimiento y distribución del país.

A partir de Villavicencio, esta infraestructura articula una red de corredores nacionales y departamentales que distribuyen mercancías hacia Meta, Casanare, Arauca, Vichada, Guaviare y otros sectores de la Orinoquía y la Amazonía. La Figura 10 ilustra los principales flujos logísticos soportados por el corredor y su papel como eje de distribución entre el centro del país y las regiones orientales.



Figura 10. *Flujos logísticos que soporta el corredor Bogotá-Villavicencio entre el centro del país y la Orinoquía y la Amazonía.*

En consecuencia, la operación continua del corredor resulta indispensable para garantizar la eficiencia del transporte terrestre, la continuidad de las cadenas de suministro y el abastecimiento de amplias regiones del territorio nacional.

2.4.2. Seguridad alimentaria y soporte a la operación petrolera

La importancia estratégica del corredor Bogotá-Villavicencio también se refleja en su contribución a la seguridad alimentaria y al funcionamiento de sectores esenciales para la economía nacional. A través de esta infraestructura se movilizan permanentemente productos agropecuarios destinados a los principales centros de consumo del país, así como fertilizantes, semillas, maquinaria e insumos necesarios para la actividad productiva de la Orinoquía.

De igual forma, el corredor constituye un componente fundamental para la operación de la industria petrolera, al facilitar el transporte de hidrocarburos, combustibles, equipos e insumos entre las zonas de producción y los centros de transformación y consumo. La continuidad de esta infraestructura resulta determinante para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales y la estabilidad de actividades económicas estratégicas para el país.

En consecuencia, la operación continua del corredor incide directamente tanto en el abastecimiento alimentario de Bogotá y del centro del país como en la continuidad de la operación petrolera de la Orinoquía, reforzando su importancia dentro de la infraestructura estratégica nacional.

2.4.3. Presencia institucional y seguridad nacional

Además de su importancia económica y logística, el corredor Bogotá-Villavicencio constituye un eje fundamental para el ejercicio de las funciones del Estado en las regiones de la Orinoquía y la Amazonía. A través de esta infraestructura se facilita el desplazamiento de las entidades responsables de la atención de emergencias, la gestión del riesgo de desastres, la prestación de servicios públicos y la ejecución de programas institucionales en el oriente colombiano.

De igual manera, el corredor es la principal vía terrestre para la movilidad de la Fuerza Pública, los organismos de socorro y las entidades encargadas de la atención humanitaria y la respuesta frente a situaciones de emergencia, permitiendo mantener la capacidad operativa del Estado en una extensa región del territorio nacional.

En consecuencia, la continuidad del corredor fortalece la presencia institucional, facilita la coordinación interinstitucional y contribuye a garantizar la seguridad, la gobernabilidad y el acceso oportuno de la población a los servicios públicos esenciales.

2.4.4. Infraestructura crítica para el desarrollo nacional

La noción de infraestructura crítica hace referencia a aquellos activos cuya interrupción o destrucción puede generar afectaciones graves sobre funciones esenciales del Estado, la economía o el bienestar de la población[19]. Aunque este concepto ha sido desarrollado ampliamente en materia de transporte y energía en la Unión Europea, en Colombia su desarrollo normativo se ha concentrado en el ámbito de la seguridad digital, sin que exista un marco equivalente para la infraestructura física de transporte.

Desde esta perspectiva, el corredor Bogotá-Villavicencio reúne las características propias de una infraestructura crítica para el desarrollo nacional. Su condición de principal eje de integración entre el centro del país y la Orinoquía, su papel dentro de la logística nacional, su contribución al abastecimiento de bienes esenciales y su importancia para garantizar la presencia institucional del Estado hacen que su operación continua trascienda el interés regional y

Transportadores de Carga por Carretera (Colfecar) informó en 2025 que, de los cerca de 10.000 vehículos que transitan diariamente por el corredor, aproximadamente 4.000 corresponden a transporte de carga.

19 Directiva 2008/114/CE del Consejo, de 8 de diciembre de 2008, sobre la identificación y designación de infraestructuras críticas europeas y la evaluación de la necesidad de mejorar su protección, derogada por la Directiva (UE) 2022/2557 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, relativa a la resiliencia de las entidades críticas. En Colombia, la noción se ha desarrollado únicamente en el ámbito cibernético mediante el Documento Conpes 3854 de 2016 (Política Nacional de Seguridad Digital), el Documento Conpes 3995 de 2020 (Política Nacional de Confianza y Seguridad Digital) y el Decreto número 338 de 2022, sobre identificación de infraestructuras críticas cibernéticas y servicios esenciales.

responda a un objetivo de interés nacional. La Figura 11 sintetiza las funciones estratégicas que convergen en esta infraestructura y permiten dimensionar la importancia que tiene para la conectividad, el abastecimiento, la competitividad y la integración territorial del país.



Figura 11. *El corredor Bogotá-Villavicencio como infraestructura crítica para Colombia.*

En consecuencia, garantizar la operación, modernización y resiliencia del corredor Bogotá-Villavicencio no constituye únicamente un objetivo de infraestructura o de desarrollo regional, sino una condición necesaria para asegurar la continuidad de funciones esenciales del Estado y fortalecer la integración, la competitividad y el desarrollo económico de Colombia.

3. IMPORTANCIA PARA LA INTEGRACIÓN REGIONAL

Los capítulos anteriores demostraron que el corredor Bogotá-Villavicencio constituye una infraestructura estratégica por su papel en la integración territorial, la logística nacional y la conectividad entre el centro del país y las regiones orientales. Sin embargo, su importancia también puede medirse a partir de la actividad económica que depende de su operación continua. En este capítulo se analiza la relación del corredor con las principales cadenas productivas de la Orinoquía y su contribución al abastecimiento alimentario, la producción agropecuaria, la actividad pecuaria, la explotación de hidrocarburos y el turismo.

El análisis se fundamenta en información oficial del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), la Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH), Porkcolombia, Fenavi y el Comité de Ganaderos del Meta, así como en un procesamiento propio del microdato del Sistema de Información de Precios y Abastecimiento del Sector Agropecuario (SIPSA), correspondiente al primer semestre de 2026[20].

La evidencia permite establecer tres conclusiones. En primer lugar, el corredor soporta una proporción determinante del abastecimiento alimentario de Bogotá, concentrada en un número reducido de productos y municipios de origen. En segundo lugar, su función logística es permanente y no estacional, pues el flujo de mercancías se mantiene estable durante todo el periodo analizado. Finalmente, la dependencia es bidireccional, ya que el funcionamiento de las actividades productivas de la Orinoquía requiere el ingreso continuo de insumos, maquinaria, combustibles y demás bienes que llegan por esta misma infraestructura. En consecuencia, la interrupción del corredor no genera únicamente afectaciones a la movilidad, sino impactos directos sobre cadenas productivas de alcance nacional.

3.1. La Orinoquía como región estratégica para la economía colombiana

La importancia económica del corredor Bogotá-Villavicencio se explica por la región que conecta. La Orinoquía se ha consolidado como uno de los principales polos de desarrollo del país, al concentrar actividades agropecuarias, agroindustriales, pecuarias, petroleras, comerciales y turísticas que abastecen tanto los mercados regionales como los principales centros de consumo de Colombia.

Dentro de esta estructura, el departamento del Meta ocupa un lugar estratégico. En 2024 registró un Producto Interno Bruto (PIB) de $54,797 billones a precios corrientes, equivalente al 3,21 % del PIB nacional, que ascendió a $1.706,447 billones, consolidándose como la octava economía departamental del país[21]. Además, mientras la economía colombiana creció 1,6 % en términos reales durante ese año, el Meta registró un crecimiento de 2,3 %, superior al promedio nacional.

En este contexto, el corredor Bogotá-Villavicencio conecta el centro del país con uno de los principales aparatos productivos de Colombia y con el nodo desde el cual se articulan los flujos económicos de Meta, Casanare, Arauca, Vichada y Guaviare. Su operación permite el ingreso permanente de maquinaria, fertilizantes, alimentos concentrados, combustibles, repuestos, equipos industriales y bienes de consumo, así como la salida de productos agropecuarios, animales, alimentos e hidrocarburos hacia los principales mercados nacionales.

3.2. El corredor como soporte del abastecimiento alimentario nacional

La importancia estratégica del corredor Bogotá-Villavicencio se refleja de manera directa en el abastecimiento alimentario del centro del país. A través de esta infraestructura se moviliza una parte significativa de la producción agrícola de la Orinoquía, región que participa en la producción de plátano, yuca, arroz, maíz, frutas, hortalizas, pescado y otros alimentos destinados de manera permanente a los principales mercados nacionales. Según la Sociedad de Agricultores de

---

20 Procesamiento propio del microdato del Sistema de Información de Precios y Abastecimiento del Sector Agropecuario (SIPSA), componente Abastecimiento de Alimentos, del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). Se filtraron los registros con origen en los departamentos de Meta, Casanare, Arauca, Vichada y Guaviare y destino en las centrales mayoristas de Bogotá, correspondientes al período comprendido entre el 2 de enero y el 22 de julio de 2026. Las cifras no corresponden al total anual y reflejan exclusivamente los mercados monitoreados por el SIPSA.

21 Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), Cuentas nacionales departamentales. Producto Interno Bruto por departamento, 2024 (cifras preliminares). El PIB nacional de 2024 fue de $1.706,447 billones a precios corrientes. El Meta se ubicó como la octava economía departamental del país, después de Bogotá, Antioquia, Valle del Cauca, Santander, Cundinamarca, Atlántico y Bolívar.

Colombia (SAC), los Llanos Orientales concentran cerca del 14 % de la piscicultura nacional, el 10 % de la producción de cerdo y despachan diariamente alrededor de 3.000 toneladas de arroz hacia el centro del país[22].

Esta importancia puede cuantificarse a partir de la información del Sistema de Información de Precios y Abastecimiento del Sector Agropecuario (SIPSA). Durante 2022 se movilizaron aproximadamente 268.000 toneladas de alimentos desde el departamento del Meta hacia Bogotá[23]. Con el propósito de actualizar este análisis, se procesó el microdato correspondiente al período comprendido entre el 2 de enero y el 22 de julio de 2026, identificándose 223.120 toneladas de alimentos procedentes de Meta, Casanare, Arauca, Vichada y Guaviare con destino a las centrales mayoristas de Bogotá, equivalentes a un promedio de 1.105 toneladas diarias.

Durante ese mismo período, estos cinco departamentos aportaron el 16,3 % del abastecimiento alimentario registrado en Bogotá, sobre un total aproximado de 1,372 millones de toneladas. Esta cifra debe analizarse conjuntamente con el hecho de que por el corredor Bogotá-Villavicencio circula cerca del 7 % de la carga terrestre nacional[24]. Mientras el 16,3 % dimensiona la dependencia alimentaria de Bogotá respecto de la Orinoquía, el 7 % refleja la importancia del corredor dentro del sistema logístico nacional al considerar todos los tipos de carga y todos los destinos del país. La Figura 12 ilustra los principales flujos de abastecimiento alimentario que convergen sobre esta infraestructura.

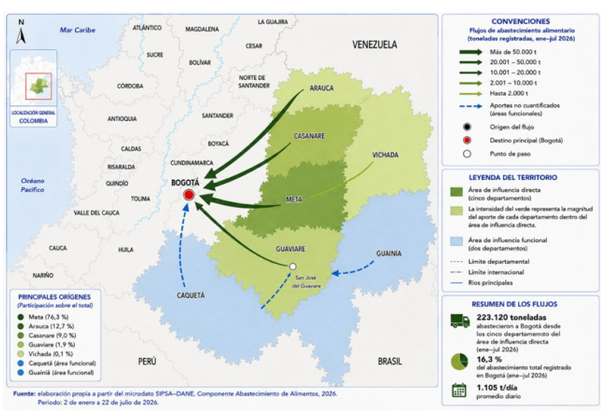


Figura 12. *Flujos de abastecimiento alimentario desde el área de influencia del corredor hacia Bogotá, enero - julio de 2026.*

La distribución por departamento confirma el papel predominante del Meta dentro de este sistema. Como se observa en la Tabla 8, el Meta aportó 170.224 toneladas, equivalentes al 76,3 % del volumen registrado, seguido de Arauca con 28.386 toneladas (12,7 %) y Casanare con 20.076 toneladas (9,0 %). Guaviare registró 4.266 toneladas (1,9 %) y Vichada 168 toneladas (0,1 %). La baja participación de estos dos últimos departamentos no debe interpretarse como ausencia de producción, sino como una consecuencia de la cobertura del SIPSA y de las características propias de sus canales de comercialización y transporte.

Tabla 8. Abastecimiento alimentario de Bogotá por departamento de origen, enero–julio de 2026

Departamento de origen	Toneladas registradas	Participación
Meta	170.224	76,3 %
Arauca	28.386	12,7 %
Casanare	20.076	9,0 %
Guaviare	4.266	1,9 %
Vichada	168	0,1 %
Total	**223.120**	**100 %**

Fuente: *elaboración propia a partir del microdato SIPSA–DANE, Componente Abastecimiento de Alimentos, 2026.*

La composición del abastecimiento muestra que el corredor soporta principalmente el transporte de alimentos básicos y perecederos. Los tubérculos, raíces y plátanos representaron 96.365 toneladas (43,2 %); las frutas, 86.749 toneladas (38,9 %); y los granos y cereales, 31.256 toneladas (14,0 %). Les siguieron los pescados, con 4.480 toneladas (2,0 %); las verduras y hortalizas, con 3.773 toneladas (1,7 %); los lácteos y huevos, con 363 toneladas (0,2 %); y los procesados y carnes, con 134 toneladas (0,1 %). En conjunto, las tres primeras categorías concentraron más del 96 % del abastecimiento identificado.

Tabla 9. Abastecimiento alimentario de Bogotá por grupo de alimentos, enero - julio de 2026

Grupo	Toneladas	Participación
Tubérculos, raíces y plátanos	96.365	43,2 %
Frutas	86.749	38,9 %
Granos y cereales	31.256	14,0 %
Pescados	4.480	2,0 %
Verduras y hortalizas	3.773	1,7 %
Lácteos y huevos	363	0,2 %
Procesados y carnes	134	0,1 %
Total	**223.120**	**100 %**

Fuente: *elaboración propia a partir del microdato SIPSA - DANE, 2026.*

La concentración también se observa al analizar los productos movilizados. El plátano hartón verde registró 64.702 toneladas (29,0 %); la yuca, 31.565

---

22 Sociedad de Agricultores de Colombia (SAC), declaraciones y análisis sobre el impacto del cierre de la vía al Llano en el abastecimiento agroalimentario. Las cifras corresponden a estimaciones gremiales sobre la participación de los Llanos Orientales en la piscicultura y la porcicultura nacionales y al volumen diario de arroz despachado hacia el centro del país.

23 Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), Sistema de Información de Precios y Abastecimiento del Sector Agropecuario (SIPSA), componente Abastecimiento de Alimentos, 2022.

24 Ministerio de Transporte, comunicado de prensa del 15 de mayo de 2024, con base en las estadísticas del Registro Nacional de Despachos de Carga por Carretera (RNDC).

toneladas (14,1 %); la papaya Paulina, 27.955 toneladas (12,5 %); el arroz, 21.679 toneladas (9,7 %); y el maracuyá, 11.306 toneladas (5,1 %). En conjunto, estos cinco productos representaron el 70,5 % del volumen registrado, mientras que los diez principales alcanzaron 199.114 toneladas, equivalentes al 89,2 % del abastecimiento total.

Tabla 10. Principales productos del abastecimiento alimentario de Bogotá, enero - julio de 2026

Producto	Toneladas	Participación
Plátano hartón verde	64.702	29,0 %
Yuca	31.565	14,1 %
Papaya Paulina	27.955	12,5 %
Arroz	21.679	9,7 %
Maracuyá	11.306	5,1 %
Patilla	9.720	4,4 %
Guayaba pera	9.426	4,2 %
Maíz amarillo	9.365	4,2 %
Aguacate papelillo	6.711	3,0 %
Tangelo	6.685	3,0 %
Subtotal diez principales	**199.114**	**89,2 %**

Fuente: *elaboración propia a partir del microdato SIPSA–DANE, 2026.*

Una concentración similar se observa en el origen territorial de los alimentos. Granada aportó 72.712 toneladas, equivalentes al 32,6 % del abastecimiento registrado; seguida por Lejanías (23.375), Tame (19.393), El Castillo (10.777), San Martín (10.007), Yopal (9.645), Fuente de Oro (9.193), Villavicencio (8.264), Puerto Rico (7.458) y Acacías (6.533). En conjunto, estos diez municipios aportaron 177.357 toneladas, correspondientes al 79,5 % del volumen analizado.

Tabla 11. Principales municipios de origen del abastecimiento alimentario de Bogotá, enero - julio de 2026.

Municipio	Departamento	Toneladas
Granada	Meta	72.712
Lejanías	Meta	23.375
Tame	Arauca	19.393
El Castillo	Meta	10.777
San Martín	Meta	10.007
Yopal	Casanare	9.645
Fuente de Oro	Meta	9.193
Villavicencio	Meta	8.264
Puerto Rico	Meta	7.458
Acacías	Meta	6.533
Subtotal diez principales		**177.357**

Fuente: *elaboración propia a partir del microdato SIPSA–DANE, 2026.*

Los diez principales municipios concentraron el 79,5 % del volumen registrado, mientras que Corabastos recibió 212.809 toneladas, equivalentes al 95,4 % de los alimentos procedentes de los cinco departamentos analizados. Esta concentración evidencia que el abastecimiento de la principal central mayorista del país depende de un número reducido de zonas productoras, de la red vial secundaria y departamental que converge en Villavicencio y, finalmente, del corredor Bogotá-Villavicencio como principal enlace con el mercado consumidor más importante de Colombia.

La movilización también presentó un comportamiento estable durante todo el período analizado. Entre enero y junio se registraron entre 30.000 y 34.300 toneladas mensuales, mientras que el menor volumen de julio obedece exclusivamente a que la base de datos comprende información hasta el día 22 de ese mes. La función alimentaria del corredor, por tanto, no responde a fenómenos estacionales, sino a un flujo permanente y continuo de abastecimiento.

En consecuencia, la interrupción del corredor trasciende un problema de movilidad y se convierte en un riesgo para la seguridad alimentaria del país. La evidencia demuestra que una parte significativa del abastecimiento de Bogotá depende de la operación continua de esta infraestructura, razón por la cual su protección, modernización y fortalecimiento constituyen un asunto de interés nacional que justifica la adopción de medidas legislativas orientadas a garantizar su funcionamiento permanente y su adecuada gestión como infraestructura estratégica para Colombia.

3.3. El corredor como soporte de la cadena pecuaria nacional

La importancia del corredor Bogotá-Villavicencio también se refleja en la cadena pecuaria, una de las principales actividades económicas de la Orinoquía. Su operación permite la movilización permanente de ganado, leche, carne y aves hacia los principales centros de consumo del país, así como el ingreso de alimentos concentrados, medicamentos veterinarios, maquinaria y demás insumos necesarios para sostener la producción regional.

En ganadería bovina, el Meta registra un inventario aproximado de 2,4 millones de cabezas, equivalente al 7,8 % del hato bovino nacional. En conjunto, Meta, Casanare y Caquetá reúnen 6.753.006 bovinos y producen cerca de 1 millón de litros diarios de leche, de los cuales aproximadamente 150.000 litros se transportan diariamente hacia Bogotá[25]. Adicionalmente, por Villavicencio se movilizan alrededor de 600.000 bovinos al año; de ellos, cerca de 84.000 animales (14 %) se benefician en Friogán Villavicencio y el restante 86 % continúa su comercialización en pie hacia otros mercados[26].

La porcicultura presenta una dinámica similar. En 2024, el Meta registró un inventario de 814.964

[25] Instituto Colombiano Agropecuario, Censo Pecuario Nacional. El Meta concentra el 7,8 % del hato bovino nacional, que asciende a cerca de 29,6 millones de cabezas, y en conjunto Meta, Casanare y Caquetá suman 6.753.006 animales. Las cifras de producción y transporte de leche fueron suministradas directamente por el Comité de Ganaderos del Meta.

[26] Información suministrada directamente por el Comité de Ganaderos del Meta, complementada con los datos de beneficio de la planta de Friogán Villavicencio.

porcinos, equivalente al 8,7 % de la población porcina nacional. Ese mismo año se beneficiaron 597.574 animales, correspondientes al 9,7 % del beneficio nacional, mientras que los 217.390 porcinos restantes constituyen una estimación de los animales movilizados hacia otras regiones para su beneficio[27]. En avicultura, el departamento produjo 64.205 toneladas de carne de pollo en 2024, equivalentes al 3,5 % de la producción nacional[28].

En conjunto, estas cifras evidencian que el corredor Bogotá-Villavicencio soporta una cadena pecuaria de alcance nacional. Su interrupción afecta tanto la salida de la producción regional como el ingreso de los insumos indispensables para mantenerla. La tabla 12 resume los principales indicadores que reflejan la magnitud de esta actividad económica.

Tabla 12. Indicadores de la cadena pecuaria en el área de influencia del corredor.

Actividad	Indicador
Inventario bovino del Meta	2,4 millones de cabezas
Producción regional de leche	1 millón de litros diarios
Leche transportada hacia Bogotá	150.000 litros diarios
Bovinos movilizados anualmente por Villavicencio	600.000
Inventario porcino del Meta, 2024	814.964
Porcinos movilizados para beneficio fuera del departamento	217.390
Producción de carne de pollo, 2024	64.205 toneladas

Fuente: *elaboración propia a partir de información del Instituto Colombiano Agropecuario, Porkcolombia – Fondo Nacional de la Porcicultura, la Federación Nacional de Avicultores de Colombia y el Comité de Ganaderos del Meta.*

3.4. El corredor como soporte de la operación petrolera nacional

La importancia estratégica del corredor Bogotá-Villavicencio también se explica por su relación con la industria de los hidrocarburos, una de las principales actividades económicas de la Orinoquía y una fuente esencial de ingresos para el país. En octubre de 2025, el Meta registró una producción aproximada de 421.000 barriles diarios, equivalentes al 57,1 % de la producción nacional, consolidándose como el principal departamento productor de petróleo de Colombia[29].

Esta importancia trasciende al Meta. En conjunto, Meta, Casanare y Arauca produjeron alrededor de 612.100 barriles diarios, equivalentes al 83,1 % de la producción nacional, a los que se suma la producción marginal del Vichada. Estas cifras evidencian que una parte sustancial de la seguridad energética del país depende de una región cuya conectividad terrestre converge sobre el corredor Bogotá-Villavicencio.

Aunque el petróleo se transporta principalmente por oleoductos, la operación de los campos petroleros depende de una cadena logística terrestre permanente. Por este corredor se movilizan trabajadores, maquinaria pesada, tuberías, repuestos, equipos especializados, combustibles, insumos químicos y materiales necesarios para la exploración, perforación, producción, mantenimiento y atención de contingencias en los principales campos de la Orinoquía.

La Figura 13 presenta la participación de Meta, Casanare y Arauca en la producción nacional de petróleo y evidencia la concentración territorial de esta actividad en el área de influencia del corredor.

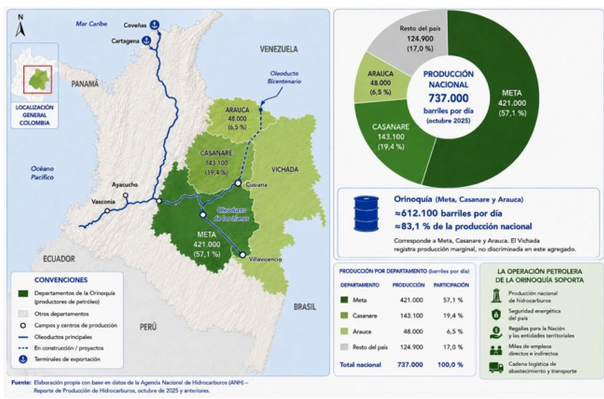


Figura 13. *Producción petrolera de la Orinoquía y su participación en la producción nacional, octubre de 2025.*

3.5. El corredor como soporte del turismo y la economía regional

El turismo es una de las principales alternativas de diversificación económica del Meta y de la Orinoquía. La región dispone de una oferta asociada a la naturaleza, la cultura llanera, la gastronomía, el avistamiento de fauna, el turismo rural y de aventura, con una fuerte dependencia del mercado emisor de Bogotá.

Según la Gobernación del Meta, el turismo aporta actualmente el 4,2 % del Producto Interno Bruto departamental y genera más de 14.200 empleos directos, con actividad en los veintinueve municipios del departamento. La formalización del sector se ha acelerado: los prestadores inscritos en el Registro Nacional de Turismo pasaron de 650 a 2.797

27 Instituto Colombiano Agropecuario y Porkcolombia – Fondo Nacional de la Porcicultura, cifras de inventario y beneficio para 2024. El Meta concentra el 8,7 % de la población porcina nacional, censada en 9.658.204 animales, y los 597.574 porcinos beneficiados en el departamento equivalen al 9,7 % del beneficio nacional de ese año, que fue de 6.190.195 cabezas. La cifra de 217.390 animales movilizados hacia otras regiones corresponde a la diferencia entre el inventario departamental y los animales beneficiados dentro del departamento, por lo que debe leerse como una estimación y no como un registro de movilización.

28 Federación Nacional de Avicultores de Colombia (Fenavi), cifras de producción de carne de pollo por departamento, 2024.

29 Agencia Nacional de Hidrocarburos (ANH), Estadísticas de producción de petróleo por departamento, octubre de 2025.

establecimientos, y la percepción de seguridad de los visitantes aumentó del 57 % al 78 %[30]. Se trata, por tanto, de una actividad que ya dejó de ser complementaria y se consolidó como uno de los renglones económicos estructurales de la región.

Durante la Semana Santa de 2026 ingresaron a Villavicencio 245.024 visitantes[31]. La ocupación hotelera alcanzó el 84 % y la de las fincas turísticas rurales llegó al 92 %, cifras que ubicaron a Villavicencio entre los principales destinos del país en esa temporada y que evidencian la relación directa entre la conectividad vial y el desempeño del sector.

La magnitud económica de cada temporada permite dimensionar lo que está en juego cuando el corredor se interrumpe. De acuerdo con el Instituto de Turismo del Meta, entre el 5 y el 8 de junio de 2026, durante el puente de *corpus christi*, ingresaron al departamento 96.211 turistas y la dinamización económica asociada se estimó en $188.523 millones[32]. Un cierre del corredor durante un puente festivo no aplaza ese flujo, lo cancela: la demanda turística de fin de semana no se recupera en los días siguientes, de modo que la pérdida recae de forma inmediata sobre hoteles, fincas turísticas, restaurantes, guías y transportadores de la región.

Más allá de Villavicencio, el corredor funciona como puerta de entrada hacia la Sierra de La Macarena, Caño Cristales, los paisajes del piedemonte y la sabana, así como hacia diferentes destinos culturales y de naturaleza. En aviturismo, la región ocupa el primer lugar nacional: durante el Global Big Day de 2026 el Meta registró 714 especies de aves, de las cuales 250 se observaron en Villavicencio, sobre un total de 1.566 reportadas en todo el país[33]. Este segmento depende de manera particular del acceso terrestre, porque su mercado principal proviene de Bogotá y opera con itinerarios de pocos días. La previsibilidad de los tiempos de viaje y la confianza en la continuidad de la vía son factores determinantes para operadores, hoteles, restaurantes, prestadores turísticos y visitantes.

3.6. Síntesis del impacto económico nacional

La evidencia presentada a lo largo de este capítulo demuestra que el corredor Bogotá-Villavicencio soporta de manera simultánea algunas de las principales actividades económicas de la Orinoquía y desempeña un papel determinante para el funcionamiento de sectores estratégicos de la economía nacional.

En materia de abastecimiento, entre el 2 de enero y el 22 de julio de 2026 el SIPSA registró 223.120 toneladas de alimentos provenientes de Meta, Casanare, Arauca, Vichada y Guaviare con destino a Bogotá, equivalentes al 16,3 % del abastecimiento observado en los mercados mayoristas de la capital y a un promedio superior a 1.105 toneladas diarias. A ello se suma una cadena pecuaria que moviliza 600.000 bovinos al año por Villavicencio, una producción regional cercana a 1 millón de litros diarios de leche, un inventario de 814.964 porcinos en el Meta y una producción de 64.205 toneladas de carne de pollo. En el sector energético, Meta, Casanare y Arauca aportan alrededor de 612.100 barriles diarios de petróleo, equivalentes al 83,1 % de la producción nacional, mientras que el turismo moviliza cientos de miles de visitantes y constituye uno de los principales motores de la economía regional.

En consecuencia, el corredor Bogotá-Villavicencio no constituye únicamente una vía de comunicación entre Bogotá y el Meta. Es la infraestructura que articula las cadenas de abastecimiento alimentario, la producción agropecuaria, la actividad pecuaria, la operación petrolera y el turismo de una región estratégica para el país. Su operación continua incide directamente en la seguridad alimentaria, la seguridad energética, la competitividad y el desarrollo económico nacional.

La interrupción del corredor, por tanto, trasciende una afectación a la movilidad. Compromete el abastecimiento de alimentos, incrementa los costos logísticos, afecta la producción agropecuaria y pecuaria, dificulta la operación petrolera y genera pérdidas económicas para miles de productores, transportadores, empresarios y trabajadores. Precisamente por el impacto nacional que tiene sobre estas actividades estratégicas, resulta necesario que el Estado reconozca formalmente esta infraestructura como de interés nacional y establezca un marco que permita priorizar su protección, financiación, modernización y gestión integral. Esa es la finalidad que persigue la presente iniciativa legislativa.

4. IMPACTO DE LOS CIERRES

Los capítulos anteriores demostraron que el corredor Bogotá-Villavicencio constituye una infraestructura estratégica para el país y que su operación soporta actividades esenciales como el abastecimiento alimentario, la producción agropecuaria, la cadena pecuaria, la operación petrolera, el turismo y la logística nacional. También evidenciaron que, por sus condiciones geológicas y climáticas, los cierres del corredor constituyen un riesgo permanente y no un fenómeno excepcional.

---

30 Gobernación del Meta, balance de gestión del sector turismo, julio de 2026: el turismo aporta el 4,2 % del Producto Interno Bruto departamental, genera más de 14.200 empleos directos y tiene presencia en los veintinueve municipios del departamento. Los prestadores inscritos en el Registro Nacional de Turismo pasaron de 650 a 2.797 establecimientos durante el periodo de gobierno.

31 Cifras de movilidad turística y ocupación reportadas por la Alcaldía de Villavicencio y el Instituto de Turismo de Villavicencio para la temporada de Semana Santa de 2026, con información del sector hotelero. Corresponden a ocupación efectiva medida localmente y no son comparables con el pronóstico nacional previo de la Asociación Hotelera y Turística de Colombia (Cotelco), que proyectó para Villavicencio un 68,41 % en esa temporada. Como referencia de la serie municipal, la Alcaldía reportó una ocupación del 88 % en la Semana Santa de 2024 con datos de Fenalco Meta.

32 Instituto de Turismo del Meta, balance del puente festivo de *Corpus Christi* de 2026 (5 al 8 de junio): 96.211 turistas ingresaron al departamento, con una dinamización económica estimada en $188.523 millones.

33 Resultados del Global Big Day de 2026 reportados por la Alcaldía de Villavicencio: el departamento del Meta registró 714 especies de aves, primer lugar nacional, de las cuales 250 se observaron en Villavicencio, sobre un total de 1.566 especies reportadas en Colombia.

En este contexto, resulta necesario dimensionar las consecuencias que generan estas interrupciones. Cada cierre afecta simultáneamente la movilidad, el transporte de carga, el abastecimiento, la actividad productiva y el funcionamiento de cadenas logísticas que no cuentan con un corredor alterno de capacidad equivalente. Por ello, este capítulo analiza los principales impactos económicos y operacionales derivados de los cierres del corredor, con el fin de evidenciar la necesidad de fortalecer su protección y priorización como infraestructura estratégica de interés nacional.

4.1. Consecuencias de la interrupción del corredor sobre la movilidad nacional

La primera consecuencia de un cierre del corredor Bogotá-Villavicencio es la afectación de la conectividad entre el centro del país y la Orinoquía. Ante la ausencia de una infraestructura con capacidad equivalente, el tránsito debe suspenderse o desviarse hacia corredores alternos, como las transversales del Sisga y del Cusiana, cuyas especificaciones técnicas y niveles de servicio son inferiores, incrementando los tiempos de viaje, el consumo de combustible y los costos de operación.

Esta situación quedó evidenciada durante el cierre iniciado el 6 de septiembre de 2025, ocasionado por un derrumbe en el kilómetro 18+300, en jurisdicción de Chipaque. En esa oportunidad, el despacho de buses intermunicipales se redujo cerca del 75 %, alrededor de 11.200 pasajeros diarios dejaron de movilizarse entre Bogotá y Villavicencio, los viajes diarios pasaron de 230 a aproximadamente 70 y el valor de los tiquetes llegó a duplicarse[34]. Adicionalmente, las rutas alternas incrementaron el tiempo de recorrido en 8 horas y 30 minutos por la Transversal del Sisga y en 11 horas y 30 minutos por la Transversal del Cusiana.

La Figura 14 resume los principales efectos que generan estas interrupciones sobre la movilidad nacional y evidencia cómo la ausencia de un corredor con capacidad equivalente convierte cada cierre en una afectación directa para la conectividad entre el centro del país y la Orinoquía.

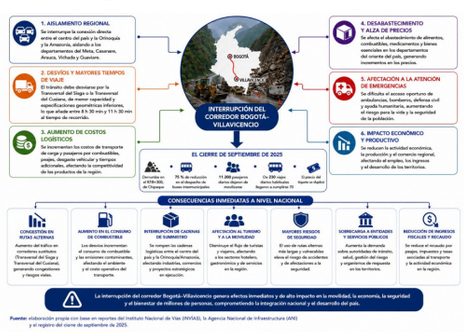


Figura 14. *Consecuencias inmediatas de la interrupción del corredor Bogotá-Villavicencio sobre la movilidad nacional.*

4.2. Impactos sobre las cadenas logísticas y el abastecimiento

Los efectos de los cierres del corredor trascienden la movilidad y se reflejan directamente en las cadenas logísticas que articulan la Orinoquía con el centro del país. Según la Federación Colombiana de Transportadores de Carga y su Logística (Colfecar), entre Bogotá y Villavicencio se movilizan anualmente más de 600.000 toneladas de mercancías; diariamente se transportan cerca de 1.800 toneladas desde Bogotá hacia Villavicencio y alrededor de 1.300 toneladas en sentido contrario. Por el corredor circulan aproximadamente 4.000 vehículos de carga al día, de los cuales cerca de la mitad suspende completamente su operación durante los cierres, mientras que el 78 % de la carga se moviliza en tractocamiones, de acuerdo con el Registro Nacional de Despachos de Carga[35].

Como se evidenció en el capítulo anterior, por esta infraestructura se transportan diariamente alimentos perecederos, productos agropecuarios, combustibles, fertilizantes, insumos pecuarios, materiales de construcción, maquinaria, medicamentos y bienes de consumo. En consecuencia, cada interrupción retrasa la entrega de mercancías, incrementa los costos logísticos y afecta la continuidad de múltiples actividades productivas.

La evidencia empírica confirma estos efectos. Un documento de trabajo del Banco de la República, publicado en 2026, encontró incrementos estadísticamente significativos en los precios mayoristas de los alimentos durante los episodios de cierre del corredor Bogotá-Villavicencio, atribuibles al aumento de los costos logísticos y a las restricciones temporales de abastecimiento[36]. A ello se suma un estudio previo del mismo Banco de la República, que estableció que durante los cierres la carga movilizada por el corredor se reduce, en promedio, 48,2 %[37].

La Figura 15 resume los principales sectores productivos y cadenas logísticas afectados por

34 Asociación para el Desarrollo Integral del Transporte Terrestre Intermunicipal (ADITT), cifras del cierre del corredor iniciado el 6 de septiembre de 2025 por el derrumbe registrado en el kilómetro 18+300, en jurisdicción de Chipaque. La reducción del 75 % corresponde al despacho de vehículos y los 11.200 pasajeros diarios a los usuarios afectados. El paso de 230 a cerca de 70 viajes diarios y la duplicación de las tarifas fueron reportados por el Concejo de Bogotá en su Comunicado 017 del 19 de octubre de 2025.

35 Federación Colombiana de Transportadores de Carga y su Logística (Colfecar), cifras reportadas durante el cierre de septiembre de 2025, sobre un promedio cercano a 33.000 toneladas diarias de carga movilizadas hacia los Llanos Orientales. La estimación de cerca de 4.000 vehículos de carga diarios, de los cuales aproximadamente la mitad detiene por completo su movilización durante los cierres, corresponde a la Federación de Empresarios del Transporte de Carga (Fedetranscarga), julio de 2025.

36 Banco de la República, "Impacto de los cierres en la vía al Llano sobre los precios de los alimentos en Colombia", Documentos de Trabajo sobre Economía Regional y Urbana número 343, 2026. El estudio construye una base de datos en panel a partir del Sistema de Información de Precios y Abastecimiento del Sector Agropecuario (SIPSA) del DANE, enlazada con registros del Instituto Nacional de Vías (Invías) sobre episodios de cierre para el período 2014-2024, y documenta incrementos estadísticamente significativos en los precios mayoristas de los alimentos durante los cierres. El documento advierte expresamente que las opiniones allí contenidas son responsabilidad del autor y no comprometen al Banco de la República ni a su Junta Directiva.

37 Banco de la República, Impacto de los desastres naturales en la vía al Llano sobre el movimiento de carga, informe de economía regional y urbana elaborado por Johrland Ayala y Danna Pérez, 2024.

estas interrupciones. En conjunto, la evidencia demuestra que la continuidad operacional del corredor constituye un factor determinante para la estabilidad del abastecimiento, la eficiencia logística y el comportamiento de los precios, lo que refuerza la necesidad de garantizar su funcionamiento permanente mediante una política pública de largo plazo.



Figura 15. *Sectores productivos y cadenas logísticas afectadas por la interrupción del corredor.*

4.3. Impactos económicos

Los cierres del corredor Bogotá-Villavicencio generan efectos que trascienden la movilidad y se traducen en pérdidas económicas para el transporte, la producción, el comercio, el turismo y las cadenas de abastecimiento. La magnitud de estas afectaciones varía según la duración del cierre y el sector analizado, pero todas las estimaciones coinciden en que las consecuencias económicas son de alcance nacional.

Durante el cierre registrado en septiembre de 2025, el Concejo de Bogotá estimó pérdidas superiores a $20.000 millones diarios por la interrupción del corredor. Esta cifra resulta consistente con las estimaciones de los principales gremios del transporte: Colfecar calculó pérdidas superiores a $2.400 millones diarios para el transporte de carga; la Asociación para el Desarrollo Integral del Transporte Terrestre Intermunicipal (ADITT), cerca de $500 millones diarios para el transporte de pasajeros; y Fedetranscarga estimó que una hora de cierre total genera pérdidas por $624 millones, equivalentes a $6.338 millones diarios[38]. De manera complementaria, cálculos oficiales divulgados por la prensa económica nacional estimaron que un día completo de cierre puede representar un impacto de hasta $45.000 millones para la economía del país[39].

La experiencia de la avalancha de Quetame, en julio de 2023, confirma la magnitud de estos efectos. Durante esa emergencia, el Comité Intergremial del Meta y Fenalco Meta estimaron pérdidas cercanas a $50.000 millones diarios para la economía departamental, de las cuales aproximadamente $15.000 millones correspondieron al sector agropecuario y $10.000 millones al comercio y alojamiento[40]. Asimismo, las pérdidas acumuladas para el transporte de carga desde esa emergencia superaron $1 billón[41].

La Tabla 13 consolida las principales estimaciones sectoriales reportadas durante estos eventos y permite dimensionar el impacto económico que genera la interrupción del corredor sobre las actividades productivas más dependientes de su operación.

Tabla 13. Estimación de pérdidas económicas diarias por sector durante los eventos de cierre del corredor

Sector económico	Pérdidas estimadas por día
Producción agropecuaria	≈ $18.000 millones
Agroindustria	≈ $3.000 millones
Comercio	≈ $10.000 millones
Turismo y alojamiento	≈ $5.000 millones
Suma de las estimaciones sectoriales	**≈ $36.000 millones diarios**

Fuente: *elaboración propia con base en el Comunicado 017 del Concejo de Bogotá, del 19 de octubre de 2025, que compila estimaciones de gremios económicos y entidades públicas producidas durante la contingencia vial.*

En conjunto, esta evidencia demuestra que la interrupción del corredor genera pérdidas que afectan directamente la producción, el abastecimiento, el comercio y el turismo, comprometiendo la competitividad de una región estratégica para el país. Reducir estas afectaciones exige fortalecer la capacidad del Estado para garantizar la continuidad operacional de esta infraestructura, objetivo que constituye uno de los principales fundamentos de la presente iniciativa legislativa.

---

38 Concejo de Bogotá, Comunicado 017 del 19 de octubre de 2025, para el agregado superior a $20.000 millones diarios. Las estimaciones sectoriales citadas corresponden a la Federación Colombiana de Transportadores de Carga y su Logística (Colfecar), con pérdidas superiores a $2.400 millones diarios en transporte de carga; a la Asociación para el Desarrollo Integral del Transporte Terrestre Intermunicipal (ADITT), con cerca de $500 millones diarios en transporte de pasajeros; y a la Federación de Empresarios del Transporte de Carga (Fedetranscarga), que estimó el costo de una hora de cierre total en $624 millones, equivalentes a $6.338 millones diarios.

39 Estimación oficial del costo de un día completo de cierre total del corredor Bogotá–Villavicencio para la economía nacional, reportada por la prensa económica nacional en julio de 2025. La fuente atribuye el cálculo a "cálculos oficiales" sin identificar la entidad que lo produjo, por lo que la cifra debe entenderse como una estimación de orden de magnitud y no como un registro oficial verificable.

40 Comité Intergremial del Meta y Federación Nacional de Comerciantes (Fenalco) seccional Meta, estimación difundida durante el cierre del corredor de julio de 2023, originado en la avalancha de Quetame, y adoptada públicamente por la Gobernación del Meta. La desagregación sectorial -cerca de $15.000 millones diarios para el sector agropecuario y $10.000 millones para comercio y alojamiento- corresponde a declaraciones del director de Fenalco Meta recogidas por la prensa nacional en julio de 2023.

41 Cifras del sector transportador de carga reportadas en septiembre de 2023, con base en declaraciones de la Federación de Empresarios del Transporte de Carga (Fedetranscarga), sobre las pérdidas acumuladas desde la emergencia de puente Quetame del 18 de julio de 2023.

4.4. Impactos sociales e institucionales

Los cierres del corredor Bogotá-Villavicencio también afectan funciones esenciales del Estado. La atención de pacientes remitidos a instituciones de alta complejidad, el abastecimiento de medicamentos e insumos médicos, la gestión del riesgo, la respuesta a emergencias y el desplazamiento de organismos de socorro dependen en gran medida de la continuidad de esta infraestructura.

Asimismo, el corredor constituye el principal eje de movilidad terrestre para la Fuerza Pública y para las entidades responsables de la seguridad, la prestación de servicios públicos y la presencia institucional en la Orinoquía. La Figura 16 resume estos impactos y evidencia que la interrupción del corredor trasciende el ámbito económico, al comprometer la capacidad del Estado para garantizar servicios esenciales y atender oportunamente a la población.



Figura 16. *Principales impactos sociales e institucionales derivados de los cierres del corredor.*

4.5. Ausencia de una ruta alterna con capacidad equivalente

Uno de los factores que agrava los efectos de los cierres del corredor Bogotá-Villavicencio es la inexistencia de una ruta alterna con capacidad equivalente. Como se analizó en el numeral 2.3, la Red Vial Nacional cuenta con corredores complementarios como la Transversal del Sisga, la Transversal del Cusiana, la Troncal Marginal de la Selva y el corredor Bogotá–Neiva–Florencia; sin embargo, ninguno reúne simultáneamente las condiciones de capacidad operacional, conectividad territorial y nivel de servicio del corredor principal. Esta diferencia se encuentra sintetizada en las Tablas 6 y 7 y representada territorialmente en la Figura 9.

La limitación resulta especialmente evidente para el transporte de carga. Mientras por el corredor Bogotá-Villavicencio pueden circular vehículos de hasta 52 toneladas, la Transversal del Sisga admite un máximo de 16 toneladas y la carretera antigua a Villavicencio de 28 toneladas[42]. Por ello, durante los cierres estas rutas solo pueden absorber una fracción del tránsito habitual, con mayores tiempos de recorrido, costos logísticos y restricciones para la movilización de mercancías.

En consecuencia, los corredores alternativos cumplen una función complementaria, pero no sustituyen la capacidad del corredor Bogotá-Villavicencio. Esta ausencia de redundancia dentro de la red vial nacional incrementa la vulnerabilidad del sistema de transporte y refuerza la necesidad de garantizar la continuidad operacional de esta infraestructura estratégica.

4.6. Consideraciones finales

La evidencia presentada demuestra que los cierres del corredor Bogotá-Villavicencio producen efectos de alcance nacional. La interrupción de esta infraestructura compromete el abastecimiento alimentario, incrementa los costos logísticos, afecta sectores estratégicos de la economía y limita la capacidad del Estado para garantizar la continuidad de servicios esenciales.

La ausencia de un corredor alternativo con capacidad equivalente confirma que su operación continua constituye un asunto de interés nacional. Por ello, las inversiones en estabilización, gestión del riesgo, mantenimiento y modernización no deben entenderse únicamente como obras de infraestructura, sino como medidas indispensables para proteger la seguridad alimentaria, la competitividad y la integración territorial del país.

En ese contexto, la presente iniciativa legislativa busca dotar al Estado de un instrumento que permita reconocer formalmente la importancia estratégica del corredor, fortalecer su priorización dentro de la política pública y orientar las decisiones e inversiones necesarias para garantizar su operación continua y su resiliencia frente a los desafíos futuros.

5. NECESIDAD DE LA DECLARATORIA DE INTERÉS NACIONAL

5.1. Necesidad de la intervención legislativa

Los capítulos precedentes demostraron que el corredor Bogotá-Villavicencio constituye una infraestructura estratégica para el país. Su operación continua resulta indispensable para garantizar la integración territorial, el abastecimiento alimentario, la logística nacional, la operación petrolera, la competitividad económica y la presencia institucional del Estado en la Orinoquía y amplios sectores de la Amazonía.

Asimismo, la evidencia expuesta permitió establecer que las condiciones geológicas del corredor, la recurrencia de los cierres y la inexistencia de una ruta alterna con capacidad equivalente convierten cada interrupción en un evento con consecuencias económicas, sociales e institucionales de alcance nacional.

No obstante, pese a su importancia estratégica y a las cuantiosas inversiones que el Estado ha realizado para su construcción, operación, mantenimiento y estabilización, el ordenamiento jurídico colombiano

[42] Federación Colombiana de Transportadores de Carga y su Logística (Colfecar), septiembre de 2025: por la vía Bogotá–Villavicencio pueden circular camiones de hasta 52 toneladas, por la transversal del Sisga hasta 16 toneladas y por la carretera antigua a Villavicencio hasta 28 toneladas.

no reconoce expresamente esta infraestructura como de interés nacional.

En ese contexto, la presente iniciativa legislativa busca llenar ese vacío, otorgando al corredor un reconocimiento jurídico acorde con su importancia para el país y fortaleciendo su priorización dentro de la política pública, con el fin de promover la coordinación institucional y orientar las decisiones e inversiones necesarias para garantizar su operación continua, su resiliencia y su desarrollo.

5.2. Antecedentes de política pública e institucional

La importancia estratégica del corredor Bogotá-Villavicencio no surge con la presente iniciativa. Durante más de tres décadas, el Estado colombiano ha desarrollado una política pública orientada a garantizar su construcción, modernización, operación y conservación, reconociendo de manera progresiva el papel que desempeña para la conectividad entre el centro del país y la Orinoquía.

Ese reconocimiento se ha reflejado en la expedición de documentos Conpes, la estructuración de contratos de concesión y asociaciones público-privadas, la asignación permanente de recursos para obras de ampliación y estabilización, la atención de emergencias geológicas y la adopción de mecanismos institucionales dirigidos a preservar la continuidad operacional del corredor[43]. De manera paralela, el Congreso de la República ha impulsado debates de control político, constancias y proposiciones encaminadas a fortalecer la inversión nacional y hacer seguimiento a las problemáticas que afectan esta infraestructura.

En otras palabras, la política pública ha tratado al corredor Bogotá-Villavicencio como una infraestructura estratégica mucho antes de que existiera un reconocimiento legal expreso de esa condición. Sin embargo, todas esas actuaciones han tenido un alcance administrativo, contractual, presupuestal o de control político, sin consolidarse en una disposición con fuerza de ley.

La evolución de ese reconocimiento institucional permite advertir que la presente iniciativa no introduce una nueva política pública, sino que consolida, mediante una ley, un proceso que el propio Estado ha construido de manera progresiva durante más de treinta años. La Tabla 14 resume esa evolución y muestra cómo la declaratoria propuesta constituye el paso que completa ese desarrollo institucional.

Tabla 14. Evolución del reconocimiento institucional del corredor Bogotá-Villavicencio

Etapa	Hito institucional	Relevancia para el proyecto de ley
1993-2010	Formulación de la política nacional para la modernización del corredor mediante documentos Conpes.	El Estado reconoce la importancia estratégica del corredor y define su modernización como una prioridad nacional.
1994-2025	Desarrollo de la política mediante esquemas de concesión, ampliación de capacidad e inversiones sucesivas en infraestructura.	La Nación mantiene una política permanente de inversión para garantizar la conectividad entre el centro del país y la Orinoquía.
2018-2026	Atención reiterada de emergencias geológicas, estabilización de taludes y recuperación de la infraestructura.	Se evidencia que la continuidad operacional del corredor constituye un asunto de interés nacional y requiere intervención permanente del Estado.
Diversas legislaturas	Debates de control político, constancias, proposiciones y seguimiento parlamentario a la situación del corredor.	El Congreso ha reconocido de manera reiterada la necesidad de fortalecer la protección y la priorización de esta infraestructura.
Proyecto de ley	Declaratoria del corredor Bogotá-Villavicencio como infraestructura de interés nacional.	Consolida en una disposición legal el reconocimiento institucional construido durante más de tres décadas y establece un marco permanente para orientar la acción del Estado.

Fuente: *elaboración propia con base en los documentos Conpes 2654 de 1993, 3535 de 2008, 3612 y 3633 de 2009, los contratos de concesión número 444 de 1994 y número 005 de 2015 de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y los registros de las gacetas del Congreso de la República.*

5.3. Competencia constitucional y legal para la declaratoria

La presente iniciativa se fundamenta en la competencia del Congreso de la República para expedir leyes, prevista en el artículo 150 de la Constitución Política, y en la facultad de los congresistas para presentar proyectos de ley, consagrada en el artículo 154 de la misma. Su

[43] Documento Conpes 2654 de 1993, que definió el plan de acción de corto y mediano plazo para la recuperación de la carretera Bogotá–Villavicencio; Documento Conpes 3535 de 2008; Documento Conpes 3612 del 21 de septiembre de 2009, relativo al cambio en el Plan de Inversiones de la adición al contrato de concesión vial Bogotá–Villavicencio; Documento Conpes 3633 de 2009; y Documento Conpes 3760 de 2013, mediante el cual se definió la política para el desarrollo del programa de Concesiones de Cuarta Generación (4G). Los conceptos previos favorables del Conpes a la adición del contrato de concesión se emitieron conforme al artículo 28 de la Ley 1150 de 2007 y al Decreto número 3460 de 2008.

trámite se desarrolla conforme a la Ley 5ª de 1992, Reglamento del Congreso de la República[44].

Asimismo, el proyecto cumple el principio de unidad de materia previsto en el artículo 158 de la Constitución, al ocuparse exclusivamente del reconocimiento del corredor Bogotá-Villavicencio como infraestructura estratégica de interés nacional y de sus efectos sobre la planeación y la acción del Estado. Tratándose de una infraestructura que involucra competencias de la Nación y de las entidades territoriales, también resulta aplicable el artículo 288 de la Constitución, que consagra los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad[45].

La iniciativa encuentra además sustento en el marco legal que regula el transporte, la infraestructura y la gestión del riesgo en Colombia. La Ley 105 de 1993 establece las disposiciones básicas del sector transporte y reconoce la infraestructura vial como un instrumento para el desarrollo económico y la integración territorial; la Ley 336 de 1996 consagra el transporte como un servicio público esencial; la Ley 1682 de 2013 desarrolla el régimen de los proyectos de infraestructura de transporte; y la Ley 1523 de 2012 establece la política nacional de gestión del riesgo de desastres, aspecto especialmente relevante frente a la vulnerabilidad geológica e hidrometeorológica del corredor[46].

La presente iniciativa también se ajusta al marco orgánico del presupuesto y a la jurisprudencia constitucional sobre la materia. El análisis del impacto fiscal y de su compatibilidad con el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 se desarrolla en el Capítulo 9 de esta exposición de motivos[47].

La Tabla 15 resume los principales fundamentos constitucionales y legales que sustentan la competencia del Congreso para expedir la presente ley y el marco jurídico que respalda la declaratoria del corredor Bogotá-Villavicencio como infraestructura estratégica de interés nacional.

Tabla 15. Fundamentos constitucionales y legales que sustentan la declaratoria

Norma	Contenido relevante	Relación con el proyecto de ley
Constitución Política de 1991 (arts. 2, 24, 150, 154, 158, 288, 334, 339 y 365)	Fines esenciales del Estado, libertad de circulación, función legislativa, iniciativa legislativa de los miembros de las cámaras, unidad de materia, coordinación y concurrencia entre niveles territoriales, intervención económica, planeación y prestación eficiente de los servicios públicos.	Fundamento constitucional de la competencia del Congreso para expedir la ley y del reconocimiento de infraestructuras estratégicas de interés nacional.
Ley 5ª de 1992 (arts. 286 y 291)	Reglamento del Congreso; régimen de conflicto de interés y declaración de impedimentos, modificados por la Ley 2003 de 2019.	Rige el trámite del proyecto y exige el acápite de conflicto de interés incorporado en este capítulo.
Ley 80 de 1993	Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.	Marco de los contratos de concesión del corredor, que la iniciativa no modifica.
Ley 105 de 1993	Disposiciones básicas sobre transporte y distribución de competencias sobre la red vial entre la Nación y las entidades territoriales.	Reconoce la infraestructura vial como instrumento para el desarrollo económico y la integración territorial.
Ley 336 de 1996	Estatuto Nacional de Transporte.	Consolida el transporte como servicio público esencial para el desarrollo nacional.
Ley 819 de 2003 (art. 7)	Análisis de impacto fiscal de los proyectos de ley.	La iniciativa no ordena gasto ni otorga beneficios tributarios, por lo que no configura el supuesto de la norma.
Ley 1150 de 2007[47]	Medidas de eficiencia y transparencia en la contratación estatal.	Su artículo 28 exige concepto previo favorable del Conpes para adicionar concesiones de obra pública, base de los antecedentes de planeación del corredor.
Ley 1508 de 2012	Régimen jurídico de las asociaciones público-privadas.	Marco del contrato de concesión vigente, que la iniciativa no modifica.
Ley 1523 de 2012	Política nacional de gestión del riesgo de desastres.	Fundamenta la gestión del riesgo sobre un corredor de alta vulnerabilidad geológica.

---

44 Constitución Política de Colombia, artículos 150 y 154. Ley 5ª de 1992, *por la cual se expide el Reglamento del Congreso, el Senado y la Cámara de Representantes.*

45 Constitución Política de Colombia, artículos 158 y 288, sobre el principio de unidad de materia y el ejercicio de competencias conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad.

46 Ley 105 de 1993; Ley 336 de 1996; Ley 1682 de 2013; y Ley 1523 de 2012, que regulan el transporte, la infraestructura y la gestión del riesgo de desastres.

47 Corte Constitucional, sentencias C-343 de 1995, C-1113 de 2004, C-325 de 1997 (citada en la C-286 de 2009) y C-441 de 2009, sobre la competencia del Congreso para expedir leyes que orientan la acción del Estado sin sustituir las competencias presupuestales del Gobierno nacional.

Norma	Contenido relevante	Relación con el proyecto de ley
Ley 1682 de 2013	Medidas para los proyectos de infraestructura de transporte; utilidad pública e interés social.	Define la infraestructura de transporte como elemento estratégico para la competitividad y el desarrollo del país.
Ley 2294 de 2023	Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026.	Prioriza la conectividad regional, la infraestructura resiliente y la reducción de brechas territoriales.

Fuente: *elaboración propia con base en la Constitución Política y en las Leyes 5ª de 1992, 80 de 1993, 105 de 1993, 336 de 1996, 819 de 2003, 1150 de 2007, 1508 de 2012, 1523 de 2012, 1682 de 2013 y 2294 de 2023.*

5.4. Razones que justifican la declaratoria

La evidencia desarrollada a lo largo de la presente exposición de motivos demuestra que el corredor Bogotá-Villavicencio reúne las condiciones que justifican su reconocimiento como infraestructura estratégica de interés nacional. Se trata del principal eje de integración entre el centro del país y la Orinoquía, articula un área de influencia cercana a 469.000 km², equivalente al 41 % del territorio continental colombiano, y soporta actividades esenciales para la economía nacional, entre ellas el abastecimiento alimentario, la producción agropecuaria y pecuaria, la operación petrolera, el turismo y la logística que conecta esta región con los principales centros de consumo del país.

La importancia del corredor también se refleja en las consecuencias que genera su interrupción. Los cierres afectan simultáneamente la movilidad, el abastecimiento, las cadenas logísticas, la operación de sectores estratégicos y la prestación de servicios esenciales, ocasionando pérdidas económicas cuantificables y comprometiendo la capacidad del Estado para atender emergencias y garantizar su presencia institucional en el oriente colombiano. Estas afectaciones se agravan por la inexistencia de un corredor alterno con capacidad equivalente para asumir las funciones que actualmente desempeña esta infraestructura.

En consecuencia, la declaratoria propuesta no constituye el reconocimiento de una condición hipotética, sino la respuesta legislativa a una realidad ampliamente demostrada en esta exposición de motivos. La importancia estratégica del corredor, la magnitud de los impactos derivados de sus cierres y la necesidad de fortalecer su planeación, protección y priorización justifican su reconocimiento como infraestructura estratégica de interés nacional y proyecto estratégico de Estado.

5.5. Alcances de la declaratoria de interés nacional

La presente iniciativa legislativa no modifica el régimen jurídico de las concesiones vigentes, regulado por las Leyes 80 de 1993, 1150 de 2007 y 1508 de 2012, ni altera las competencias constitucionales y legales de las entidades responsables de la administración, operación y mantenimiento del corredor, en particular del Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (Invías). Tampoco implica, por sí misma, la apropiación automática de recursos públicos ni la creación de nuevas obligaciones presupuestales para la Nación[48].

Su alcance consiste en otorgar reconocimiento legal expreso al carácter estratégico del corredor Bogotá-Villavicencio y establecer un marco permanente para orientar la acción del Estado en materia de planeación, priorización, coordinación institucional, gestión integral del riesgo y desarrollo de la infraestructura. A diferencia de los documentos Conpes, de las prioridades definidas en los Planes Nacionales de Desarrollo o de las decisiones administrativas adoptadas por las entidades competentes, cuya vigencia depende de la política pública de cada gobierno, la declaratoria legal constituye una decisión del Congreso de la República con vocación de permanencia, que solo podrá ser modificada mediante otra ley.

En consecuencia, la declaratoria consolida una política de Estado sobre el corredor, fortalece la continuidad de las acciones orientadas a su conservación, modernización, ampliación, resiliencia y gestión integral del riesgo, y proporciona un referente jurídico estable para la actuación coordinada de las autoridades competentes, con independencia de los cambios en las prioridades administrativas de cada período de gobierno.

5.6. Conclusión

La evidencia técnica, económica, social e institucional desarrollada en la presente exposición de motivos demuestra que el corredor Bogotá-Villavicencio constituye una infraestructura cuya importancia trasciende el ámbito regional y resulta determinante para la integración territorial, la seguridad alimentaria, la logística nacional, la operación del sector energético, la competitividad económica y la presencia efectiva del Estado en el oriente colombiano.

Durante más de tres décadas, el Estado colombiano ha realizado cuantiosas inversiones, ha adoptado decisiones de política pública y ha intervenido de manera permanente para garantizar la continuidad operacional de este corredor. Sin embargo, hasta hoy no existe una ley que reconozca expresamente su carácter estratégico y consolide ese reconocimiento como una política de Estado con vocación de permanencia.

Por ello, el presente proyecto de ley representa una decisión política e institucional de especial trascendencia

---

[48] Ley 80 de 1993; Ley 1150 de 2007; y Ley 1508 de 2012, que establecen el régimen general de contratación estatal, de las concesiones y de las asociaciones público-privadas. El Contrato de Concesión número 005 de 2015 de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), citado en el Capítulo 1 de la presente exposición de motivos, se rige por este marco normativo.

para el país. Mediante esta iniciativa, el Congreso de la República reconoce al corredor Bogotá-Villavicencio como infraestructura estratégica de interés nacional y proyecto estratégico de Estado, otorgándole un marco jurídico permanente que fortalece su priorización dentro de la acción estatal y orienta las decisiones necesarias para su protección, modernización, ampliación, resiliencia y gestión integral del riesgo. Con ello se busca garantizar la continuidad operacional de una infraestructura esencial para la integración territorial, la competitividad, la seguridad alimentaria, la seguridad energética y el desarrollo económico y social de Colombia.

6. EXPERIENCIAS NACIONALES E INTERNACIONALES EN EL RECONOCIMIENTO DE INFRAESTRUCTURAS ESTRATÉGICAS

6.1. Finalidad del análisis comparado

La declaratoria del corredor Bogotá-Villavicencio como infraestructura estratégica de interés nacional encuentra respaldo en experiencias nacionales e internacionales que han reconocido, mediante distintos instrumentos jurídicos, la necesidad de otorgar un tratamiento especial a aquellas infraestructuras cuya continuidad resulta indispensable para el funcionamiento del Estado, la economía y la prestación de servicios esenciales.

Aunque los ordenamientos jurídicos emplean denominaciones diversas -como infraestructura crítica, infraestructura estratégica, infraestructura esencial, proyectos de interés nacional o corredores prioritarios de transporte-, todas ellas responden a un mismo propósito: identificar infraestructuras de especial importancia y establecer mecanismos que permitan orientar su protección, priorización y fortalecimiento dentro de las políticas públicas.

En ese contexto, el presente capítulo presenta algunos referentes comparados que evidencian que la declaratoria propuesta se ajusta a una tendencia ampliamente reconocida, según la cual las infraestructuras de mayor relevancia para el desarrollo de un país deben contar con un reconocimiento jurídico que facilite su planificación, protección y gestión de largo plazo.

6.2. Experiencias en Colombia

En Colombia existen diversos instrumentos mediante los cuales el Estado reconoce y prioriza proyectos e infraestructuras de especial importancia para el desarrollo nacional. Aunque ninguno corresponde a una declaratoria legal de un corredor vial como infraestructura estratégica de interés nacional, todos evidencian que el ordenamiento jurídico admite tratamientos diferenciales para infraestructuras cuya relevancia justifica mecanismos especiales de planeación, financiación o coordinación institucional[49].

Entre los principales antecedentes se encuentran la declaratoria de importancia estratégica del Conpes, los Proyectos de Interés Nacional y Estratégicos (Pines), las declaratorias de utilidad pública e interés social para proyectos de infraestructura de transporte, la priorización de corredores logísticos en los Planes Nacionales de Desarrollo y los programas de corredores funcionales impulsados por el Ministerio de Transporte[50].

Sin embargo, todos estos instrumentos tienen un alcance distinto al de la presente iniciativa, pues corresponden a decisiones administrativas o de política pública, generalmente vinculadas a proyectos específicos o a las prioridades de cada gobierno, mientras que este proyecto de ley propone un reconocimiento legal, permanente y de rango legislativo del corredor Bogotá-Villavicencio como infraestructura estratégica de interés nacional. La tabla 16 resume los principales antecedentes colombianos y las diferencias frente a la declaratoria propuesta.

Tabla 16. Principales antecedentes colombianos de reconocimiento de infraestructura estratégica

Instrumento	Naturaleza y fundamento	Limitación frente a la iniciativa
Declaratoria de importancia estratégica	Concepto del Conpes con fundamento en el artículo 10 de la Ley 819 de 2003, para proyectos cuyas vigencias futuras exceden el período de gobierno.	Se agota en la autorización presupuestal de un proyecto determinado; no reconoce de forma permanente la condición del corredor.
Proyectos de Interés Nacional y Estratégicos (PINES)	Documento Conpes 3762 de 2013; seguimiento a cargo de la Comisión Intersectorial de Infraestructura y Proyectos Estratégicos.	Priorización administrativa revisable, sujeta a la agenda del Gobierno de turno.
Utilidad pública e interés social	Ley 1682 de 2013, aplicable a los proyectos de infraestructura de transporte.	Habilita la gestión predial y los trámites de las obras, no la protección del corredor como unidad funcional.
Corredores logísticos priorizados en los Planes Nacionales de Desarrollo	Ley del plan de cada cuatrienio.	Vigencia limitada al período del plan; la prioridad se redefine en cada cuatrienio.
Programas de corredores Funcionales y de importancia económica	Instrumentos de política sectorial del Ministerio de Transporte.	Actos administrativos modificables sin intervención del Congreso.

[49] Ley 819 de 2003, artículo 10, sobre las vigencias futuras excepcionales. El Documento Conpes 3762 de 2013 distingue esta declaratoria de la categoría de Proyectos de Interés Nacional y Estratégicos (Pines).

[50] Documento Conpes 3762 de 2013; Ley 1682 de 2013; leyes de los Planes Nacionales de Desarrollo; e instrumentos de política sectorial del Ministerio de Transporte sobre corredores funcionales y corredores logísticos.

Fuente: *elaboración propia con base en el artículo 10 de la Ley 819 de 2003, el documento Conpes 3762 de 2013, la Ley 1682 de 2013, las leyes de los Planes Nacionales de Desarrollo y los instrumentos de política sectorial del Ministerio de Transporte.*

6.3. Experiencias internacionales

El reconocimiento de infraestructuras estratégicas constituye una práctica ampliamente extendida en el derecho comparado. Aunque los ordenamientos emplean denominaciones diferentes -como infraestructura crítica, entidades críticas o corredores estratégicos-, todos persiguen un objetivo común, brindar un tratamiento especial a aquellas infraestructuras cuya continuidad resulta esencial para la seguridad, la economía, la integración territorial y la prestación de servicios fundamentales.

En los Estados Unidos, la *Critical Infrastructures Protection Act of 2001* reconoce la categoría de *critical infrastructure*, dentro de la cual se incluye expresamente la infraestructura de transporte como uno de los sectores cuya interrupción puede afectar gravemente la seguridad nacional, la economía y la salud pública[51].

En la Unión Europea, la Directiva (UE) 2022/2557 fortaleció el régimen de protección de las entidades críticas y la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T) identifica corredores prioritarios sobre los cuales concentra la planificación y la financiación comunitarias. Este constituye el antecedente más cercano a la presente iniciativa, pues reconoce corredores estratégicos con efectos permanentes sobre la priorización de inversiones[52].

En España, la Ley 8/2011 estableció el Sistema Nacional de Protección de Infraestructuras Críticas, actualmente en proceso de adaptación a la Directiva (UE) 2022/2557, manteniendo un régimen especial para la protección y continuidad operacional de las principales infraestructuras de transporte[53].

En Chile, los corredores estratégicos de integración internacional han sido incorporados a los instrumentos de planificación sectorial, priorizando proyectos de conectividad considerados esenciales para el desarrollo del país, aunque sin una declaratoria legal específica[54].

En conjunto, estas experiencias evidencian que el reconocimiento jurídico de infraestructuras estratégicas constituye una herramienta ampliamente utilizada para orientar la planificación, fortalecer la coordinación institucional y priorizar las inversiones sobre infraestructuras esenciales para el desarrollo nacional. La tabla 17 presenta una síntesis de los principales referentes internacionales.

Tabla 17. Comparación internacional de figuras jurídicas de protección de infraestructura estratégica

País	Figura utilizada	Infraestructura protegida	Rango del instrumento
Estados Unidos	Critical infrastructure	Transporte, energía y comunicaciones	Ley federal: Critical Infrastructures Protection Act of 2001
Unión Europea	Entidades críticas y red TEN-T	Corredores europeos de transporte	Directiva (UE) 2022/2557 y normativa de la red transeuropea
España	Infraestructuras críticas	Redes estratégicas de transporte	Ley 8/2011, en proceso de reemplazo por la ley de entidades críticas
Chile	Corredores estratégicos	Corredores bioceánicos y pasos de frontera	Instrumentos de planificación, sin norma legal específica

Fuente: *elaboración propia con base en la normativa y los instrumentos de política de los Estados Unidos, la Unión Europea, España y Chile en materia de protección de infraestructura crítica y corredores estratégicos de transporte.*

6.4. Lecciones para el corredor Bogotá-Villavicencio

Las experiencias nacionales e internacionales analizadas permiten identificar un elemento común. Las infraestructuras estratégicas reciben un tratamiento especial no por su tamaño o costo, sino porque su interrupción afecta simultáneamente la economía, la conectividad, la seguridad y la prestación de servicios esenciales. Asimismo, estos mecanismos buscan fortalecer la planeación y la coordinación institucional, sin sustituir las competencias ordinarias de las entidades responsables de su administración.

Estas características coinciden con la realidad del corredor Bogotá-Villavicencio, cuya importancia para la integración territorial, el abastecimiento alimentario, la operación del sector energético, la competitividad y la presencia efectiva del Estado quedó demostrada a lo largo de la presente exposición de motivos.

La principal diferencia radica en el instrumento jurídico empleado. Mientras el ordenamiento colombiano cuenta con mecanismos de priorización

---

51 Critical Infrastructures Protection Act of 2001, incorporada como sección 1016 de la USA PATRIOT Act (Ley Pública 107-56) y codificada en 42 U. S. C. § 5195c. La definición federal de critical infrastructure comprende los sistemas y activos cuya interrupción tendría efectos debilitantes sobre la seguridad nacional, la economía, la salud o la seguridad públicas, e incluye el sector transporte.

52 Directiva (UE) 2022/2557 del Parlamento Europeo y del Consejo, del 14 de diciembre de 2022, relativa a la resiliencia de las entidades críticas, y Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), mediante la cual la Unión Europea identifica y prioriza corredores estratégicos para la planificación y financiación de la infraestructura de transporte.

53 Ley 8/2011, del 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas en España, desarrollada por el Real Decreto número 704/2011. Actualmente se encuentra en proceso de sustitución por la ley que incorpora la Directiva (UE) 2022/2557.

54 Los corredores estratégicos de integración internacional de Chile se desarrollan mediante instrumentos de planificación del Ministerio de Obras Públicas y no mediante una declaratoria legal específica.

administrativa y de política pública para proyectos de infraestructura, aún carece de una ley que reconozca de manera expresa y permanente el carácter estratégico de un corredor vial cuya relevancia nacional ha sido ampliamente acreditada.

En ese contexto, la presente iniciativa adapta al ordenamiento jurídico colombiano una práctica consolidada en el derecho comparado, al elevar a rango legal el reconocimiento del corredor Bogotá-Villavicencio como infraestructura estratégica de interés nacional y establecer un marco permanente para orientar su protección, planificación, desarrollo y continuidad operacional.

7. BENEFICIOS ESPERADOS

7.1. Beneficios institucionales

La declaratoria permitirá consolidar un marco jurídico permanente para el reconocimiento del corredor Bogotá-Villavicencio como infraestructura estratégica de interés nacional, fortaleciendo la coordinación entre las entidades del orden nacional y territorial para orientar su conservación, modernización, gestión integral del riesgo y continuidad operacional.

Asimismo, contribuirá a dar estabilidad a las políticas públicas sobre el corredor, al elevar su reconocimiento a rango legal y superar las limitaciones propias de los instrumentos administrativos y de política pública, cuya vigencia depende de proyectos específicos o de las prioridades de cada gobierno.

De esta manera, la ley proporcionará un criterio permanente para la planeación del Estado, reconociendo al corredor como una unidad funcional estratégica y asegurando que su protección, fortalecimiento y desarrollo continúen siendo una prioridad nacional con independencia de las obras o intervenciones que se ejecuten en cada momento.

7.2. Beneficios para la competitividad y el desarrollo económico

La declaratoria contribuirá a fortalecer la competitividad del país al consolidar un marco de largo plazo para la protección y modernización del principal corredor de conexión entre el centro del país y la Orinoquía. Si bien no elimina los riesgos geológicos propios de la infraestructura, sí favorece la priorización y continuidad de las inversiones necesarias para reducir su vulnerabilidad y garantizar una mayor estabilidad en la operación del corredor.

Ello se traduce en mayores niveles de confianza para el transporte de carga y pasajeros, menores costos logísticos, mayor seguridad para las cadenas de abastecimiento y mejores condiciones para el desarrollo de actividades productivas como la agricultura, la agroindustria, el comercio, la construcción y el sector energético, cuya competitividad depende de una conectividad eficiente y permanente.

La importancia económica de esta medida se evidencia en los efectos que producen las interrupciones del corredor. Como se expuso en el Capítulo 4, cada día de cierre genera pérdidas superiores a $20.000 millones, reduce en promedio un 48,2 % el volumen de carga movilizada y afecta el desplazamiento de más de 11.200 pasajeros. En consecuencia, fortalecer la continuidad operacional del corredor no solo favorece la competitividad regional, sino que contribuye a proteger la productividad, el abastecimiento y la estabilidad económica del país.

7.3. Beneficios para la gestión del riesgo

La declaratoria fortalecerá la gestión integral del riesgo al consolidar un enfoque de largo plazo basado en la prevención, la resiliencia y la continuidad operacional del corredor. Con ello, se favorecerá la planificación de intervenciones preventivas, el fortalecimiento del monitoreo geológico e hidrometeorológico y una mayor coordinación entre las entidades responsables antes de que ocurran las emergencias.

La importancia de este enfoque se refleja en los costos que han generado las interrupciones del corredor. Como se expuso en el Capítulo 4, las pérdidas acumuladas por los cierres registrados desde julio de 2023 superan $1 billón únicamente para el transporte de carga, cifra ampliamente superior a las inversiones destinadas a la atención de los principales puntos críticos. En consecuencia, fortalecer la capacidad preventiva del Estado resulta no solo una medida de gestión del riesgo, sino también una decisión eficiente desde el punto de vista económico y de protección del interés general.

7.4. Beneficios para la integración territorial y la seguridad del abastecimiento

La declaratoria fortalecerá la integración territorial al reconocer jurídicamente la importancia estratégica del principal corredor que comunica el centro del país con la Orinoquía. Como se demostró en el capítulo 3, su área de influencia funcional comprende cerca de 469.000 km², equivalentes al 41 % del territorio continental colombiano, y articula la conectividad de siete departamentos, favoreciendo la presencia del Estado, la integración regional y el desarrollo económico y social de una parte sustancial del territorio nacional.

De igual manera, contribuirá a fortalecer la seguridad del abastecimiento y la logística nacional al favorecer la continuidad en la movilización de alimentos, combustibles, hidrocarburos, insumos agropecuarios, materiales de construcción y demás bienes esenciales para la economía. Esta protección resulta especialmente relevante porque las vías alternas existentes no cuentan con la capacidad suficiente para sustituir al corredor Bogotá-Villavicencio durante cierres prolongados, lo que reafirma su carácter estratégico para el abastecimiento de Bogotá, el centro del país y la operación del sector energético.

Asimismo, la declaratoria facilitará la movilidad de las Fuerzas Militares, la Policía Nacional, los organismos de socorro y las entidades responsables de la atención de emergencias, fortaleciendo la

capacidad de respuesta del Estado y la continuidad de los servicios esenciales ante situaciones de crisis.

La tabla 18 resume los principales beneficios institucionales, económicos, logísticos y territoriales esperados con la aprobación de la presente iniciativa. De manera complementaria, la figura 17 presenta una representación gráfica de estos beneficios y de la forma en que la declaratoria fortalece la integración territorial, la competitividad, la seguridad alimentaria, la gestión integral del riesgo y el desarrollo nacional.

Tabla 18. Beneficios esperados de la declaratoria

Dimensión	Beneficio esperado	Magnitud o referencia
Institucional	Reconocimiento jurídico permanente	Cierra las limitaciones de rango, temporalidad y objeto identificadas en el Capítulo 7.
Planeación	Priorización estratégica de inversiones	Orientación de largo plazo, con independencia del ciclo de gobierno.
Gestión del riesgo	Fortalecimiento de la prevención	$234.000 millones en obras de prevención frente a más de $1 billón en pérdidas acumuladas desde julio de 2023.
Logística	Mayor continuidad operacional	Más de $20.000 millones diarios en pérdidas evitadas y 48,2 % de la carga que deja de detenerse.
Competitividad	Mejora de la conectividad nacional	7 % de la carga nacional y 10.179 vehículos diarios, de los cuales el 39 % son de carga.
Seguridad alimentaria	Protección de cadenas de abastecimiento	223.120 toneladas de alimentos hacia Bogotá entre enero y julio de 2026, el 16,3 % del abastecimiento.
Soporte a la operación petrolera	Continuidad logística del sector petrolero	612.100 barriles diarios, el 83,1 % de la producción nacional.
Integración territorial	Fortalecimiento del desarrollo regional	469.000 km², el 41 % del territorio continental, y cerca de 2,65 millones de habitantes.

Fuente: *elaboración propia a partir de la evidencia y las fuentes desarrolladas en los Capítulos 2 a 7 del presente documento.*



Figura 17. *Beneficios esperados de la declaratoria del corredor Bogotá-Villavicencio como infraestructura de interés nacional.*

7.5. Reflexión final

La evidencia técnica, económica, social e institucional desarrollada a lo largo de esta exposición de motivos demuestra que el corredor Bogotá-Villavicencio constituye una infraestructura estratégica para el país. Su funcionamiento resulta determinante para la integración territorial entre el centro del país y la Orinoquía, el abastecimiento alimentario de Bogotá y la región central, la operación del sector energético, la competitividad de la economía nacional y la presencia efectiva del Estado en una parte sustancial del territorio colombiano.

También quedó acreditado que la vulnerabilidad del corredor, la recurrencia de los cierres y la inexistencia de una alternativa con capacidad equivalente generan impactos que trascienden el ámbito regional y afectan intereses nacionales. Pese a ello, el ordenamiento jurídico colombiano aún carece de una disposición legal que reconozca expresamente su carácter estratégico y que permita consolidar una política de Estado orientada a su protección, continuidad operacional y desarrollo de largo plazo.

En ese contexto, el presente proyecto de ley representa una decisión estratégica para el país. Al declarar el corredor Bogotá-Villavicencio como infraestructura estratégica de interés nacional y proyecto estratégico de Estado, el Congreso de la República reconoce jurídicamente una realidad ampliamente demostrada y dota al Estado de un marco permanente para orientar la planificación, la coordinación institucional y la priorización de las actuaciones necesarias para garantizar su conservación, modernización y resiliencia.

La aprobación de esta iniciativa constituye, en consecuencia, una apuesta por la integración territorial, la seguridad alimentaria, la competitividad, la seguridad energética y el fortalecimiento de la presencia institucional del Estado. Más que reconocer la importancia de una vía, esta ley reconoce el papel que el corredor Bogotá-Villavicencio desempeña en el desarrollo económico, social y estratégico de Colombia, elevándolo al lugar que, por su importancia para la Nación, le corresponde dentro del ordenamiento jurídico.

8. CONFLICTO DE INTERESES

El artículo 293 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, establece la obligación de los autores y ponentes de presentar en el cuerpo de la exposición de motivos las posibles circunstancias o eventos que puedan configurar un conflicto de interés a la luz del artículo 286 de la Ley 5ª de 1992.

En el caso particular, es necesario mencionar el inciso segundo del artículo 286 del Reglamento del Congreso, el cual establece lo siguiente:

"...Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

a) Cuando el congresista participe, discuta o vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir, cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.

b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro".

De la norma citada se evidencia que el presente proyecto de ley declara el corredor vial Bogotá-Villavicencio como infraestructura estratégica de interés nacional y proyecto estratégico de Estado, estableciendo lineamientos generales para su planificación, priorización, conservación, modernización, gestión integral del riesgo y coordinación institucional. Se trata de una regulación de carácter general, abstracto e impersonal, cuyos efectos están dirigidos a fortalecer una infraestructura pública de importancia nacional, sin conferir beneficios particulares, directos o inmediatos a los congresistas.

Ahora bien, el Consejo de Estado, en sentencia proferida el 10 de noviembre de 2009, hizo las siguientes precisiones al referirse a los elementos que deben concurrir para que se configure la violación al régimen de conflicto de intereses como causal de pérdida de investidura:

"No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna".

En consecuencia, sin perjuicio del deber individual que asiste a cada congresista de evaluar y declarar los conflictos de interés que puedan configurarse durante el trámite de la presente iniciativa, podrían presentarse situaciones de conflicto respecto de quienes, por sí mismos o por interpuesta persona, tengan un interés particular, directo y actual derivado de su participación en sociedades concesionarias, contratistas, interventoras, proveedoras o cualquier otra actividad directamente relacionada con el corredor vial Bogotá-Villavicencio, así como en los demás eventos previstos en la Constitución Política, la Ley 5ª de 1992 y la Ley 2003 de 2019.

9. IMPACTO FISCAL

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, se deja constancia de que el presente proyecto de ley no genera, por sí mismo, un impacto fiscal directo, en la medida en que no ordena apropiaciones presupuestales específicas, no crea rentas de destinación específica, no establece gastos obligatorios a cargo del Presupuesto General de la Nación ni modifica las competencias constitucionales y legales del Gobierno nacional en materia de programación presupuestal.

La iniciativa tiene por objeto declarar el corredor vial Bogotá-Villavicencio como infraestructura estratégica de interés nacional y proyecto estratégico de Estado, así como establecer lineamientos para orientar su planificación, priorización, coordinación institucional, conservación, modernización, resiliencia y gestión integral del riesgo. En consecuencia, las actuaciones que se deriven de su implementación deberán ejecutarse dentro del ámbito de las competencias de las entidades responsables y con sujeción al Marco Fiscal de Mediano Plazo, al Marco de Gasto de Mediano Plazo, a la disponibilidad presupuestal, a las apropiaciones que anualmente apruebe el Congreso de la República mediante la Ley de Presupuesto General de la Nación y a las demás normas fiscales y presupuestales vigentes.

Sin perjuicio de lo anterior, y con el fin de dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, durante el trámite legislativo se solicitará al Ministerio de Hacienda y Crédito Público el concepto correspondiente sobre el impacto fiscal de la presente iniciativa y, de ser procedente, el respectivo aval fiscal, para que, en el marco de sus competencias, emita las observaciones que considere pertinentes.


CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL
El día 16 de Septiembre del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de Ley X Acto Legislativo
No. 372 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por: HH. Dakvin
Castellanos Moreno
SECRETARIO GENERAL