

El futuro no se planea, **Se construye**



CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA
SECCIONAL ANTIOQUIA



— MOVILIA 2026

El futuro no se planea. Se construye.

Tendencias que mueven el futuro y claves para liderar la infraestructura que transforma la movilidad en Colombia.

Colombia sabe planear.
Ahora tenemos que ejecutar.

Movilidad · territorio · energía · datos · infraestructura

Juan David Pérez Ortiz

DIRECTOR EJECUTIVO · SECCIONAL ANTIOQUIA · CÁMARA COLOMBIANA DE LA INFRAESTRUCTURA



CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA
SECCIONAL ANTIOQUIA

Movilia Congreso
Internacional
de Movilidad
Estación 2.0

LAS OBRAS CIVILES SE CONSOLIDAN COMO EL MOTOR DE LA CONSTRUCCIÓN EN 2026

+9,2 %

PIB obras civiles, enero a junio
de 2026

+6,6 %

ICOCIV, variación anual a junio
de 2026

+11,4 %

Concreto premezclado para
obras civiles, ene-jun. 2026

LA PRODUCCIÓN DE OBRAS CIVILES ACELERA MUY POR ENCIMA DEL PIB NACIONAL

La producción de obras de ingeniería civil alcanzó **\$3,4 billones** en el segundo trimestre de 2026, un crecimiento de **17,1 %** frente al mismo periodo de 2025 y muy por encima del **3,5 %** del PIB nacional, lo que confirma a las obras civiles como el principal motor de la construcción, que apenas creció **2,2 %** en el mismo trimestre tras doce trimestres consecutivos en terreno negativo.

LAS VIGENCIAS FUTURAS AUTORIZADAS PARA 2026 LLEGAN A UN MÁXIMO HISTÓRICO: CERCA DE \$51 BILLONES LOS ASUMIRÁ LA NUEVA ADMINISTRACIÓN Y ENTRE 2027 Y 2030 EL PAÍS DESEMBOLSARÁ EN PROMEDIO 1,2 % DEL PIB AL AÑO

BALANCE SECTORIAL

MÉRITOS

Obras civiles, motor de la construcción

La producción de obras de ingeniería civil creció **17,1 %** en el segundo trimestre de 2026, muy por encima del 2,2 % de la construcción total, que salió de doce trimestres consecutivos en terreno negativo gracias al avance del Metro de Bogotá y la maduración de las concesiones 4G.

Financiamiento internacional diversificado

La Corporación Andina de Fomento (CAF) comprometió **US\$9.000 millones** para Colombia hasta 2030, más del doble de lo desembolsado en los ocho años anteriores, con un primer giro de US\$700 millones ya en ejecución.

Peso fuerte que abarata insumos

La TRM cerró julio en **\$3.132**, su nivel más bajo en más de siete años, reduciendo el costo de la maquinaria y el acero importados para las obras.

RIESGOS

Rigidez fiscal y vigencias futuras récord

Las vigencias futuras autorizadas para 2026 alcanzaron **\$255 billones**, de los cuales \$51 billones deberán ser asumidos por el nuevo Gobierno, mientras el Presupuesto General de la Nación para 2027 recorta la inversión en vías.

Colapso de la inversión extranjera

La IED hacia la construcción cayó **67,1 %** en el primer trimestre de 2026, en contraste con el crecimiento de 34,4 % de la IED total del país, reflejo del ciclo entre el cierre de las 4G y la incipiente estructuración de las 5G.

Costos laborales y reconstrucción pendiente

La mano de obra encareció **14,3 %** anual en el ICOCIV a junio de 2026, mientras el terremoto de agosto añade una reconstrucción estimada en \$30 billones que competirá por recursos con la agenda ordinaria de infraestructura.

— ¿CÓMO SE CONVIERTE EN MOTOR DE EQUIDAD?

LA INFRAESTRUCTURA COMO INVERSIÓN SOCIAL CADA PESO INVERTIDO GENERA:

EN PRODUCTIVIDAD

2,25 PESOS

EN SALARIOS

2,46 PESOS

EN IMPUESTOS

4,90 PESOS

CADA BILLÓN INVERTIDO CREA 28 MIL EMPLEOS EN LA ECONOMÍA.



CALIDAD DE VIDA

En 2025 el Metro de Medellín devolvió **151 millones de horas** y evitó **690 mil toneladas de CO₂**.



YA NO BASTA CON PREGUNTAR: “¿QUÉ PROYECTO NECESITAMOS?”

Tenemos que preguntar:

“¿Qué necesitamos hacer para ponerlo en servicio?”

Ese cambio parece pequeño. Pero cambia completamente la forma de liderar infraestructura.

01

PLANEAR

Visión y proyecto.

02

DESTRABAR

Riesgos y decisiones.

03

CONSTRUIR

Tiempo y calidad.

04

OPERAR

Servicio y valor.



CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA
SECCIONAL ANTIOQUIA

**EL PROBLEMA
NO ES DE PLATA,
ES DE
LAPICERO.**



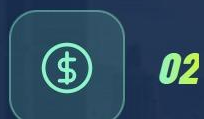
LOS GRANDES RETOS DE MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURA EN COLOMBIA



01

CERTIDUMBRE JURÍDICA Y GOBERNANZA

Reglas de juego estables y capacidad institucional para planear, ejecutar y supervisar proyectos con transparencia.



02

FINANCIACIÓN Y EJECUCIÓN OPORTUNA

Cierre de brechas presupuestales, interventoría real y proyectos que no se frenan por estudios o contratos incompletos.



03

INTEGRACIÓN MULTIMODAL Y REGIONAL

Articular carretera, férreo, fluvial, marítimo y aéreo, y coordinar la gobernanza entre ciudades y regiones.



04

CONECTIVIDAD TERRITORIAL

Cerrar la brecha de última milla hacia regiones apartadas y consolidar la conectividad nacional efectiva.



05

TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y ELECTROMOVILIDAD

Ampliar infraestructura de carga y fortalecer el sistema energético que sostenga el crecimiento del transporte limpio.



06

INFRAESTRUCTURA DIGITAL E ITS

Sistemas inteligentes de transporte, recaudo interoperable y datos que garanticen calidad de servicio, no solo obra física.

LO QUE EL GREMIO PROPONE PARA CONTINUAR CON UN **MODELO EXITOSO**



PROYECTO DE DECRETO

MODIFICA EL DECRETO 1082 DE 2015

Compensación de riesgos: los recursos para compensar riesgos del Estado no son desembolso público ni adición contractual.

Reserva de la información financiera: el modelo financiero y el presupuesto del originador mantienen carácter reservado durante la publicación.

Coexistencia con concesiones vigentes: acuerdos que permiten convivir sin modificar el contrato existente.

Aplicación inmediata: las reglas aplican a proyectos en estructuración, contratación y ejecución.



PROYECTO DE LEY 311

MODIFICA LA LEY 1508 DE 2012

Plazo de los contratos: los **30 años** pasan a ser plazo inicial y no máximo; las prórrogas quedan fuera del tope.

Adiciones y prórrogas: las **adiciones suben al 50 %** y se computan separadas de las prórrogas.

Riesgos a cargo del Estado: los recursos para atenderlos no consumen el margen de adición.

Aportes públicos en IPs: suben al **40 %**, sin tope diferencial para infraestructura vial.

Coexistencia con concesiones vigentes.



PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

HERRAMIENTAS PARA EJECUTAR

Nuevas inversiones en contratos vigentes: podrán incluir inversiones y prórrogas con concepto previo favorable del CONPES o la entidad territorial.

Umbral para proyectos sociales: baja de **6.000 a 4.000** salarios mínimos.

Unidades funcionales en edificaciones: hospitales, colegios y centros administrativos podrán retribuirse por unidades funcionales.

Transparencia en contratación: los documentos tipo se aplicarán también a contratos interadministrativos.

TRES NORMAS DISTINTAS, UN SOLO OBJETIVO: REGLAS CLARAS Y ESTABLES PARA ESTRUCTURAR, FINANCIAR Y EJECUTAR NUEVOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA



CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA
SECCIONAL ANTIOQUIA



— UN EJEMPLO EXITOSO

TÚNEL DE ORIENTE: APP QUE CONECTAN Y TRANSFORMAN

El modelo de Asociaciones Público-Privadas para materializar grandes proyectos que conectan y transforman territorios.

\$3 BN DE INVERSIÓN

+40 MIL VEH/DÍA

ENTREGA EN 2028

18 KM DE TÚNELES · 4 TÚNELES

4,5 KM DE PUENTES

MODELO

APP CON CAPITAL PRIVADO

Etapa 2 se financia con recursos privados y amplía una conexión ya consolidada entre el Valle de Aburrá, el Valle de San Nicolás y el aeropuerto.

EJECUCIÓN

ESTÁNDARES Y CRONOGRAMA

Altos estándares de calidad y servicio, con obras que se adelantan al cronograma previsto.

RESULTADO

DEMANDA POR ENCIMA DE LO PREVISTO

Desde su inauguración, la concesión ha superado la previsión inicial de tráfico vehicular y ya supera los 40.000 vehículos.

POTENCIAL

CONEXIÓN CON EL AEROPUERTO

Es el proyecto que puede habilitar la conexión de la red de transporte masivo del Valle de Aburrá con el aeropuerto JMC.

LA PARTICIPACIÓN PRIVADA ES NECESARIA PARA CERRAR LA BRECHA DE INFRAESTRUCTURA, CON ESTRUCTURACIÓN, SOSTENIBILIDAD, REGULACIÓN Y GESTIÓN ADECUADAS. EN UN CONTEXTO DE RESTRICCIONES FISCALES, LAS APP MOVILIZAN RECURSOS HACIA LAS OBRAS QUE EL PAÍS NECESITA

Fuente: Valora Analitik (julio de 2026); Túnel de Oriente, Odinsa y Gobernación de Antioquia.



— LAS PRIORIDADES DESDE EL GREMIO

ANTIOQUIA: LA AGENDA DEL GREMIO

 Cierre de las autopistas 4G

 Metro de la 80

 Expansión del aeropuerto José María Córdova

 Vías del Oriente y conexión con Bogotá

 Energía

 Desarrollo portuario y de transporte en Urabá

 Túnel del Toyo

 Transporte masivo y férreo del Valle de Aburrá: nuevos corredores (Tren del Río, Av. 34 y 65, nuevos cables)

 Autopistas del Café e IP Conexión Centro

 Conexión Antioquia - Chocó

LOS PROYECTOS QUE VIENEN

TRANSPORTE MASIVO Y FÉRREO: \$80BN DE INVERSIÓN ESTIMADA

EN OBRA

METRO DE LA 80

Tren ligero de 13 km y diecisiete estaciones; operación en 2028.

EN OBRA Y ESTRUCTURACIÓN

METRO DE BOGOTÁ • LÍNEAS 1 Y 2

Línea 1 elevada y automática, trenes en pruebas, opera en 2028. Línea 2 subterránea, en precalificación.

EN OBRA

REGIOTRAM DE OCCIDENTE

Tren-tram Bogotá-Facatativá; primera fase en 2027.

EN LICITACIÓN

REGIOTRAM DEL NORTE

Bogotá-Zipacquirá; licitación abierta este año.

EN FACTIBILIDAD

METROCABLE SAN ANTONIO DE PRADO

Conecta San Antonio de Prado, Itagüí y La Estrella con la línea A: menos tiempo de viaje y más calidad de vida para el sur del valle.

EN ESTRUCTURACIÓN

TREN MULTIPROPÓSITO DE ANTIOQUIA

Tres tramos: T1 La Pintada-Caldas, 99,6 km. T2 Caldas-Barbosa, 63 km (Tren del Río). T3 Barbosa-Puerto Berrío, 127,5 km.

EN ESTRUCTURACIÓN

TRENES REGIONALES: CARIBE Y VALLE

Tren Regional del Caribe: Cartagena, Barranquilla y Santa Marta unidas por 359 km de pasajeros y carga.

Tren de Cercanías del Valle: Cali-Jamundí, con cofinanciación radicada ante la Nación.

PREFACTIBILIDAD Y CARACTERIZACIÓN

TREN DEL CAFÉ Y TREN DEL NORTE

Tren del Café: Caldas/Antioquia a Caimalito, Pereira, 238,9 km, en prefactibilidad. **Tren del Norte:** San José del Nus a Turbo, 439,6 km, en caracterización.

— LAS PRIORIDADES DESDE EL GREMIO

CINCO PRIORIDADES QUE MUEVEN LA AGENDA

01

ENERGÍA

Seguridad energética con disponibilidad de energía en firme: la base de toda la transición.

02

CENTROS DE DATOS

La nueva infraestructura crítica: energía, conectividad y la capa digital que opera la movilidad.

03

ELECTRIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD

Trenes eléctricos y flotas cero emisiones con energía limpia contratada a largo plazo.

04

DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE

Densificar y mezclar usos alrededor de estaciones; capturar plusvalías para financiar la expansión.

PRIORIDAD DEL GREMIO · POT MEDELLÍN

05

DRENAJE URBANO

Como factor clave para la movilidad en las ciudades. Ciudades que absorben la lluvia en vez de inundarse.

PRIORIDAD DEL GREMIO · POT MEDELLÍN

CINCO FRENTES, UNA MISMA CONDICIÓN: INFRAESTRUCTURA QUE SE PLANEA COMO SISTEMA.

GENERACIÓN

Hidráulica, térmica, solar, eólica.
La energía que mueve la ciudad.

TRANSMISIÓN

Lleva la energía desde las fuentes de generación.

DISTRIBUCIÓN

Subestaciones y redes que entregan la energía a la ciudad.

EL TRANSPORTE MASIVO DEPENDE DE LA ENERGÍA

METRO

100% eléctrico.
La energía impulsa cada viaje.


SIN ENERGÍA
NO HAY MOVILIDAD


SIN MOVILIDAD
LA CIUDAD SE DETIENE


LA ENERGÍA MUEVE
OPORTUNIDADES

BRT / BUSES ELÉCTRICOS

La operación, la recarga y los patios dependen del suministro eléctrico.

SISTEMAS COMPLEMENTARIOS

Metrocable, tranvías, ascensores.
También funcionan con energía.

INFRAESTRUCTURA DE RECARGA

La electrificación del transporte requiere una red de carga confiable.

OPERACIÓN Y CONTROL

La energía permite la operación segura, eficiente y en tiempo real.

UNA CIUDAD
QUE AVANZA,
ES UNA CIUDAD
CONECTADA
A LA ENERGÍA.

MOVILIDAD SOSTENIBLE
CON ENERGÍA CONFIABLE

Atención: el metro de Medellín restablece su operación entre las estaciones Niquía y La Estrella

El incidente en una catenaria, que tenía sin servicio las estaciones Aguacatala, Ayurá, Envigado, Itagüí, Sabaneta y La Estrella, fue superado.



¿Cuánta energía eléctrica exigirán los megaproyectos de movilidad?

En los últimos años se han hecho millonarias inversiones en la infraestructura.



¿Qué pasará con los vehículos eléctricos si hay racionamiento de energía en Bogotá? Concejal Marco Acosta prende la alarma

El concejal de Bogotá Marco Acosta hace dura advertencia sobre la crisis energética y las medidas del posible racionamiento de energía que se vienen para los bogotanos en los próximos meses y que afectaría a los usuarios de vehículos eléctricos y la flota eléctrica del SITP en la ciudad



Sesiones en Directo



Concejal Quintero advierte: “Bogotá está en riesgo de apagón a partir de 2025”

“La energía para el Metro, los buses eléctricos y los nuevos proyectos de vivienda estarían en peligro”: Juan David Quintero



Sesiones en Directo



Mas Noticias



El Gobierno Nacional garantiza el abastecimiento de gas natural

y desmiente alarmas infundadas sobre GNV y TransMilenio

La Energía de Nuestra Gente

EL METRO QUIERE ELECTRICIDAD. EL DATA CENTER TAMBIÉN.

¿QUIÉN ESTÁ
PLANIFICANDO LA RED?



**EL PRÓXIMO
CUELLO DE BOTELLA
NO SERÁ LA VÍA.
SERÁ LA ENERGÍA.**



LA INFRAESTRUCTURA SE VUELVE DATOS, CENTRALIDAD Y BIENESTAR



GESTIÓN INTELIGENTE DE LA MOVILIDAD
CON DATOS: INNOVACIÓN ABIERTA Y
TECNOLOGÍA PARA OPERAR LA RED EN
TIEMPO REAL

**MOVILIDAD
CON DATOS**



SOLUCIONES DE MOVILIDAD DE ÚLTIMA
MILLA Y ACCESIBILIDAD MULTIMODAL
CON UN SOLO MEDIO DE PAGO PARA TODO
EL VIAJE

**ÚLTIMA MILLA
Y ACCESIBILIDAD**



ZONAS DOT EN POT MEDELLÍN.
ESTACIONES DEL METRO DE MEDELLÍN
CONVERTIDAS EN PROYECTOS URBANOS:
TIEMPO AHORRADO, COMODIDAD Y
SERVICIOS CERCA DE LA GENTE

DOT

**CENTRALIDADES:
CIUDAD DE PROXIMIDAD**

\$4,87 BN

**EXTERNALIDADES POSITIVAS ANUALES DEL METRO DE MEDELLÍN: TIEMPO, SALUD,
EMISIONES Y ACCIDENTES EVITADOS**



HONG KONG: CUANDO EL TRANSPORTE TAMBIÉN CONSTRUYE CIUDAD

MTR no pensó solamente en construir una línea. Desarrolló un modelo de “Rail + Property”: infraestructura ferroviaria más desarrollo alrededor de las estaciones.

01

TRANSPORTE

Rail: la línea llega primero y define dónde crecerá la ciudad.

02

SUELO

Desarrollo: el suelo alrededor de la estación se planea con la obra, no después.

03

VALOR

Actividad: vivienda, comercio y servicios generan demanda y plusvalía.

04

RECURSOS

Reinversión: la captura de valor financia la siguiente estación.

TRANSPORTE → SUELO → ACTIVIDAD → VALOR → FINANCIACIÓN → MÁS INFRAESTRUCTURA

No necesitamos copiar Hong Kong. Necesitamos aprender de su lógica.



CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA
SECCIONAL ANTIOQUIA

SANTIAGO DE CHILE: AMÉRICO VESPUCIO + METRO

CIRCUNVALAR CONECTADA CON LA RED

Cerrar el anillo vial de alta velocidad sin detener la operación de las líneas 1 y 4 del Metro.

TÚNELES A 23-54 M DE PROFUNDIDAD

CERO INTERRUPCIÓN DEL METRO

DE 40 A 10 MINUTOS

PARQUE URBANO EN SUPERFICIE

TRES NIVELES

METRO ABAJO, AUTOPISTA AL MEDIO, CIUDAD ARRIBA

Túneles expresos por debajo de los túneles activos de Metro, con excavación de punta y cero impacto en el servicio.

SUPERFICIE

LA CIRCUNVALAR SE VOLVIÓ PARQUE

Ciclovías y paseos peatonales que conectan de forma segura y atractiva con las estaciones de Metro.

NODO A

INTERMODALIDAD EN SUPERFICIE

En estaciones como Escuela Militar o Plaza Egaña, la autopista deja el flujo justo al lado de la boca del Metro.

NODO B

PARK & RIDE SUBTERRÁNEO

Estacionamientos en los niveles intermedios del subsuelo: se entra desde la autopista y se camina por pasillos internos hasta el interior de la estación.

LAS AUTOPISTAS URBANAS CONCESIONADAS Y EL TRANSPORTE PÚBLICO ESTATAL NO COMPITEN: SE POTENCIAN SI SE DISEÑAN DE MANERA INTEGRADA

— EL APRENDIZAJE PARA MEDELLÍN · NUESTRA PRIORIDAD PARA EL POT

LA ESTACIÓN NO ES EL FINAL. ES EL COMIENZO.

DOT significa dejar de pensar el transporte como una obra aislada y empezar a verlo como una oportunidad para transformar el territorio. Es la prioridad del gremio para la revisión del POT de Medellín.

UN DESARROLLO ORDENADO EN TORNO A SUS CORREDORES DE TRANSPORTE MASIVO, PARA UNA CIUDAD COMPACTA, MEJOR CONECTADA Y SALUDABLE

01

TRANSPORTE: INTERMODALIDAD Y DOT

Conectar: la línea y la estación llegan primero, con conexión eficiente y en red entre modos a escala local, regional y nacional. A nivel local, infraestructura enfocada a la proximidad de los corredores.

02

CIUDAD

Transformación urbana con equidad y mejor acceso a: Vivienda · empleo · servicios alrededor de la estación.

03

VALOR Y ACCESIBILIDAD

Concentración de actividad · mejor uso del suelo · oportunidades que financian la expansión.



CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA
SECCIONAL ANTIOQUIA









— ¿QUÉ DECISIONES NECESITAMOS TOMAR HOY EN COLOMBIA?

SEIS DECISIONES PARA HOY

01

REGLAS CLARAS

Una norma propia para el modo férreo y trámites ágiles para la viabilidad de grandes proyectos de movilidad.

02

LA FINANCIACIÓN

Cofinanciación, APP y captura de valor del suelo alrededor de las estaciones.

03

DESTRABAR TRÁMITES

Predial, ambiental y social gestionados antes del cierre financiero, con las comunidades.

04

ESTRUCTURAR BIEN

Primero la demanda y el servicio; la infraestructura es consecuencia, no punto de partida.

05

INDUSTRIA Y TALENTO

Clústeres y programas que preparen a quienes diseñarán, construirán y operarán los sistemas.

06

PLANEAR A LARGO PLAZO

Planes de expansión que sobrevivan al ciclo político, como el del Metro de Medellín.

PIPELINE DE PROYECTOS ESTRUCTURADO Y CON VISIÓN A LARGO PLAZO, REGLAS ESTABLES Y CAPACIDAD INSTITUCIONAL



CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA
SECCIONAL ANTIOQUIA



— NADIE LO HACE SOLO

ARTICULACIÓN: **NACIÓN, REGIÓN,** **PRIVADOS Y COMUNIDADES**

NACIÓN

Cofinancia, regula y da la señal de confianza con pagos oportunos.

REGIÓN Y CIUDAD

Ordena el suelo, anticipa el trazado y lidera el ente gestor.

SECTOR PRIVADO

Aporta capital, riesgo y capacidad de ejecución bajo reglas estables.

COMUNIDADES

Apropian el proyecto: sin aceptación social no hay cronograma.

El papel de la CCI: cerrar la brecha entre lo que Colombia planea y lo que se logra poner en servicio.

PLANEACIÓN

Llevar conocimiento técnico y experiencia real a la conversación.

ARTICULACIÓN

Conectar sector público, empresas y territorios.

EJECUCIÓN

Ayudar a identificar y destrabar los problemas reales.

NO SOLO PEDIR QUE SE CONSTRUYA MÁS. SE TRATA DE AYUDAR A QUE SE CONSTRUYA MEJOR Y SE ENTREGUE A TIEMPO.



CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA
SECCIONAL ANTIOQUIA



EL FUTURO DE COLOMBIA NO VA A LLEGAR SOLO. TENEMOS QUE CONSTRUIRLO.

Planear bien.
Ejecutar mejor.
Transformar de verdad.



CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA
SECCIONAL ANTIOQUIA

Movilia Congreso
Internacional
de Movilidad
Estación 2.0

LIDERAR ES, EJECUTAR JUNTOS



CÁMARA COLOMBIANA
DE LA INFRAESTRUCTURA
SECCIONAL ANTIOQUIA

