

Contexto Económico

Ed. 052

diciembre de 2023

Información útil para entender
los movimientos de la economía

Contexto Nacional

Contexto Internacional

Zoom

¿Cómo le irá a la economía global en 2024?



Contexto económico

Balance y perspectivas de la economía colombiana

Durante el último año ha prevalecido una inflación elevada que ha sido abordada por los bancos centrales del mundo a través de una política monetaria contractiva que, si bien ha estado encaminada a guiar a los países a sus niveles de inflación objetivo y alcanzar sendas de crecimiento consistentes con su capacidad productiva, también han configurado un entorno de condiciones financieras restrictivas, que han conllevado un deterioro de la actividad productiva global.

Colombia no ha sido ajena a este contexto, ya que la postura monetaria contractiva adoptada

por el Banco de la República desde finales de 2021 ha logrado combatir los altos niveles de inflación, pero, en este proceso, ha desalentado la demanda agregada y la actividad productiva.

En el presente documento se expone, en primer lugar, un balance del comportamiento de las principales variables macroeconómicas del país en lo corrido de 2023 y, posteriormente, las perspectivas en materia de crecimiento económico, inflación, política monetaria y tasa de cambio, incorporando un balance de riesgos internos y externos.



Contexto Nacional

Un recorrido por 2023

Actividad económica

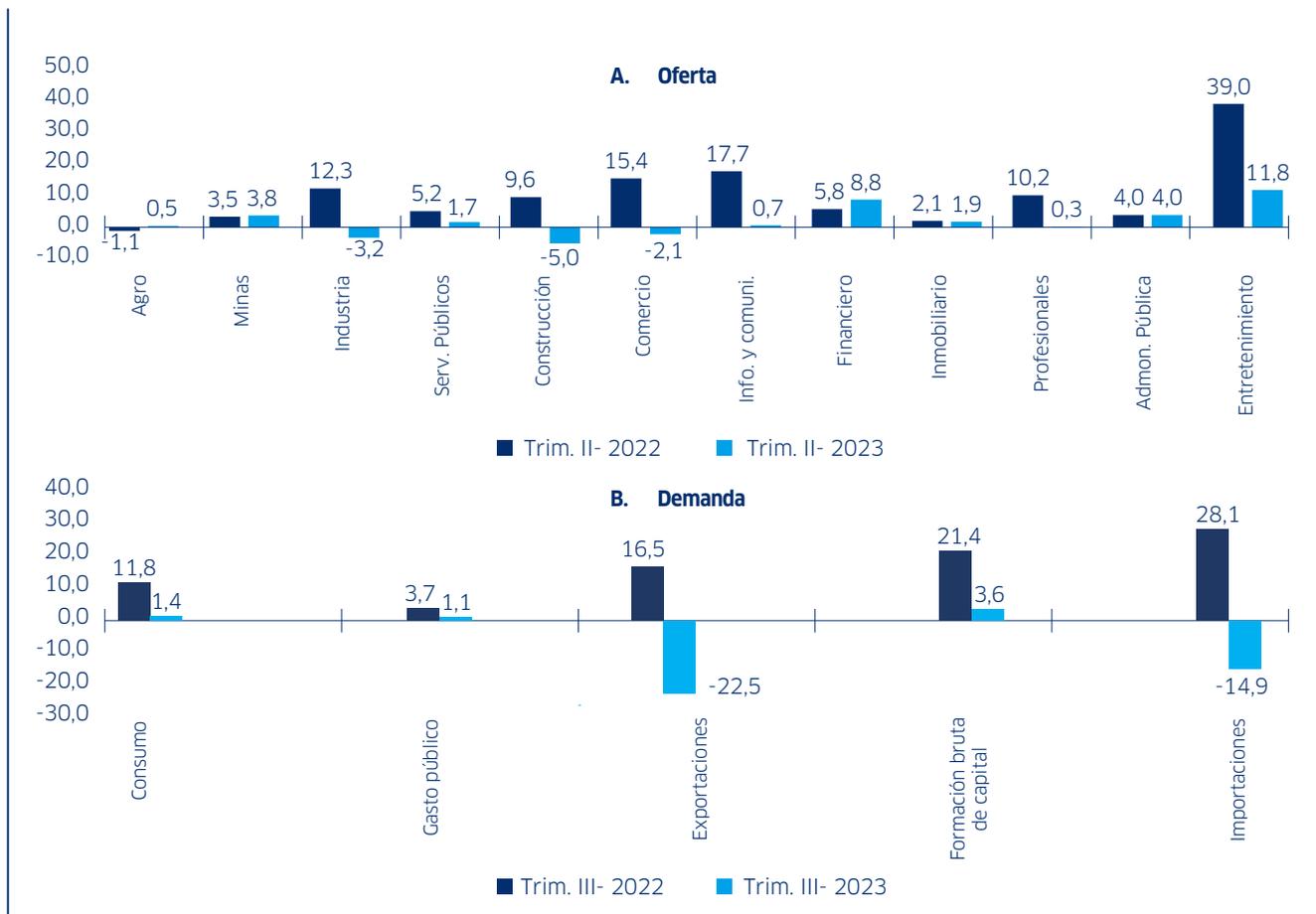
La economía colombiana se expandió a un ritmo que, si bien fue inferior al presentado un año atrás, superó las expectativas del mercado, dando cuenta de la resiliencia de la actividad productiva en el país. Si bien en el tercer trimestre el Producto Interno Bruto (PIB) se contrajo a un ritmo del 0,3%, en lo corrido de 2023 el crecimiento aún se ubica en terreno positivo (1%).

Desde el enfoque de la demanda el menor crecimiento lo ha exhibido la inversión, que entre enero y septiembre se contrajo a una tasa del

22,5%. Entretanto, el dinamismo del consumo y del gasto público se ha mantenido en terreno positivo (Gráfico 1, panel A).

Ahora bien, desde la oferta, el menor dinamismo económico se ha dado de forma transversal a los diferentes sectores. Las ramas afectadas en mayor medida entre enero y septiembre fueron aquellas relacionadas con la producción y el comercio de bienes. Así, en lo corrido del año sobresalen las contracciones presentadas por la industria (-3,2%), la construcción (-5,0%) y el comercio (-2,1%). En contraposición, se destaca el entretenimiento, los servicios financieros y la administración pública como impulsores de la economía (Gráfico 2, panel B).

Gráfico 1. Producto Interno Bruto (2022-2023)
(tasa de crecimiento año corrido)



Fuente: DANE; elaborado por Findeter.

Inflación

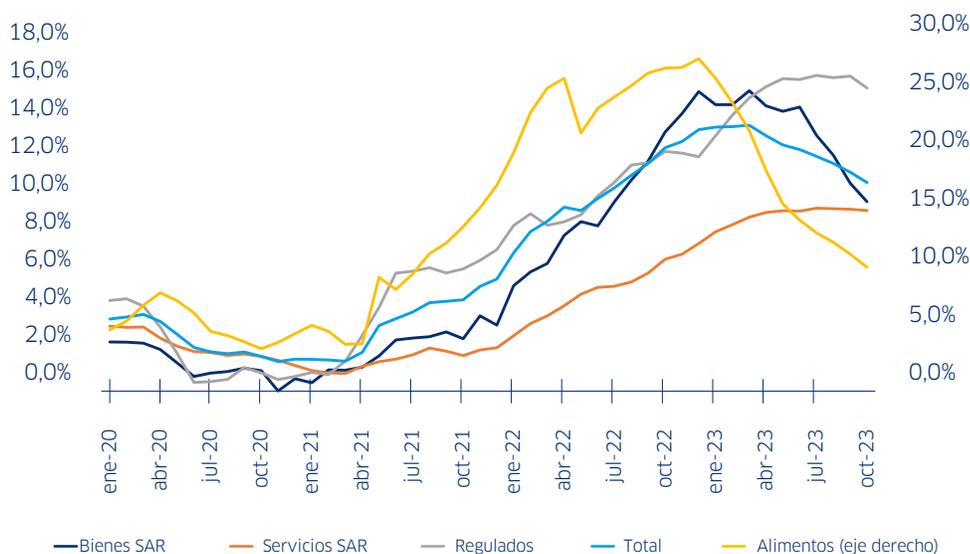
En los primeros meses de 2023 la inflación continuó con su tendencia alcista, alcanzando un máximo histórico en marzo (13,34%), para posteriormente emprender un proceso de corrección gradual que se ha mantenido en los últimos meses y que ha llevado a la inflación anual a ubicarse en un 10,48% en octubre.

A pesar de ello, la corrección en materia de precios se ha dado a un menor ritmo frente al esperado por el mercado a comienzos de año y, adicionalmente, su nivel dista significativamente del rango meta del Banco de la República (2% - 4%).

Esto se debe, entre otros factores, a una reducción muy gradual en la inflación de alimentos, que bordea el 10,36% a octubre de 2023. Asimismo, a la permanencia de la inflación básica en niveles altos¹, debido a las presiones sobre los precios de los servicios y los regulados, los cuales se han visto impulsados, respectivamente, por el efecto de la indexación y por los ajustes mensuales que el Gobierno nacional ha dispuesto en el precio de la gasolina (Gráfico 2).

¹ En octubre, la inflación sin alimentos se ubicó en 10,51%, y la inflación sin alimentos ni regulados alcanzó el 9,19%.

Gráfico 2. IPC por subcanastas (variación anual) (2019-2023)



Fuente: Banco de la República; elaborado por Findeter.

Contexto Nacional



Tasa de política monetaria

La persistencia de la inflación, que la llevó a ubicarse muy por encima del rango objetivo del Banco (2%-4%), aunada al desanclaje de las expectativas sobre esta variable, ha instado al Banco de la República a dar continuidad a su política monetaria contractiva. Desde abril, cuando se dio el último ajuste al alza en la tasa de política, esta ha permanecido inalterada en 13,25%.

Tasa de cambio

El peso ha exhibido una importante volatilidad en el transcurso del año. Durante los primeros meses la TRM se depreció de forma significativa, acercándose a los COP 5.000 por dólar, en línea con mayores niveles de riesgos país, entre otros factores.

Sin embargo, en la segunda mitad del año la moneda colombiana se ha apreciado, ubicándose por debajo de los COP 4.000 al cierre de noviembre de 2023. Esto, debido a acontecimientos recientes que han favorecido el flujo de divisas al país, tales como: i) la reducción en el déficit comercial del país; ii) los aumentos en el precio del petróleo con referencia Brent, debidos a la reducción de inventarios ocasionada por los recortes en la producción de Arabia Saudita y la guerra en Ucrania, y iii) la elevada afluencia por concepto de remesas (explicada por la resiliencia de las economías de donde estas provienen).

Perspectivas para el cierre de 2023 y 2024

Actividad económica

Para el cuarto trimestre de 2023, los analistas prevén que tendrá continuidad la desaceleración del consumo y la contracción de la inversión, por lo que esperan un crecimiento entre el 0,9% y 1,5% para el total del año. Para 2024, el comportamiento esperado es superior según las proyecciones de gran parte del mercado, en concordancia con la expectativa de unas condiciones financieras menos estrechas (Cuadro 1).

Cuadro 1. Proyecciones de crecimiento económico 2023-2024

Entidad	2023	2024
Banco de la República	0,9%	0,8%
Ministerio de Hacienda	1,8%	2,5%
Banco Mundial	1,5%	2,1%
FMI	1,3%	2,0%
OCDE	1,2%	1,4%

Fuentes: Banco de la República, Ministerio de Hacienda, Findeter, Banco Mundial, FMI y OCDE; elaborado por Findeter.

Inflación

La Encuesta Mensual de Expectativas de Analistas Económicos para noviembre de 2023 apunta a una inflación del 9,51%, cifra que recogería las perspectivas del mercado sobre: i) una reducción en inflación de alimentos gracias a menores precios internacionales y nuevos ciclos productivos, ii) los ajustes en el precio de la gasolina, que impulsarían la inflación de los regulados, y iii) el efecto de la indexación sobre los arriendos, las cuotas de administración y otras tarifas relacionadas, que continuaría impulsando la inflación de la subcanasta de servicios.

Los analistas en noviembre esperan una inflación del 5,37% en 2024, lo que refleja la materialización de una menor inflación gracias al anclaje en las expectativas originado en la política monetaria contractiva del Banco de la República y a menores presiones cambiarias frente a las esperadas inicialmente.

Contexto Nacional

Tasa de política monetaria

Las menores presiones inflacionarias en 2023 llevarían a que la tasa de política monetaria (TPM) cierre 2023 en 13,01%, con lo que el mercado espera que en diciembre inicie el proceso de reducción de tasas de interés por parte del Emisor. Para 2024, la TPM alcanzaría el 8,4%, soportada en la consolidación de la tendencia bajista en materia de inflación anual².

Tasa de cambio

Se prevé una estabilización de la moneda durante diciembre, que la llevaría a bordear los COP4.088 por dólar al cierre del año. Entretanto, para 2024, se prevé una leve apreciación del peso, con lo que alcanzaría una tasa de cierre de COP4.078.

Ahora bien, algunos analistas contemplan una leve depreciación del peso debido a la expectativa de un menor spread entre las tasas de interés locales y las de EE. UU. En todo caso, el comportamiento está sujeto a la normalización de la política monetaria en ese país y las variaciones en el precio internacional del petróleo.

Balance de riesgos

En la actual coyuntura consideramos que los principales riesgos sobre las perspectivas de la inflación, la TPM y la tasa de cambio, se presentan al alza, tanto en el ámbito externo como en el local. Entretanto, el balance de riesgos considerado podría incidir a la baja en materia de crecimiento económico.

Riesgos internos

En primer lugar, se destaca la persistencia de la inflación debido a: i) el efecto de la indexación de varios servicios al salario mínimo y la inflación, en un contexto de resiliencia de la demanda interna; ii) la evolución de los precios de los

combustibles, que dependerá de las disposiciones frente a los precios de gasolina y ACPM durante 2023 y 2024, y iii) la severidad del fenómeno de El Niño, cuya mayor afectación está prevista para el último trimestre de 2023 y el primero de 2024.

Cabe mencionar que El Niño se vería reflejado principalmente en los precios de los alimentos y, posteriormente, se extendería a las demás subcanastas, por lo que conocer su severidad es clave para cuantificar su afectación sobre la inflación.

Riesgos externos

Se destaca un incremento de las primas de riesgo de los países emergentes, en un contexto de desaceleración económica mundial, altas tasas de interés externas y un eventual recrudecimiento de los conflictos existentes entre Rusia y Ucrania, por un lado, e Israel y el grupo Hamas, por el otro. Esto impondría presiones adicionales sobre el tipo de cambio y la inflación y, a su vez, incidiría en las decisiones de política monetaria en 2023 y 2024.

Finalmente, un endurecimiento de la política monetaria en EE. UU., o una permanencia de tasas de política elevadas, producto de la expectativa de mayores precios de la energía, incidiría en un menor spread entre las tasas externas y las locales y, por tanto, en presiones sobre la tasa de cambio, así como en lo relativo a las disposiciones del Banco de la República en materia de política monetaria.

² Según la Encuesta Mensual de Expectativas de Analistas Económicos para noviembre de 2023.

¿Cómo le irá a la economía global en 2024?

El panorama global de la economía mundial para el próximo año prevé una serie de desafíos que abarcan diferentes ámbitos como los económicos, sociales, políticos y ambientales. Debido a que la incertidumbre sembrada durante el presente año podría persistir y, eventualmente, intensificarse.

Las crecientes tensiones geopolíticas siguen siendo una fuente clave de incertidumbre a corto plazo y han aumentado aún más tras los ataques terroristas de Hamás contra Israel y el conflicto posterior. Los efectos económicos de este conflicto son inciertos y dependen de su duración y alcance. Las proyecciones para Israel incorporan una desaceleración temporal pero

pronunciada, en medio de considerables perturbaciones internas del suministro, pero los efectos directos más amplios de esto para la economía mundial son relativamente limitados.

Ahora bien, si el conflicto se intensificara y ampliara dentro de la región en general, existen riesgos mucho más fuertes que podrían desacelerar el crecimiento y aumentar la inflación. En particular, El Fondo Monetario Internacional (FMI) estima que un aumento del 10% en los precios del petróleo podría reducir el crecimiento del PIB global en 0,15 puntos porcentuales (pp), además de aumentar la inflación en un 0,4%.



Crecimiento Económico (PIB)

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) prevé que el crecimiento del PIB mundial será del 2,9% en 2023 y se reducirá al 2,7% en 2024³. Cabe destacar que los tres países que se espera tengan el mayor crecimiento están en Asia: India (6,1%), Indonesia (5,2%) y China (4,7%)⁴. Esto confirma una tendencia en la que el centro económico global se está desplazando hacia el este, aunque no se resta importancia a la influencia económica de EE. UU. y Europa. Se espera que los países asiáticos desempeñen un papel económico crucial a nivel mundial.

Cuadro 2. Proyecciones de PIB para economías desarrolladas y en vías de desarrollo (2023-2024)

País	2023	2024
Economías desarrolladas		
EE. UU.	2,2%	1,5%
Rusia	0,8%	1,1%
Japón	1,8%	1,0%
Reino Unido	0,3%	0,7%
Zona euro	0,6%	1,1%
Economías en vía de desarrollo		
India	6,3%	6,1%
Indonesia	4,9%	5,2%
China	5,1%	4,7%
México	3,3%	2,5%
Brasil	3,2%	1,8%
Chile	5,1%	1,8%
Colombia	1,2%	1,4%

Fuente: OCDE; elaborado por Findeter.

En el ámbito político también hay grandes expectativas, debido a que en 2024 habrá más de 70 elecciones en países que albergan alrededor de 4.200 millones de personas⁵. De esta manera, por primera vez, más de la mitad de la población mundial hará parte de procesos electorales.

³ OCDE (2023). OECD Economic Outlook, Volume 2023 Issue 2: Preliminary version. Disponible en: https://www.oecd-ilibrary.org/sites/7a5f73ce-en/1/3/1/index.html?itemId=/content/publication/7a5f73ce-en&_csp_=ff1338015957b6cc89df6710d74ff9f1&itemGO=oced&itemContentType=book#section-d1e706-2321b4a0dd

⁴ Ibid

⁵ Standage T. (2023). Tom Standage ten trends to watch in 2024. Disponible en: <https://www.economist.com/the-world-ahead/2023/11/06/tom-standages-ten-trends-to-watch-in-2024>



Inflación

Según la OCDE, el panorama proyectado para la inflación a nivel global en 2024 se caracteriza por una tendencia a la disminución gradual, donde se espera que la mayoría de las principales economías converjan hacia los objetivos establecidos por los bancos centrales hacia finales de 2025⁶. Las expectativas indican una reducción en las presiones inflacionarias en muchos países, respaldada por varios factores, entre los que se encuentran:

- **Desaceleración de la inflación:** se prevé que la inflación general y básica (excluyendo alimentos y energía) regresen a niveles consistentes con los objetivos de los bancos centrales hacia finales de 2025 en la mayoría de las principales economías. Esta reducción se vincula a la disminución

de los precios de la energía y a la expectativa de estabilidad en los precios de las materias primas hasta 2024-2025.

- **-Menor presión de precios de energía:** la caída de los precios de la energía hasta mediados de 2023 ha impactado en la inflación, pero se proyecta una recuperación moderada de estos precios a partir de junio. Sin embargo, se supone que estos precios se mantendrán relativamente estables hasta 2024-2025, lo que contribuirá a una disminución en la inflación.
- **Convergencia hacia los objetivos de inflación:** se espera que, salvo en economías con alta inflación, la mayoría de las economías emergentes alcancen los rangos objetivo para la inflación hacia 2025.

⁶ OCDE (2023). OECD Economic Outlook, Volume 2023 Issue 2: Preliminary version. Disponible en: https://www.oecd-ilibrary.org/sites/7a5f73ce-en/1/3/1/index.html?itemId=/content/publication/7a5f73ce-en&_csp_ff1338015957b6cc89df6710d74ff9f1&itemGO=oecd&itemContentType=book#section-d1e706-2321b4a0dd

Cuadro 3. Proyecciones de Inflación para economías desarrolladas y en vías de desarrollo (2023-2024)

País	2023	2024
Economías desarrolladas		
EE. UU.	3,89%	2,82%
Rusia	5,80%	7,16%
Japón	2,67%	2,59%
Reino Unido	7,30%	2,87%
Zona euro	5,14%	2,66%
Economías en vía de desarrollo		
India	6,15%	5,30%
Indonesia	3,65%	2,38%
China	0,45%	1,05%
México	5,45%	3,89%
Brasil	4,55%	3,17%
Chile	7,60%	3,86%
Colombia	11,73%	6,28%

Fuente: OCDE; elaborado por Findeter.

Política monetaria

La política monetaria global ha experimentado un cambio significativo desde principios de 2022, mostrando un patrón de endurecimiento gradual en varias economías clave. Esta estrategia, marcada por un aumento progresivo de las tasas de interés reales prospectivas, se propuso contrarrestar las presiones inflacionarias y estabilizar la economía.

Este ajuste ha tenido un impacto palpable en la dinámica económica, reflejado en una desaceleración del crecimiento. Se proyecta que esta desaceleración persista en el corto plazo hasta la primera mitad de 2024, principalmente debido a la moderación en la demanda interna ocasionada por condiciones monetarias y financieras más rigurosas.

Las diferentes economías, entre las cuales se encuentra Estados Unidos y Canadá, han experimentado un crecimiento del empleo más lento y un leve repunte en las tasas de desempleo como resultado de estas condiciones más estrictas. No obstante, se anticipa una posible flexibilización gradual de la política monetaria a partir del segundo semestre de 2024, en línea con la proyección de una disminución continua de la inflación.

El horizonte futuro sugiere un escenario en el que se espera que esta flexibilización contribuya a fortalecer el crecimiento de la demanda interna para 2025, lo que potencialmente respaldará una recuperación económica más sólida.

Estas medidas divergentes de política monetaria reflejan las diferentes realidades económicas regionales. Mientras algunas economías se enfrentan a choques específicos, como los relacionados con los precios de la energía y conflictos, otras buscan ajustar su política monetaria para mantener la estabilidad y contrarrestar los efectos de la desaceleración.



¿Qué viene para el país en materia de infraestructura de transporte social y estratégica?

El Ministerio de Transporte publicó a finales de noviembre el *Portafolio de Proyectos de Infraestructura de Transporte Social y Estratégica para Colombia 2022-2026*, un documento que busca consolidar la apuesta del Gobierno nacional para hacer que el país sea más competitivo y conectado, mediante una red de infraestructura de transporte intermodal basada en corredores férreos, marítimos, fluviales, carreteros y aéreos, que contribuirán a la convergencia regional y al cierre de las brechas sociales de los territorios históricamente rezagados en esta materia.

La red ferroviaria de Colombia tiene una longitud total aproximada de 3.400 km, de los cuales tan solo un total de 150 km tienen el ancho estándar

de 1.435 mm, situación que implica que la mayor parte de la red ferroviaria opera con un ancho de vía estrecha, lo que limita la eficiencia y la capacidad de transporte de carga y pasajeros. En la actualidad hay 299 km activos de red férrea⁷.

Para mejorar la red ferroviaria, el Gobierno nacional plantea reactivar más de 1.800 km con una inversión de COP31 billones entre 2022-2026, destacándose el tramo La Dorada-Chiriguaná que vincula el área central de Colombia al puerto de Santa Marta en la costa Atlántica con una inversión de COP 2,6 billones y la conexión férrea Bogotá-Belencito para la cual se tienen destinados COP1,5 billones. Adicionalmente se encuentran en estructuración

⁷ González, R. (19/07/2023), "Las Estrategias del gobierno Petro para reactivar la red férrea a nivel nacional". En La República. Disponible en: <https://www.larepublica.co/especiales/mas-inversiones-en-infraestructura/las-estrategias-para-reactivar-la-red-ferrea-a-nivel-nacional-3661024>.





proyectos como el Tren del Pacífico con COP 18 billones, Bogotá-corredor férreo central con COP 6 billones y el tren del Catatumbo con COP 3,1 billones entre otros.

El Gobierno nacional considera fundamental fortalecer los servicios aéreos sociales para las zonas más apartadas y la modernización de la infraestructura existente en ciudades con potencial turístico. Entre enero y agosto de 2023 se movilizaron 31,3 millones de personas por vía aérea. De estas personas, 18,8 millones de personas lo hicieron en vuelos nacionales regulares y 12,5 millones en vuelos internacionales regulares. Teniendo en cuenta estas cifras, el tráfico aéreo en este periodo aumentó en 1,8 % con respecto al mismo periodo de 2022⁸. Sin embargo, la atención a la demanda presenta dificultades, ya que el rezago en las obras de adecuación y modernización de la infraestructura aeroportuaria nacional afecta la capacidad de los aeropuertos para atender el creciente tráfico aéreo⁹.

8 Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2023). Informe mensual de turismo. Agosto-Septiembre 2023. Disponible en: <https://www.mincit.gov.co/getattachment/estudios-economicos/estadisticas-e-informes/informes-de-turismo/2023/agosto/oe-turismo-agosto.pdf.aspx>.

9 Pérez, R. (2012). Análisis del desarrollo aeroportuario y su futuro en la economía colombiana. Disponible en: <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/>

Por ello, el Gobierno pretende atender esta necesidad con una inversión total de COP33 billones, mediante la construcción de 14 aeródromos regionales en 6 departamentos (Chocó, Nariño, Putumayo, Guaviare, Guainía y Vichada), a los cuales se les asignó, en total, un presupuesto de COP1,1 billones. También se considera la implementación de 6 iniciativas privadas (IP) para 5 aeropuertos que suman COP30 billones y, finalmente, inversión en infraestructura competitiva para 16 aeropuertos priorizados con una asignación de COP2 billones¹⁰.

En el caso de la red fluvial, el Ministerio de Transporte establece que el país cuenta con 24.725 km de los cuales el 74 % son navegables. Sin embargo, de los 299,84 millones de toneladas movilizadas en los diferentes modos de transporte, únicamente el 2 % fueron transportadas por este sistema. Igualmente, en ese mismo año solo un 2,3 % de los pasajeros movilizadas en los diferentes modos de transporte fueron transportados por la red fluvial¹¹. La falta de inversión en infraestructura y el mantenimiento de los ríos y canales navegables dificulta la navegación y el transporte de carga¹².

Además, la falta de seguridad en los ríos y la presencia de grupos armados ilegales en algunas zonas del país también representan un desafío para el transporte fluvial¹³. Es así como el Gobierno nacional quiere apostarle a la dotación y operación del modo fluvial mejorando la

[handle/10654/9856/PerezPachonRonaldFernando2012.pdf?sequence=1&i-sAllowed=y](https://www.mincit.gov.co/handle/10654/9856/PerezPachonRonaldFernando2012.pdf?sequence=1&i-sAllowed=y).

10 Ministerio de transporte (2023). Portafolio de proyectos de infraestructura de transporte social y estrategia para Colombia 2022-2026. Disponible en: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/11523/portafolio-de-proyectos-de-infraestructura-de-transporte-social-y-estrategica-para-colombia/>.

11 Ministerio de Transporte (s.f). Plan Maestro Fluvial 2022. Disponible en: https://onl.dnp.gov.co/Documentos%20compartidos/Plan_de_Transporte_Fluvia%202021%20K%20DIGITAL.pdf.

12 El Espectador. (2021). El transporte fluvial, una alternativa poco explorada en Colombia. Disponible en: <https://www.elespectador.com/economia/el-transporte-fluvial-una-alternativa-poco-explorada-en-colombia/>.

13 El Tiempo. (2021). Transporte fluvial, la alternativa que Colombia no aprovecha. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/transporte-fluvial-la-alternativa-que-colombia-no-aprovecha-605032>

infraestructura de 105 muelles priorizados e integrando las vías navegantes existentes con una inversión de COP1 billón. Pretende, a su vez, profundizar los canales de acceso a las zonas portuarias de Buenaventura, Tumaco y Barranquilla, para lo cual ha destinado un presupuesto de COP 2 billones.

Adicionalmente, el Gobierno contempla: i) una inversión en el canal del dique por COP 3,2 billones para restaurar el ecosistema, mitigar los riesgos asociados y disminuir la entrada de sedimentos en 117 km, y ii) obras para la navegabilidad de los ríos Magdalena, Meta, Atrato y Mompox por COP 2,2 billones.

Finalmente, de acuerdo con el Anuario Nacional de Transporte del ministerio, en 2021 la red vial de Colombia tiene una longitud total de 205.745 km, de los cuales el 9 % corresponde a la red primaria (18.323 km), el 22% a la red secundaria (45.137 km) y el 69 % (142.284 km) a la terciaria.¹⁴

En este ámbito, la principal problemática obedece a la falta de inversión en infraestructura y mantenimiento, pues a pesar de la existencia de proyectos de concesión de Cuarta Generación (4G) que buscan mejorar la infraestructura vial, este esfuerzo no ha sido suficiente para contar con redes de infraestructura vial eficientes¹⁵.

Es por ello por lo que el Gobierno nacional tiene como objetivo la ejecución de 28 proyectos estratégicos de obras públicas de la red nacional Colombia Avanza con una inversión de COP2,4 billones, y pretende invertir en 23 proyectos de Vías para la Legalidad un presupuesto de COP 9,8 billones a lo largo del territorio nacional. Adicionalmente, incluye a su vez programas como Reactivación 2.0, programa en el que participa Findeter, con los cuales se buscará la



integración de los territorios y el desarrollo regional a través de 33 proyectos. Cabe mencionar que la proyección de la inversión en el componente carretero es de COP67,8 billones, siendo esta la asignación más alta dentro de los tipos de transporte intermodal que menciona el documento¹⁶.

Es así como el portafolio de proyectos Infraestructura de Transporte Social y Estratégica para Colombia 2022-2026, busca orientar la inversión pública de COP139,6 billones para fomentar el desarrollo del país, reducir las desigualdades y perseguir la sostenibilidad, en línea con los cinco ejes temáticos del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026.

¹⁴ Ministerio de Transporte. (2022). Transporte en cifras 2021. Anuario Nacional de Transporte. Disponible en: <https://plc.mintransporte.gov.co/Portals/0/Documentos/transporte%20en%20cifras/Transporte%20en%20Cifras%202021%20Version%2019%20julio.pdf?ver=2022-07-22-160700-850>.

¹⁵ Caracol Radio. (12/01/2023). "Infraestructura vial, ¿cómo solucionar los problemas que tiene el país?" Disponible en: <https://caracol.com.co/2023/01/13/infraestructura-vial-como-solucionar-los-problemas-que-tiene-el-pais/>.

¹⁶ Ministerio de transporte (2023). Portafolio de proyectos de infraestructura de transporte social y estrategia para Colombia 2022-2026. Disponible en: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/11523/portafolio-de-proyectos-de-infraestructura-de-transporte-social-y-estrategica-para-colombia/>

Findeter



Banca de Desarrollo Territorial

Mayor información:

Tel.: (601) 623 0311 / 623 0388

Línea nacional gratuita:

01-8000-116622

Dirección General:

Calle 103 No. 19-20,
Bogotá D.C.

Correo electrónico:

findeter@findeter.gov.co

www.findeter.gov.co



Hacienda