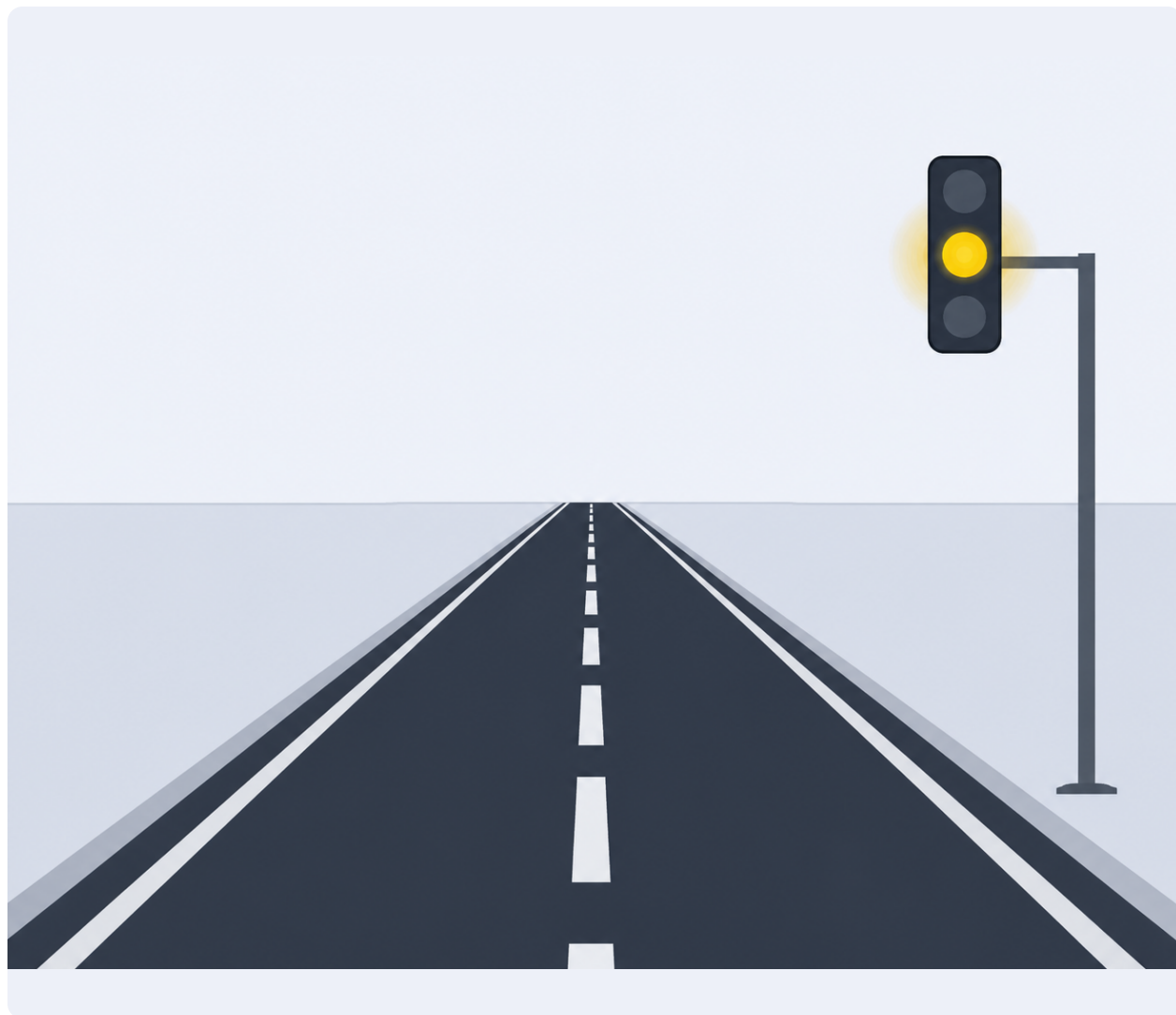


Centro de Pensamiento del Transporte de Colombia

9 de julio de 2026

Lectura: 7 minutos

Transición de gobierno y política de transporte



LA TRANSICIÓN DE GOBIERNO

Noguera apuesta por la *infraestructura*.
Los retos empiezan en la *regulación*



LA IDEA CENTRAL

El éxito de la agenda del nuevo Gobierno se potenciará con la articulación entre infraestructura y una agenda regulatoria que fortalezca la competitividad, proteja el patrimonio de los transportadores y garantice el fomento y la sostenibilidad del transporte legal.

Las primeras declaraciones de la ministra de Transporte designada muestran una prioridad clara: reactivar la infraestructura. Pero los primeros desafíos del nuevo Gobierno probablemente no estarán únicamente en la infraestructura, sino en la agenda regulatoria que hereda.

FICHA EDITORIAL

CÓDIGO

EC-001

FECHA

9 de julio de 2026

TIEMPO DE LECTURA

7 minutos

TEMA

Transición de gobierno y política de transporte

PALABRAS CLAVE

nueva ministra

infraestructura

regulación

concesiones

licencias ambientales

costos logísticos

transportadores

peajes

seguridad vial

¿Qué ocurrió?

El 7 de julio de 2026, el presidente electo Abelardo de la Espriella designó a Elsa Noguera como ministra de Transporte para el periodo 2026–2030. Se posesionará el 7 de agosto. En sus primeras entrevistas, la ministra designada fijó las líneas del nuevo Gobierno para el sector, en medio de las tensiones por la suspensión temporal del empalme entre los dos gobiernos.

Las primeras definiciones

1

Recuperar la confianza

"El activo principal que tiene el sector transporte es precisamente la confianza."

Su diagnóstico encadena una causa: el motor de la infraestructura se apagó "porque se acabó también la confianza, y cuando no hay confianza alejamos a los inversionistas". Anunció que el 8 de agosto instalará una **gerencia de proyectos estratégicos**, con seguimiento semanal mediante tableros de control sobre las obras en ejecución y sobre los proyectos en estructuración en la ANI. Y cifró la confianza en cuatro garantías al inversionista: reglas de juego claras que "no vamos a cambiar a mitad de camino", honrar las vigencias futuras, permisos que "tarden meses, no años", y seguridad física. A cambio, exigirá que concesionarios y contratistas cumplan los cronogramas y entreguen las obras con mantenimiento de calidad.

2

Tres prioridades, en ese orden

"Allí se mueve el comercio internacional."

Primero, los proyectos con gran avance físico a los que "les falta poco para entregar": revisar qué está pasando, acelerar y entregar rápido. **Segundo**, los corredores que conectan los centros de producción del interior con los puertos, tanto del Pacífico en Buenaventura como del Caribe. **Tercero**, las intervenciones en la zona central del país, que permiten que los productos agrícolas salgan con mayor facilidad y a un menor costo, y que requieren intervención inmediata.

3

Alerta con los transportadores

"La tensión "puede estallar el 7, 8 de agosto".

Advirtió que el empalme reveló **ocho resoluciones pendientes** —compromisos del gobierno saliente que en su momento evitaron un paro—.

4

Peajes, sin "populismo"

"Bajar un peaje sin compensarlo sería una "decisión populista".

Frente a la rebaja firmada en la Autopista del Café, sostuvo que un peaje solo puede bajarse si se **compensa el faltante** y se garantiza el mantenimiento.

Movemos País · www.movemospais.com · presidencia@movemospais.com     [@movemospais](https://www.instagram.com/movemospais)

¿Qué significa para el transporte?

La apuesta por la infraestructura

El mensaje inaugural fue de infraestructura: reactivar la inversión, destrabar proyectos, revisar concesiones y ampliar aeropuertos. Es una prioridad comprensible, porque el sector llega a la transición con un rezago serio: en 2025 ejecutó apenas el 46,3% de su presupuesto. Destrabar no es una consigna, es una necesidad fiscal y operativa.

EL DATO

46,3%

del presupuesto del sector
ejecutado en 2025 (\$7,26 de
\$15,67 billones apropiados)

Ministerio de Hacienda · Portal de
Transparencia

EL DATO

\$66 B

comprometidos por las 4G;
las reclamaciones de
concesionarios ante la ANI
pasaron de 9 a 18 billones
en cuatro años

Declaración pública de la ministra
designada · no es cifra oficial

EL DATO

**3 años y 9
meses**

tardó Accesos Norte Fase II
entre la firma del contrato
(abril de 2022) y la licencia
ambiental (enero de 2026)

ANI · Comunicado del 9 de julio de
2026

La decisión de fondo es qué hacer con las concesiones que terminan: revertirlas al Estado, para que las administre el INVÍAS, o volver a entregarlas a privados. Esa definición fijará el modelo de financiación de la red vial por una década, y con él buena parte del costo de mover carga y pasajeros. El caso emblemático es la Mulaló-Loboguerrero, corredor 4G firmado en 2015 que diez años después sigue sin construirse. Con los privados, la ministra fijó una regla clara: honrar los compromisos, pero exigir cumplimiento, "las obras le interesan es al Estado, no al contratista".

El propio balance de la ANI, publicado el 9 de julio, muestra dónde está el cuello de botella. Accesos Norte Fase II firmó contrato en abril de 2022 y solo obtuvo licencia ambiental en enero de 2026. ALO Sur suscribió acta de inicio en julio de 2022 y recibió su licencia también en enero de 2026. El Canal del Dique lleva en preconstrucción desde junio de 2023 y no iniciará obra hasta marzo de 2027, a la espera de un nuevo estudio de impacto ambiental exigido por la ANLA. Ninguno de esos proyectos está detenido por falta de recursos: están detenidos por licencias, permisos y coordinación institucional. Destrabar es, antes que un problema presupuestal, un problema regulatorio.

“*Destrabar es, antes que un problema presupuestal, un problema regulatorio.*”

La operación, más allá de la infraestructura

El problema no termina cuando la infraestructura está disponible: ahí empieza la operación, la fase en la que el transportador convierte la vía en servicio. Es una dimensión tan decisiva como la obra misma y el complemento natural de la apuesta por la infraestructura. Para el transportador, la competitividad no depende únicamente de contar con una infraestructura adecuada, sino de poder operar de manera sostenible.

Mantener una capacidad permanente —vehículo, conductor, seguros, mantenimiento y el cumplimiento de las obligaciones regulatorias— representa costos que, en los últimos años, han crecido a un ritmo superior a la capacidad de generación de ingresos del transporte legal. El dato lo confirma: el transporte representa hoy el 44,5% del costo logístico del país, frente al 35,9% de 2022 (DNP). El costo logístico total bajó —de 17,9% a 15,6% de las ventas—, pero el peso del transporte dentro de él aumentó. Y ese costo no golpea a todos por igual: una microempresa destina el 16,3% de sus ventas a logística, frente al 11% de una empresa grande. En un sector donde el 80,3% de los propietarios de carga tiene un solo vehículo, la carga recae precisamente sobre el transportador más pequeño.

EL DATO

9,7%

IPC del transporte en 2025, frente al 9,56% general
DANE

EL DATO

80,3%

de los propietarios de carga tiene un solo vehículo; parque de 21 años en promedio
Colfecar

EL DATO

-5,9%

usuarios del transporte público urbano (I-2026); sistemas masivos -5,3%
DANE

EL DATO

16,3% frente a 11%

es el costo logístico de una microempresa frente al de una empresa grande
DNP · Encuesta Nacional Logística 2024

A esos golpes se suman problemas transversales a todo el sector: buena parte del parque rueda sin revisión técnico-mecánica vigente, las vías siguen dejando miles de víctimas fatales y una parte de los conductores trabaja sin seguridad social. A ello se añade la inseguridad física —bloqueos, extorsión y robo de carga—.

EL DATO

55,7%

del parque obligado rueda sin revisión técnico-mecánica vigente
RUNT · ASO-CDA

EL DATO

8.697

víctimas fatales en las vías durante 2025
ANSV

EL DATO

\$2,4 B

costo de los bloqueos en 2025, sin contar extorsión y robo de carga
Colfecar



La **infraestructura** es condición necesaria para el desarrollo del transporte; la **regulación** determina las condiciones para que esa inversión fortalezca la competitividad, proteja el patrimonio de los transportadores y haga viable el transporte legal.

El reto que hereda: la regulación

El entorno de operación no lo define una infraestructura: lo define la regulación. Y ahí el Ministerio entrante hereda una agenda cargada. Entre las prioridades señaladas por la ministra designada figura el desarrollo del acta que levantó el paro camionero de 2024 y del Decreto 1017 de 2025: buena parte de esos compromisos quedó sin reglamentar en los plazos previstos, y los gremios de carga hablan hoy de ocho actos administrativos pendientes. A ellos se suman el FUEC electrónico y la reforma al taxi, ambos en consulta.

Pero la agenda regulatoria no se agota en esos frentes: atraviesa todas las modalidades de transporte. A ella se suman la reforma al Decreto 1079 de 2015 en el capítulo de transporte especial, la modernización del parque automotor y sus mecanismos de financiación e incentivos, así como las medidas para el fortalecimiento y fomento del transporte legal. Reducir los costos regulatorios del cumplimiento, eliminar cobros no debidos, depurar el exceso y la duplicidad de trámites, fortalecer instrumentos como el SICETAC, ajustar el diseño de la revisión técnico-mecánica, revisar el régimen sancionatorio —cuya reforma requiere trámite legislativo—, definir la vida útil de los vehículos y actuar contra la ilegalidad son decisiones que determinan, en conjunto, cuánto cuesta operar dentro de la ley.

De cómo se resuelvan estos frentes dependerán las condiciones para operar dentro de la legalidad, fortalecer la competitividad y brindar mayor estabilidad a transportadores, empresas e inversionistas. La manera como se tramiten —qué parte de la agenda se resuelve por vía administrativa, cuál requiere trámite legislativo y con qué grado de participación del sector— será, en sí misma, una de las primeras definiciones del nuevo Gobierno. Y el reloj corre: la propia ministra advirtió que las resoluciones pendientes podrían tensionar el arranque hacia la posesión del 7 de agosto.

Infraestructura y operación no pueden separarse

Las dos caras no compiten: se articulan. La infraestructura define parte del costo de operar, y la operación define si ese costo es sostenible para quien trabaja dentro de la ley. Mantenerlas separadas es el riesgo que cualquier política sectorial debe evitar. Optimizar la infraestructura sin atender la estructura de costos del operador construiría mejores vías para un sector que, al mismo tiempo, pierde viabilidad.



El verdadero resultado se medirá por la capacidad de integrar **infraestructura y operación** dentro de una misma política pública.

Antecedentes

Concesiones

Según la ministra, las 4G comprometieron cerca de 66 billones y las 5G suman seis proyectos por unos 16 billones —señal, a su juicio, del bajo apetito privado—. Las reclamaciones de concesionarios ante la ANI pasaron de 9 a 18 billones en cuatro años. La Mulaló–Loboguerrero (4G) está en causal de liquidación, mientras el corredor 5G Buenaventura–Loboguerrero–Buga registra un avance del 28,54% con corte a junio de 2026, según la ANI.

Agenda regulatoria

El acta que levantó el paro camionero de 2024, desarrollada en el Decreto 1017 de 2025, dejó varios compromisos sin reglamentar dentro de los plazos previstos; los gremios reclaman ocho actos administrativos pendientes. A ellos se suman el FUEC electrónico, el borrador de reforma al taxi y la modificación del Decreto 1079 de 2015 en materia de transporte especial, en consulta.

Continuidad institucional

En Colombia, un ministro de Transporte dura 24,8 meses en el cargo en promedio (La República). La continuidad de la política es, en sí misma, un reto del sector.

Lo que viene

El calendario manda. El empalme, hoy en tensión, debe surtirse antes del 7 de agosto. Luego, el nuevo Gobierno tendrá que traducir sus líneas de campaña en instrumentos: el Plan Nacional de Desarrollo, el presupuesto sectorial, la agenda regulatoria, las iniciativas legislativas y las decisiones sobre las consultas heredadas. Las primeras definiciones sobre estos frentes marcarán el rumbo de la política pública del transporte en los próximos años y serán objeto de análisis en futuras ediciones de En Contexto.

SEGUIREMOS OBSERVANDO

- La agenda regulatoria en protección del patrimonio y la dignificación del sector transporte.
- El Plan Nacional de Desarrollo y el presupuesto del sector.
- El futuro de las concesiones estratégicas, como la Mulaló–Loboguerrero.
- La seguridad en las carreteras: bloqueos, extorsión y robos.
- La contratación pública del transporte, ante Colombia Compra Eficiente.
- El fortalecimiento y fomento del transporte legal.
- La reforma regulatoria en todas las modalidades: costos de cumplimiento, cobros no debidos, duplicidad de trámites, régimen sancionatorio y vida útil de los vehículos.
- La renovación del parque automotor y la mesa anunciada con los transportadores.

En síntesis

- 1 La infraestructura marcará el inicio de la agenda gubernamental.
- 2 La competitividad del transporte dependerá de articular infraestructura, regulación y operación.
- 3 La sostenibilidad del transporte legal dependerá de decisiones regulatorias técnicamente proporcionadas y construidas con el sector.

Profundice este tema



Agenda Programática del Transporte

La propuesta completa de Movemos País para el sector, en ocho ejes.



Observaciones al FUEC electrónico

Por qué un requisito obligatorio no debe convertirse en un cobro por trámite.



Observaciones a la Compra Pública Sostenible

La contratación estatal del transporte: el menor precio no es el mejor valor.



Próxima edición

Nuevas ediciones de la serie En Contexto.

EN PREPARACIÓN



CON EL SECTOR, NO SOBRE EL SECTOR.

OFICINA DE COMUNICACIONES

MOVEMOS PAÍS

Por los que mueven el país



Únase a nuestro canal de WhatsApp



@movemospais



Consulte más análisis
en movemospais.com



Documento revisado conforme al **Protocolo de Revisión Editorial PRE-7** de Movemos País. Código **MP-PRE-7-2026**.

NOTA METODOLÓGICA

Este análisis fue elaborado por Movemos País con base en declaraciones públicas, documentos oficiales y fuentes verificables disponibles a la fecha de publicación. Su propósito es explicar la coyuntura y aportar elementos de análisis para la construcción de mejores políticas públicas en transporte.

Entidades relacionadas: Ministerio de Transporte · INVÍAS · ANI · ANLA · Aerocivil · DNP · ANSV · DANE · RUNT · Colfecar. **Fuentes** — Declaraciones de la ministra designada: Red+ Noticias, La FM, El Heraldo, Semana y El Tiempo. Estado de los proyectos: Agencia Nacional de Infraestructura (comunicado del 9 de julio de 2026). Costos logísticos: DNP, Encuesta Nacional Logística 2024. Datos del sector: DANE (IPC y transporte urbano de pasajeros), RUNT · ASO-CDA, ANSV, Colfecar, Ministerio de Hacienda y La República; Anexo Estadístico de Movemos País. Contacto: presidencia@movemospais.com · www.movemospais.com



@movemospais