

Las concesiones en la contabilidad del sector público: una aproximación a las cifras del nivel nacional (2021-2025)



Peaje Los Garzones 1 y 2 Montería, Córdoba
Foto por: Ministerio de Transporte

Bogotá, D.C.
Octubre de 2026

Intersección La Fuente, Manizales, Caldas
Foto por: Instituto Nacional de Vías

CONTADORA GENERAL DE LA NACIÓN

Elda Arely De Hoyos Guayazán

SUBCONTADORA DE CONSOLIDACIÓN DE LA INFORMACIÓN

Elizabeth Soler Castillo

COORDINADOR DEL GIT DE ESTADÍSTICAS Y ANÁLISIS ECONÓMICO (E)

Luis Jaime Valencia Cubillos

GIT DE ESTADÍSTICAS Y ANÁLISIS ECONÓMICO

Blanca Ofelia Martínez Martínez

Johanna Alexandra Castellanos Ruiz

Kelly Sol Rodríguez Hernández

Mayerly Raquel Torres Cortés

Nilson Andrés Macías Cárdenas

Sergio Andrés Nocua Rodríguez

GIT LOGÍSTICO DE CAPACITACIÓN Y PRENSA

Corrección de estilo

Luisa Fernanda Arroyave Ferreiro

Diseño de portada

Erika Alexandra Lozano Lozano

Contenido

Introducción	5
1. Contexto general.....	6
2. Marco normativo, institucional y contable de la infraestructura pública de transporte.....	8
2.1 Marco jurídico general	8
2.2 Marco normativo por modo de transporte	9
2.3 Entidades responsables de la gestión de la infraestructura concesionada.....	11
2.4 Marco contable aplicable a las concesiones.....	12
3. Tratamiento contable de las concesiones del sector público	12
3.1 Marco contable de los acuerdos de concesión	12
3.2 Evolución del marco normativo contable	13
3.3 Procedimiento contable aplicable	14
3.4 Implementación del procedimiento contable	16
3.5 Información contable utilizada para el análisis	16
4. Evolución de las cifras de los acuerdos de concesión de infraestructura de transporte a nivel nacional.....	16
4.1 Activos.....	17
4.1.1 Estructura de los activos no financieros en concesión	19
4.1.2 Bienes de uso público concesiones por modo	20
4.2 Pasivos	24
5. Recursos del Presupuesto General de la Nación asignados a las entidades concedentes con activos en los bienes de uso público.....	26
6. Principales concesiones en desarrollo por modo de transporte en Colombia..	28
6.1 Modo carretero	29
6.2 Modo aeroportuario	30
6.3 Modo marítimo	31
6.4 Modo fluvial	32
6.5 Modo férreo	33
7. Consideraciones finales	33
8. Referencias	35

Siglas

ANI	Agencia Nacional de Infraestructura
APP	Asociación Público-Privada
AEROCIVIL	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil
BUP	Bienes de uso público
CGN	Contaduría General de la Nación
CHIP	Consolidador de Hacienda e Información Financiera Pública
CORMAGDALENA	Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena
INCO	Instituto Nacional de Concesiones
INVIAS	Instituto Nacional de Vías
PGN	Presupuesto General de la Nación
PIB	Producto Interno Bruto
PPyE	Propiedades, planta y equipo
RCP	Régimen de Contabilidad Pública
UEP	Unidades Ejecutoras de Presupuesto

Introducción

La Contaduría General de la Nación (CGN), como entidad encargada de definir las políticas, principios y normas que permiten unificar, centralizar y consolidar la contabilidad del sector público, tiene entre sus funciones elaborar el Balance General de la Nación y el Balance de la Hacienda Pública, así como producir informes sobre la situación financiera y económica de las entidades sujetas a su jurisdicción¹.

De acuerdo con este mandato, la CGN elabora y publica anualmente los Estados de Situación Financiera y Resultados Consolidados del sector público, del nivel nacional y del nivel territorial con base en la información que recibe de todas las entidades contables públicas, a través del sistema Consolidador de Hacienda e Información Financiera Pública (CHIP). Este aplicativo es uno de los *Activos* de información más importantes de la nación pues recibe trimestralmente la información financiera reportada por más de 4.000 entidades públicas de todo el territorio nacional.

El modelo concesional se ha consolidado como un instrumento clave para el desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia, al facilitar la participación del sector privado en la financiación, construcción, operación y mantenimiento de proyectos de gran envergadura. La creciente utilización de este esquema ha incrementado la relevancia de su reconocimiento y medición en la información financiera del sector público, dada la magnitud de los *Activos*, *Pasivos* y demás obligaciones que genera para las entidades concedentes. Estudios recientes, como el de Benavides et al. (2023), evidencian que la inversión en infraestructura desarrollada bajo estos esquemas tiene efectos positivos sobre el Producto Interno Bruto (PIB) y el empleo.

El presente informe tiene como objetivo analizar la evolución de la información financiera asociada a las concesiones de infraestructura en Colombia, a partir de la información contable reportada por las entidades del nivel nacional durante el período 2021-2025.

El documento se estructura en ocho secciones. La primera presenta un contexto general del desarrollo de las concesiones en Colombia; la segunda expone el marco normativo, institucional y contable de la infraestructura pública de transporte y las entidades responsables de su gestión; la tercera analiza el tratamiento contable de las concesiones del sector público. La cuarta examina la evolución de las cifras de los acuerdos de concesión de infraestructura de transporte a nivel nacional; la quinta expone la asignación de los recursos del Presupuesto General de la Nación (PGN) destinados a las entidades concedentes; la sexta referencia las principales concesiones en desarrollo por modo de transporte en Colombia; la séptima presenta las consideraciones finales; y la octava relaciona las fuentes documentales y académicas que respaldan el informe.

Para efectos de claridad y consistencia en la presentación de la información financiera, se precisa que las cifras contenidas en este informe se expresan en miles

¹ Decreto 1693 de 2023.

de millones de pesos colombianos, y tanto las cifras como los porcentajes que se encuentran dentro de paréntesis indican valores negativos.

1. Contexto general

El contrato de concesión constituye uno de los principales mecanismos mediante los cuales el Estado colombiano promueve la participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura y la prestación de servicios públicos. De conformidad con el artículo 32, numeral 4 de la Ley 80 de 1993:

Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden. (Congreso de Colombia, Ley 80 de 1993)

Este modelo contractual permite movilizar recursos y capacidades del sector privado para la ejecución de proyectos de infraestructura de gran envergadura, mediante la asignación de responsabilidades relacionadas con la financiación, diseño, construcción, operación, mantenimiento y conservación de los *Activos*, de acuerdo con las condiciones establecidas en cada contrato. La remuneración del concesionario puede provenir de diferentes fuentes, como los pagos efectuados por los usuarios a través de tarifas o peajes, los aportes del Estado, o una combinación de ambos mecanismos, según la estructura financiera y la distribución de riesgos definida para cada proyecto.

Aunque la utilización de contratos de concesión en Colombia es anterior a la expedición de la Ley 80 de 1993, esta norma incorporó dicha figura dentro del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, estableciendo un marco jurídico uniforme para su aplicación por parte de las entidades estatales. A partir de la década de 1990, el modelo concesional adquirió una importancia creciente como instrumento para ampliar y modernizar la infraestructura de transporte, en respuesta a las restricciones fiscales del Estado y a la necesidad de acelerar la ejecución de proyectos estratégicos para el desarrollo económico y social del país.

A lo largo de los años, el modelo de concesiones ha evolucionado. Así, la primera generación de concesiones estuvo orientada principalmente al desarrollo de la infraestructura vial mediante la atracción de capital privado para rehabilitar, ampliar y mantener la red de carreteras. Posteriormente, la segunda generación se caracterizó por la diversificación de los proyectos, incluyendo no solo carreteras, sino

también infraestructura férrea, fluvial y portuaria, así como por una mayor asignación de riesgos y el fortalecimiento de los mecanismos de financiación.

Más adelante, la tercera generación se hizo para desarrollar grandes corredores logísticos que unieran los centros de producción con los puertos y fronteras. Esta etapa también introdujo mejoras en la estructuración de los contratos, incorporando estándares técnicos más exigentes y una distribución más eficiente de los riesgos entre las partes. Finalmente, la cuarta y la quinta generación de concesiones, desarrolladas bajo el marco de las Asociaciones Público-Privadas (APP), consolidaron un modelo más robusto de planeación, financiación, gestión y seguimiento de los proyectos, orientado a impulsar la industria colombiana y el desarrollo social y económico de las regiones. En este contexto, la evolución del marco normativo e institucional refleja cómo el país ha transitado hacia un modelo más sofisticado de colaboración entre el Estado y el sector privado, promoviendo una mayor eficiencia en el desarrollo de la infraestructura y en la prestación de los servicios asociados.

Posteriormente, la Ley 1508 de 2012 incorporó el régimen de las APP al ordenamiento jurídico colombiano, estableciendo un marco específico para la vinculación de capital privado en el desarrollo de la infraestructura pública y de sus servicios asociados. Si bien las APP y los contratos de concesión constituyen figuras jurídicas diferentes, ambas comparten el propósito de promover la participación del sector privado mediante una adecuada distribución de riesgos, responsabilidades y mecanismos de remuneración, conforme a las características de cada proyecto.

La consolidación de estos esquemas ha sido complementada por instrumentos de política pública orientados al fortalecimiento institucional del sector. En este contexto, el Documento CONPES 4060 de 2021 estableció lineamientos para fortalecer el programa de APP y concesiones en Colombia, mediante estrategias dirigidas a mejorar la estructuración de los proyectos, optimizar la asignación de riesgos, fortalecer las capacidades institucionales y promover una mayor participación de la inversión privada en el desarrollo de infraestructura.

La importancia económica de las concesiones y de las APP ha sido ampliamente documentada en la literatura especializada. Benavides et al. (2023), en el estudio *El aporte de las concesiones mediante APP en infraestructura de transporte al crecimiento y el bienestar de Colombia*, estiman que un incremento sostenido de la inversión en infraestructura equivalente al 0,7% del PIB anual durante una década podría aumentar la tasa de crecimiento económico en aproximadamente un punto porcentual por año, acompañado de reducciones en los niveles de desempleo y pobreza.

Asimismo, los autores evidencian importantes efectos multiplicadores derivados de la inversión en obras civiles y servicios de transporte terrestre sobre la producción nacional, el empleo, los salarios y el recaudo tributario. En contraste, advierten que los retrasos en la ejecución de proyectos de infraestructura desarrollados mediante APP podrían generar pérdidas significativas en el crecimiento económico, estimadas en alrededor del 0,5% del PIB.

Desde la perspectiva de la información financiera pública, la creciente utilización de los esquemas concesionales y de las APP ha incrementado la importancia de su adecuado reconocimiento, medición, presentación y revelación en los estados financieros de las entidades públicas. Estos contratos generan *Activos, Pasivos, Ingresos, Gastos* y otras obligaciones que pueden tener efectos relevantes sobre la situación financiera y patrimonial del Estado. En consecuencia, el análisis de las concesiones constituye un elemento fundamental para comprender el impacto económico y fiscal de la infraestructura pública y evaluar su incidencia en la información financiera consolidada del sector público colombiano.

2. Marco normativo, institucional y contable de la infraestructura pública de transporte

El desarrollo de la infraestructura pública de transporte en Colombia se sustenta en un conjunto de disposiciones constitucionales, legales y reglamentarias que definen las competencias de las entidades públicas, regulan la participación del sector privado en la financiación, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura y establecen los criterios para su reconocimiento en la información financiera pública de las entidades del Estado. Esta sección permite comprender tanto la organización institucional del sector transporte como el tratamiento contable aplicable a los *Activos* y *Pasivos* derivados de los contratos de concesión y de las APP.

2.1 Marco jurídico general

El contrato de concesión se encuentra regulado por la Ley 80 de 1993, que en el numeral 4 del artículo 32 lo define como un acuerdo mediante el cual una entidad estatal encarga a un concesionario la prestación de un servicio público o la construcción, explotación o mantenimiento de una obra o bien de uso público. El concesionario asume la ejecución por su cuenta y riesgo, bajo la supervisión de la entidad estatal, y recibe una remuneración que puede provenir de tarifas, derechos de explotación, pagos o cualquier otra forma acordada entre las partes.

Posteriormente, la Ley 105 de 1993 establece los principios, las competencias y la estructura del sector y del Sistema Nacional de Transporte, articulando al Ministerio de Transporte con sus entidades adscritas y vinculadas, y sentando las bases para la planeación multimodal y el Estatuto General de Transporte. Esta ley establece las bases para el desarrollo de las concesiones en el sector transporte, permitiendo que la Nación y las entidades territoriales otorguen concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación, conservación y operación de la infraestructura de transporte. Esta ley dispone que el concesionario recupere su inversión mediante los mecanismos establecidos en el contrato, principalmente a través del cobro de peajes u otras fuentes de ingresos autorizadas, y establece que, al finalizar el plazo de la concesión, la infraestructura revierta al Estado.

Por su parte, la Ley 336 de 1996 (Estatuto Nacional de Transporte) unifica principios y criterios regulatorios para el transporte público en todos los modos, priorizando la

seguridad y la verificación de condiciones para la prestación eficiente del servicio; además, sirve de referente transversal para las concesiones y la operación regulada de la infraestructura. La norma dispone que el transporte debe prestarse bajo criterios de seguridad, eficiencia, continuidad y calidad, y faculta al Estado para regular, controlar y vigilar su prestación. En el contexto de las concesiones, proporciona el marco jurídico para que la infraestructura y los servicios de transporte se administren mediante esquemas que garanticen el interés público y la adecuada prestación del servicio.

Un avance significativo en la participación privada se produjo con la expedición de la Ley 1508 de 2012, mediante la cual se establece el régimen jurídico de las APP, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones. La ley dispone que estos proyectos se ejecuten mediante contratos en los que se distribuyen los riesgos entre la entidad estatal y el inversionista privado, y la remuneración del privado depende del cumplimiento de niveles de disponibilidad y calidad del servicio. De igual manera, reconoce que las concesiones forman parte de los esquemas de APP cuando cumplen las condiciones previstas en la norma.

El marco jurídico se complementa con la Ley 1682 de 2013 (Ley de Infraestructura de Transporte), cuyo propósito es adoptar medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte. La norma busca agilizar la ejecución de estos proyectos mediante una mejor planificación, la coordinación entre entidades, la gestión predial y ambiental, y la eliminación de obstáculos jurídicos y administrativos. En el marco de las concesiones y las APP, fortalece el desarrollo de proyectos de infraestructura bajo criterios de eficiencia, sostenibilidad, competitividad y protección del interés público.

Adicionalmente, el Decreto 1082 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, reglamenta diversos aspectos de la Ley 1508 de 2012 relacionados con la estructuración, evaluación, contratación y seguimiento de los proyectos desarrollados bajo esquemas de APP. Adicionalmente, el Decreto 1082 de 2015 consolida las reglas generales de la contratación estatal, definiendo lineamientos para la planeación contractual, la gestión y distribución de riesgos, las garantías, la supervisión e interventoría, así como los criterios de selección objetiva de los contratistas. Estas disposiciones contribuyen a fortalecer la transparencia, la eficiencia y el control en la ejecución de los contratos de concesión y demás modalidades de contratación pública, promoviendo una adecuada administración de los recursos públicos.

2.2 Marco normativo por modo de transporte

Infraestructura carretera

La infraestructura vial nacional se encuentra organizada mediante la Ley 1228 de 2008, que creó el Sistema Integral Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional y estableció la clasificación funcional de las vías en arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y vías de tercer orden o terciarias, asignando

competencias entre la Nación, los departamentos y los municipios. Corresponde al Ministerio de Transporte definir la categorización oficial de las carreteras mediante criterios técnicos.

Infraestructura férrea

El marco legal del modo férreo en Colombia tiene su origen en la evolución institucional del sector. Inicialmente, los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, creados en 1954, fueron responsables de la operación y mantenimiento de la red férrea nacional hasta su liquidación en la década de 1990.

Posteriormente, la Ley 1 de 1991 autorizó la creación de la Empresa Colombiana de Vías Férreas – Ferrovías, con el propósito de rehabilitar, operar y mantener dicha red, así como de promover esquemas de concesión. Con la liquidación de Ferrovías en 2003, sus *Activos* y funciones de estructuración y administración de concesiones férreas fueron transferidos al Instituto Nacional de Concesiones (INCO) y, posteriormente, a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

En la actualidad, el modo férreo se encuentra en proceso de reactivación mediante el Proyecto de Ley Ferroviaria (PLF 232 de 2024), impulsado por el Ministerio de Transporte, que busca regular el servicio público ferroviario, establecer condiciones técnicas, ambientales y tarifarias, y promover la intermodalidad y la interoperabilidad.

Infraestructura fluvial y marítima

La Ley 1 de 1991 reguló la constitución y operación de las sociedades portuarias y estableció las bases para la concesión de terminales marítimos a operadores privados.

Posteriormente, la Ley 1242 de 2008, que expidió el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales, amplió el marco normativo al ámbito fluvial y declaró las vías fluviales como *Bienes De Uso Público* (BUP), señalando que “las vías fluviales y cuerpos de agua no marítimas del territorio nacional son *Bienes De Uso Público*, y como tales inalienables, imprescriptibles e inembargables” (Ley 1242 de 2008, artículo 2).

Esta ley también facultó al Ministerio de Transporte para expedir los reglamentos de navegación fluvial y determinó una franja de 30 metros a cada lado del cauce como parte del dominio público.

Infraestructura aeroportuaria

El sector aeroportuario se rige principalmente por la Ley 105 de 1993, la cual estableció los principios básicos del transporte en Colombia, definió las competencias del Estado en materia de infraestructura aérea y sentó las bases para la organización, planeación y regulación del transporte aéreo y de los aeropuertos del país. Esta norma reconoció a la Nación como propietaria de la infraestructura aeroportuaria,

permitiendo su administración directa o mediante esquemas de concesión que fomentaran la participación privada en la modernización y operación de los terminales aéreos. Además, la Ley 336 de 1996 se enfoca en regular el servicio público de transporte definiendo las características de su operación, seguridad y control.

2.3 Entidades responsables de la gestión de la infraestructura concesionada

La administración de la infraestructura pública de transporte involucra diferentes entidades del orden nacional, cuyas competencias varían según el modo de transporte y el esquema de gestión adoptado.

Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)

La ANI es, sin duda, la entidad concedente más relevante en el país. Creada mediante el Decreto 4165 de 2011, la ANI es la responsable de la planeación, estructuración, contratación, ejecución y administración de los proyectos de infraestructura de transporte bajo el esquema de concesión y APP. La ANI gestiona proyectos en los cuatro modos de transporte: carretero, férreo, fluvial y aeroportuario (Decreto 4165 de 2011).

Instituto Nacional de Vías (INVIAS)

El INVIAS es quien asume la gestión y mantenimiento de la infraestructura vial no concesionada. El Estado colombiano estableció una división funcional: el INVIAS conserva la red vial nacional a cargo directo de la Nación (vías no concesionadas, de red secundaria y terciaria), mientras que la ANI gestiona los proyectos concesionados. La relación entre ambas entidades es de complementariedad técnica y contable. Cuando un proyecto vial pasa a ser administrado bajo el esquema APP, el activo se desincorpora de los registros contables del INVIAS y se reconoce en los estados financieros de la ANI, conforme a lo dispuesto por la CGN en la Resolución 602 de 2018.

Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil (AEROCIVIL)

La AEROCIVIL es la autoridad técnica y administrativa del sector aéreo en Colombia, creada mediante el Decreto 2724 de 1993. Según el artículo 2 de esta norma, su competencia es “regular, administrar, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo colombiano por parte de la aviación civil, y coordinar las relaciones de esta con la aviación de Estado; formulando y desarrollando los planes, estrategias, políticas, normas y procedimientos sobre la materia”. Además, se encarga de garantizar la seguridad operacional, la navegación aérea y la operación eficiente de los aeropuertos y expedir regulaciones técnicas y de seguridad que deben cumplir los concesionarios en la construcción y operación de estos (Decreto 2724 de 1993).

La CGN, mediante el Concepto 20211100002041 del 10 de febrero de 2021, precisó el tratamiento contable aplicable a los hechos económicos derivados de los acuerdos de concesión en el modo aeroportuario. En dicho pronunciamiento, la CGN indicó que,

para efectos contables, la AEROCIVIL debe reconocerse como la entidad concedente de la infraestructura de transporte aeronáutico y aeroportuario.

Por su parte, la ANI es la entidad que suscribe los contratos de concesión en este modo, en virtud de las competencias asignadas por la normativa vigente, pero no ostenta la propiedad de la infraestructura.

Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (CORMAGDALENA)

CORMAGDALENA es la entidad responsable de la recuperación, conservación y aprovechamiento sostenible del río Magdalena. Su papel como entidad concedente se enfoca en la gestión de proyectos para la navegabilidad del río, la construcción y operación de puertos fluviales, y el desarrollo de obras de control de inundaciones.

La Ley 161 de 1994, que define sus funciones y facultades, constituye el principal sustento normativo para la administración de bienes e infraestructura en concesión. Esta disposición le otorga a CORMAGDALENA la competencia para celebrar contratos, convenios y concesiones necesarios para el cumplimiento de sus fines misionales, especialmente aquellos relacionados con la navegación y el aprovechamiento integral del río Magdalena.

2.4 Marco contable aplicable a las concesiones

Desde la perspectiva de la información financiera pública, el reconocimiento de los *Activos*, *Pasivos* y demás hechos económicos derivados de los acuerdos de concesión se encuentra regulado por el Marco Normativo para Entidades de Gobierno expedido por la CGN.

En particular, la Resolución 602 de 2018 de la CGN, por la cual se incorpora, al Marco Normativo para Entidades de Gobierno, el Procedimiento contable para el registro de los hechos económicos relacionados con los acuerdos de concesión de infraestructura de transporte y se modifica el Catálogo General de Cuentas de dicho marco normativo.

3. Tratamiento contable de las concesiones del sector público

3.1 Marco contable de los acuerdos de concesión

El tratamiento de los acuerdos de concesión está regulado en el Régimen de Contabilidad Pública (RCP), en particular en el marco normativo para entidades de gobierno, mediante la Resolución 602 de 2018 de la CGN. Dicha resolución estableció el procedimiento contable para el reconocimiento, medición y revelación de los hechos económicos asociados a los acuerdos de concesión de infraestructura de transporte, así como las modificaciones pertinentes al Catálogo General de Cuentas.

Desde la perspectiva contable, los acuerdos de concesión constituyen un mecanismo mediante el cual una entidad pública encomienda a un tercero el diseño, construcción, rehabilitación, mejora, operación y/o mantenimiento de un activo destinado a la prestación de un servicio público, conservando el control sobre dicho activo y sobre las condiciones en que se presta el servicio. En este esquema, el concesionario asume obligaciones y riesgos asociados a la ejecución del proyecto, mientras que el reconocimiento, medición y revelación de las operaciones derivadas del acuerdo se realizan de conformidad con el marco normativo contable aplicable al sector público y a la naturaleza del contrato.

En consecuencia, el reconocimiento contable no depende exclusivamente de la titularidad jurídica de los bienes, sino del análisis de la esencia económica del acuerdo, del control sobre el activo, de los riesgos y beneficios asociados, y de los derechos y obligaciones que asumen las partes. Por ello, el tratamiento contable de las concesiones requiere evaluar las condiciones pactadas en el contrato para determinar el reconocimiento, medición, presentación y revelación de los *Activos, Pasivos, Ingresos y Gastos*, de conformidad con el marco normativo contable aplicable.

En el Marco Normativo para Entidades de Gobierno, la infraestructura objeto de concesión se reconoce, en la mayoría de los casos, dentro de la categoría de BUP, de la siguiente manera:

(...) los *Activos* destinados para el uso, goce y disfrute de la colectividad y que, por lo tanto, están al servicio de esta, en forma permanente, con las limitaciones que establece el ordenamiento jurídico y la autoridad que regula su utilización; y b) los bienes tangibles controlados por la entidad, a los que se les atribuye, entre otros valores colectivos, históricos, estéticos y simbólicos, y que, por lo tanto, la colectividad los reconoce como parte de su memoria e identidad. También incluye los *Bienes De Uso Público* construidos en virtud de la ejecución de contratos de concesión. (CGN, 2025, p. 251)

3.2 Evolución del marco normativo contable

La regulación contable de los acuerdos de concesión ha evolucionado de manera gradual dentro del RCP mediante la expedición de normas que han fortalecido los criterios de reconocimiento y medición de la infraestructura concesionada.

En primer lugar, la Resolución 533 de 2015, incorporó, como parte integrante del RCP, la estructura del Marco Normativo para Entidades de Gobierno, la cual está conformada por el Marco Conceptual para la Preparación y Presentación de Información Financiera; las Normas para el Reconocimiento, Medición, Revelación y Presentación de los Hechos Económicos; los Procedimientos Contables; las Guías de Aplicación; el Catálogo General de Cuentas y la Doctrina Contable Pública.

Dentro de este marco, se incluyó la norma denominada Acuerdos de concesión desde la perspectiva de la entidad concedente, que estableció los principios generales aplicables a este tipo de contratos.

Posteriormente, la Resolución 582 de 2018 actualizó dicha norma con el propósito de armonizar sus disposiciones y fortalecer los criterios técnicos para el reconocimiento de los hechos económicos derivados de los acuerdos de concesión.

Como desarrollo operativo de esta regulación, la Resolución 602 de 2018 incorporó el Procedimiento contable para el registro de los hechos económicos relacionados con los acuerdos de concesión de infraestructura de transporte, modificó el Catálogo General de Cuentas e incorporó las cuentas necesarias para registrar los *Activos* y *Pasivos* asociados a estos acuerdos.

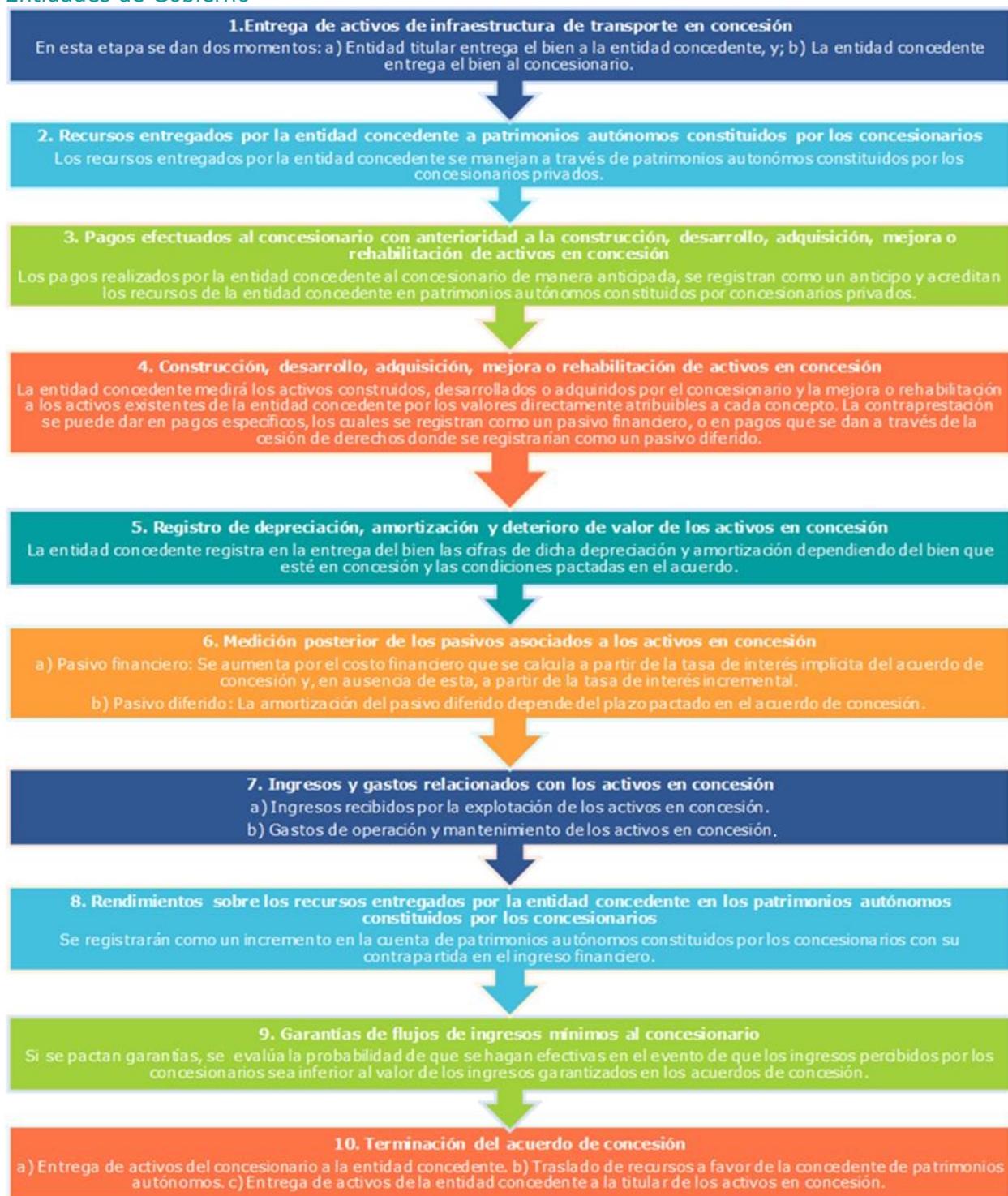
Con posterioridad, la CGN expidió las resoluciones 228 de 2021, 421 de 2023 y 443 de 2024, mediante las cuales ajustó el procedimiento contable, actualizó algunas denominaciones del Catálogo General de Cuentas y amplió progresivamente los plazos establecidos para el reconocimiento y medición inicial de los *Activos* de infraestructura de transporte entregados en concesión antes del 1 de enero de 2018.

Actualmente, la Resolución 443 de 2024 constituye la disposición vigente en materia de transición, estableciendo como plazo máximo el 31 de diciembre de 2028 para que las entidades concedentes culminen el reconocimiento y la medición inicial de dichos *Activos* y de los *Pasivos* asociados, así como para que las entidades titulares efectúen la desincorporación de los *Activos* transferidos a las entidades concedentes.

3.3 Procedimiento contable aplicable

El procedimiento incorporado mediante la Resolución 602 de 2018 establece los criterios para el reconocimiento, medición, presentación y revelación de los acuerdos de concesión de servicios en el Marco Normativo para Entidades de Gobierno, incorporando lineamientos específicos para el tratamiento contable de los *Activos* de infraestructura entregados o utilizados bajo estos acuerdos, como se presenta en el Gráfico 1. Esta resolución busca que las entidades públicas reflejen adecuadamente la realidad económica de las concesiones, considerando aspectos como el control del activo, las obligaciones contractuales, los riesgos asumidos y los derechos derivados de la prestación del servicio público.

Gráfico 1. Procedimiento contable para el registro de los hechos económicos relacionados con los acuerdos de concesión de infraestructura de transporte para el Marco Normativo de Entidades de Gobierno



Fuente: elaboración propia con base en el Procedimiento contable para el registro de los hechos económicos relacionados con los acuerdos de concesión de infraestructura de transporte para el Marco Normativo de Entidades de Gobierno.

3.4 Implementación del procedimiento contable

En atención al cambio normativo y a la implementación del procedimiento sobre concesiones mencionado anteriormente, la CGN y la ANI suscribieron un plan de trabajo para la aplicación de la Resolución 602 de 2018 y sus modificaciones. Dicho plan establece un cronograma con las fechas para la incorporación y desincorporación de *Activos*, la separación de los terrenos del valor del bien, la determinación de vidas útiles y otros aspectos previstos en la normatividad contable. No obstante, pese a los avances realizados por las entidades en el registro de las concesiones, la CGN amplió los plazos para el reconocimiento y medición de los *Activos* en concesión, fijando como fecha límite el 31 de diciembre de 2028, conforme a la Resolución 443 de 2024.

Es importante precisar que, en relación con este plan de trabajo, la ANI, la AEROCIVIL y el INVIAS vienen adelantando de manera articulada el proceso de incorporación y desincorporación de *Activos* asociados a los contratos de concesión. Para el caso del INVIAS, dicho proceso se viene desarrollando desde el año 2019, con el propósito de fortalecer la identificación, actualización y adecuado tratamiento de los *Activos* vinculados a estos acuerdos.

3.5 Información contable utilizada para el análisis

El análisis realizado en este informe se fundamenta en la información reportada por las entidades públicas del nivel nacional al sistema Consolidador de Hacienda e Información Financiera Pública (CHIP), administrado por la CGN, la cual corresponde a la misma información presentada en los Estados de Situación Financiera y de Resultados Consolidados del Nivel Nacional, elaborados por la CGN.

Para el estudio de las concesiones, se tomó como base la información contable de los BUP de las tres entidades que presentan valores a nivel de subcuentas en los modos existentes (carretero, férreo, fluvial, marítimo y aeroportuario). Los BUP se clasifican en dos cuentas: bienes en servicio (1711) y bienes en construcción (1706). Esta desagregación permite observar el comportamiento específico de cada modo en ambas cuentas, lo que se tratará a profundidad en el capítulo 4.

En consecuencia, el procedimiento contable establecido por la CGN constituye el referente técnico para el reconocimiento de los *Activos* y *Pasivos* derivados de las concesiones de infraestructura y proporciona la base para el análisis financiero desarrollado en los capítulos siguientes.

4. Evolución de las cifras de los acuerdos de concesión de infraestructura de transporte a nivel nacional

Este capítulo analiza la información financiera reportada por las entidades del nivel nacional en el sistema CHIP que reconocen hechos económicos derivados de acuerdos de concesión de infraestructura de transporte. Las cifras corresponden a los saldos contables reportados para las vigencias 2021-2025 y permiten identificar la evolución de los *Activos* y *Pasivos* asociados a estos acuerdos desde la perspectiva de las

entidades concedentes.

Dado que los hechos económicos derivados de los acuerdos de concesión se registran en diferentes cuentas del Catálogo General de Cuentas del Marco Normativo para Entidades de Gobierno y el procedimiento contable establecido mediante la Resolución 602 de 2018 de la CGN y sus modificaciones, fue necesario identificar las cuentas directamente relacionadas con estos acuerdos y agruparlas según la naturaleza económica de los elementos reconocidos, las cuales se evidencian en la Tabla 1.

4.1 Activos

Tabla 1. Cuentas y subcuentas de activos relacionadas con el registro contable de los acuerdos de concesión

Clase	Cuenta	Nombre cuenta	Subcuenta	Nombre subcuenta
Activos	1.6.83	Propiedades, planta y equipo en concesión		
	1.6.85	Depreciación acumulada de propiedades, planta y equipo (cr)	1.6.85.16	Propiedades, planta y equipo en concesión
	1.6.95	Deterioro acumulado de propiedades, planta y equipo (cr)	1.6.95.22	Propiedades, planta y equipo en concesión
	1.7.06	Bienes de uso público en construcción-Concesiones	1.7.06.01	Red carretera
			1.7.06.02	Red férrea
			1.7.06.03	Red fluvial
			1.7.06.04	Red marítima
			1.7.06.05	Red aeroportuaria
			1.7.06.06	Terrenos
			1.7.06.07	Red por cable
			1.7.06.08	Escenarios culturales
			1.7.06.90	Otros bienes de uso público en construcción-Concesiones
	1.7.11	Bienes de uso público en servicio-Concesiones	1.7.11.01	Red carretera
			1.7.11.02	Red férrea
			1.7.11.03	Red fluvial
			1.7.11.04	Red marítima
			1.7.11.05	Red aeroportuaria
			1.7.11.06	Terrenos
			1.7.11.07	Red por cable
			1.7.11.08	Escenarios culturales
			1.7.11.90	Otros bienes de uso público en servicio-Concesiones
	1.7.87	Depreciación acumulada de bienes de uso público en servicio-Concesiones (cr)	1.7.87.01	Red carretera
			1.7.87.02	Red férrea
			1.7.87.03	Red fluvial
			1.7.87.04	Red marítima
			1.7.87.05	Red aeroportuaria
			1.7.87.06	Red por cable
			1.7.87.07	Escenarios culturales
			1.7.87.90	Otros bienes de uso público en servicio-Concesiones
	1.7.91	Deterioro acumulado de bienes de uso público en servicio-Concesiones (cr)	1.7.91.01	Red carretera
			1.7.91.02	Red férrea
			1.7.91.03	Red fluvial
			1.7.91.04	Red marítima
			1.7.91.05	Red aeroportuaria
			1.7.91.06	Bienes de uso público en construcción
			1.7.91.07	Red por cable
			1.7.91.08	Escenarios culturales
			1.7.91.90	Otros bienes de uso público en servicio-Concesiones
	1.9.70	Activos intangibles	1.9.70.12	Activos intangibles en concesión
	1.9.75	Amortización acumulada de activos intangibles (cr)	1.9.75.11	Activos intangibles en concesión
	1.9.89	Recursos de la entidad concedente en patrimonios autónomos constituidos por los concesionarios privados	1.9.89.01	Recursos de la entidad concedente en patrimonios autónomos constituidos por los concesionarios privados

Fuente: elaboración propia con base en información de la CGN (2025).

Teniendo en cuenta esta clasificación, en la Tabla 2 se presenta el análisis de la evolución de los *Activos* asociados a los acuerdos de concesión reportados por las entidades del nivel nacional durante el periodo 2021-2025.

Tabla 2. Activos de los acuerdos en concesión (2021-2025)

		Miles de millones de pesos				
Tipo de activo	Concepto	2021	2022	2023	2024	2025
Activos no financieros	Propiedades, planta y equipo (PPyE)					
	Propiedades, planta y equipo en concesión	4.152,2	4.350,6	4.608,3	4.747,8	5.592,1
	Depreciación acumulada de propiedades, planta y equipo (cr) - (En concesión)	(191,7)	(239,4)	(289,4)	(378,4)	(375,1)
	Deterioro acumulado de propiedades, planta y equipo (cr) - (En concesión)	-	(8,6)	(10,1)	(11,5)	(13,0)
	Total Propiedades, planta y equipo en concesión	3.960,5	4.102,6	4.308,8	4.357,9	5.204,0
	Bienes de uso público (BUP)					
	Bienes de uso público en construcción-Concesiones	24.100,5	28.609,9	37.402,8	44.174,9	32.339,4
	Bienes de uso público en servicio-Concesiones	32.847,2	37.617,0	35.100,2	34.727,1	52.695,4
	Depreciación acumulada de bienes de uso público en servicio-Concesiones (CR)	(334,0)	(532,6)	(613,2)	(680,4)	(677,6)
	Deterioro acumulado de bienes de uso público-Concesiones (CR)	-	-	-	(0,8)	(35,3)
	Total Bienes de uso público en concesión	56.613,7	65.694,3	71.889,8	78.220,8	84.321,9
Activos no financieros	Otros activos					
	Activos intangibles en concesión	240,3	236,0	316,5	255,4	245,8
	Amortización acumulada de activos intangibles (cr) - (Activos intangibles en concesión)	(10,0)	(22,2)	(73,4)	(92,8)	(103,0)
	Total Activos intangibles en concesión	230,3	213,8	243,1	162,6	142,8
	Total Activo no financieros en concesión	60.804,5	70.010,7	76.441,7	82.741,3	89.668,7
Activos financieros	Otros activos					
	Recursos de la entidad concedente en patrimonios autónomos constituidos por los concesionarios privados	9.462,6	10.323,1	10.077,7	14.660,3	9.423,9
	Total Activos financieros en concesión	9.462,6	10.323,1	10.077,7	14.660,3	9.423,9
Total Activos en concesión		70.267,1	80.333,8	86.519,4	97.401,6	99.092,6

Nota: Las cifras de 2024 difieren de las presentadas en el informe anterior, debido a que dicho informe solo incluyó el modo carretero, mientras que el presente informe incorpora todos los modos de transporte.

Fuente: elaboración propia con base en información de la CGN (2025).

Al cierre de 2025, los *Activos* asociados a las concesiones ascendieron a \$99.092,6, de los cuales \$89.668,7 corresponden a *Activos* no financieros, equivalentes al 90,5% del total, mientras que los *Activos* financieros alcanzaron \$9.423,9, con una participación del 9,5%.

Los resultados muestran que la estructura de los *Activos* no financieros está ampliamente concentrada en los BUP, los cuales representan el principal componente de los *Activos* no financieros asociados a los acuerdos de concesión durante todo el periodo analizado.

Entre 2021 y 2025, el valor de los BUP en concesión aumentó de \$56.613,7 a \$84.321,9, equivalente a un crecimiento acumulado del 48,9%. Esta dinámica evidencia el avance de los proyectos de infraestructura, la incorporación de nuevas inversiones y el traslado progresivo de obras desde la etapa de construcción hacia su puesta en servicio.

Dentro del total de los BUP se distinguen dos categorías:

Los *BUP en construcción-Concesiones* aumentaron de \$24.100,5 en 2021 a \$32.339,4 en 2025, lo que refleja un crecimiento del 34,2%. Este comportamiento muestra la continuidad en la ejecución de proyectos que, al cierre de la vigencia, aún no habían culminado su fase constructiva ni iniciado su operación.

Por su parte, los *BUP en servicio-Concesiones* pasaron de \$32.847,2 en 2021 a \$52.695,4 en 2025, registrando un crecimiento del 60,4%. Este incremento, superior al observado en los bienes en construcción, obedece a la entrada en operación de nuevos proyectos de infraestructura y el correspondiente reconocimiento contable de *Activos* que comenzaron a prestar servicio. En 2025, la depreciación acumulada ascendió a (\$677,6), evidenciando el reconocimiento de la pérdida sistemática de la capacidad operativa de los *Activos* concesionados que se encuentran en servicio.

El segundo grupo en importancia de los *Activos* no financieros corresponde a las *Propiedades, planta y equipo (PPyE) en concesión*, cuyo valor pasó de \$3.960,5 en 2021 a \$5.204,0 en 2025, equivalente a un crecimiento del 31,4%. Al cierre de la vigencia 2025, la depreciación acumulada ascendió a (\$375,1) y el deterioro acumulado a (\$13,0), reflejando el reconocimiento contable del consumo del potencial de servicio de estos activos conforme a su vida útil y a las evaluaciones de deterioro efectuadas por las entidades.

En contraste, los *Activos Intangibles* asociados a los acuerdos de concesión mostraron una tendencia decreciente. Su saldo pasó de \$230,3 en 2021 a \$142,8 en 2025, aunque durante la vigencia 2023 alcanzó el mayor valor del periodo, con \$243,1. Este comportamiento sugiere que, en los últimos años, el reconocimiento contable de nuevos derechos o *Activos Intangibles* ha sido inferior a las amortizaciones y bajas registradas.

En conjunto, la evolución de los *Activos* evidencia que el crecimiento de los acuerdos de concesión continúa sustentándose principalmente en la incorporación de BUP, particularmente aquellos que han entrado en operación, consolidando la infraestructura concesionada como el principal componente de los reconocidos por las entidades concedentes.

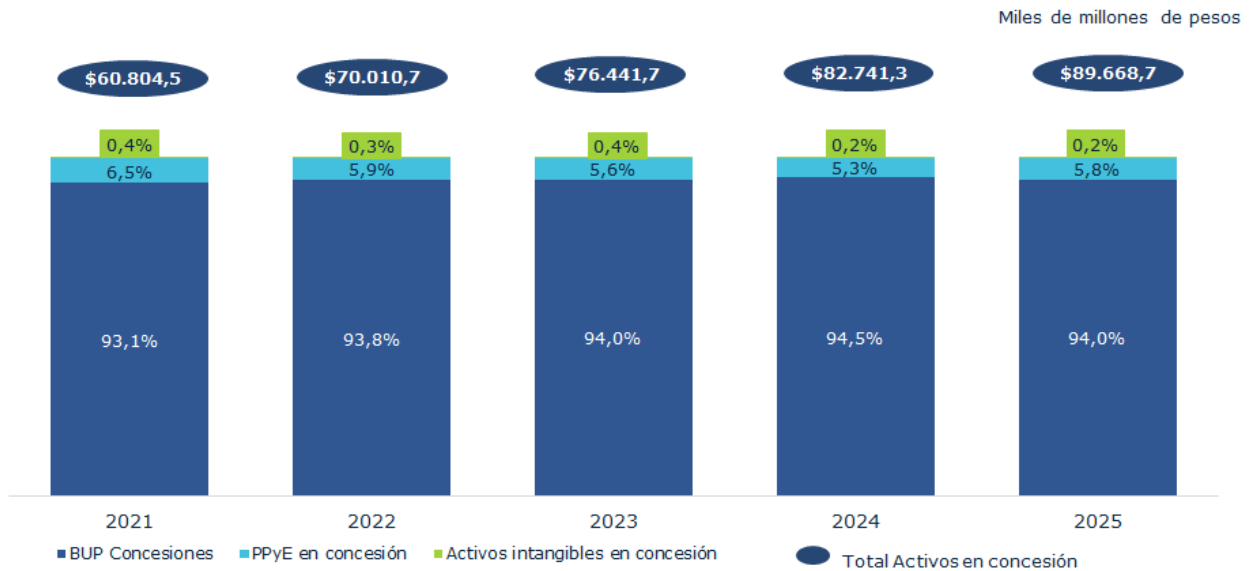
4.1.1 Estructura de los activos no financieros en concesión

Tabla 3. Composición activos no financieros concesiones (2021-2025)

Concepto	Miles de millones de pesos				
	2021	2022	2023	2024	2025
BUP Concesiones	56.613,7	65.694,3	71.889,8	78.220,8	84.321,9
PPyE en concesión	3.960,5	4.102,6	4.308,8	4.357,9	5.204,0
Activos intangibles en concesión	230,3	213,8	243,1	162,6	142,8
Total activos en concesión	60.804,5	70.010,7	76.441,7	82.741,3	89.668,7

Fuente: elaboración propia con base en información de la CGN (2025).

Gráfico 2. Participación porcentual activos concesiones (2021-2025)



Fuente: elaboración propia con base en información de la CGN (2025).

La composición de los *Activos* asociados a los acuerdos de concesión presenta una estructura altamente concentrada en los BUP, situación que se mantiene estable durante todo el periodo analizado.

Como se observa en la Tabla 3 y el Gráfico 2, los BUP Concesiones, representaron entre el 93,1% y 94,5% del total de los *Activos* durante las vigencias 2021-2025. En 2025, alcanzaron una participación del 94,0%, equivalente a \$84.321,9, confirmando que este grupo constituye el principal activo reconocido por las entidades concedentes.

El segundo grupo de mayor importancia corresponde a *PPyE*, que al cierre de 2025 representó el 5,8% del total de *Activos*, con un saldo de \$5.204,0. Su participación osciló entre el 5,3% y el 6,5% durante el periodo analizado. Al cierre de 2025, este grupo representó el 5,8% del total de *Activos*, con un saldo de \$5.204,0.

Por último, los *Activos intangibles en concesión* registraron la menor participación relativa, fluctuando entre el 0,2% y el 0,4% del total de *Activos* entre 2021 y 2025.

4.1.2 Bienes de uso público concesiones por modo

Dentro de la estructura de los *Activos* en concesión, los BUP Concesiones constituyen el componente de mayor peso relativo. A continuación, se expone el análisis detallado del BUP Concesiones para cada uno de los modos, a fin de evidenciar su contribución individual al total de *Activos* y su evolución durante el periodo de estudio.

Las Tabla 4 y 5 presentan la distribución de los *BUP en construcción y en servicio-Concesiones*, por entidad administradora y modo de transporte. En ellas se observa que la ANI administra los modos carretero, férreo, marítimo y aeroportuario (para los años 2021 y 2022); CORMAGDALENA, el modo fluvial y parte de la infraestructura marítima; y la AEROCIVIL, el modo aeroportuario.

Tabla 4. Bienes de uso público en construcción-Concesiones

1706 Bienes de uso público en construcción-Concesiones	Subcuentas				
	Red carretera	Red férrea	Red fluvial	Red marítima	Red aeroportuaria
Agencia Nacional de Infraestructura	X			X	
UAE de la Aeronáutica Civil					X
Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena			X	X	

Fuente: elaboración propia con base en información de la CGN (2025).

Tabla 5. Bienes de uso público en servicio-Concesiones

1711 Bienes de uso público en servicio-Concesiones	Subcuentas				
	Red carretera	Red férrea	Red fluvial	Red marítima	Red aeroportuaria
Agencia Nacional de Infraestructura	X	X		X	X
UAE de la Aeronáutica Civil					X
Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena			X	X	

Fuente: elaboración propia con base en información de la CGN (2025).

El análisis se desarrolla considerando el estado de uso de los bienes, diferenciando entre aquellos en construcción (cuenta 1706) y los bienes en servicio (cuenta 1711), conforme a la clasificación contable establecida por la CGN.

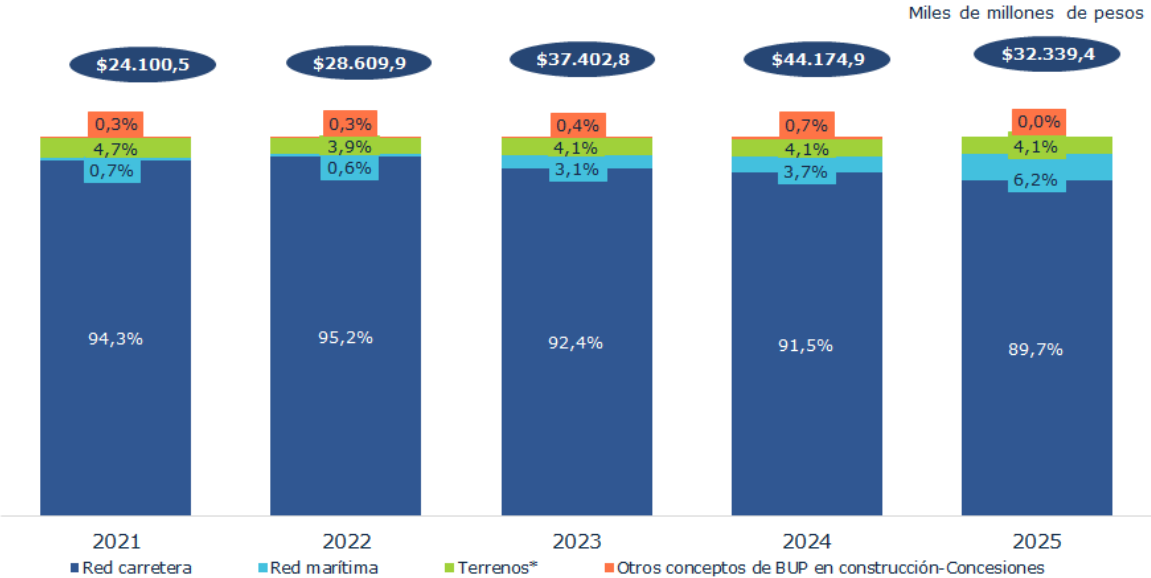
Bienes de uso público en construcción-Concesiones

Tabla 6. Activos bienes de uso público en construcción correspondientes a la ANI, AEROCIVIL y CORMAGDALENA por modo (2021-2025)

Concepto	Miles de millones de pesos				
	2021	2022	2023	2024	2025
Bienes de uso público en construcción-Concesiones	24.100,5	28.609,9	37.402,8	44.174,9	32.339,4
Red carretera	22.730,2	27.228,5	34.554,8	40.405,2	28.994,2
Red marítima	161,5	181,6	1.159,4	1.630,7	2.011,2
Terrenos	1.123,7	1.126,4	1.533,5	1.818,2	1.328,7
Red fluvial	67,5	67,5	67,5	5,3	5,3
Red férrea	-	-	-	-	-
Red aeroportuaria	17,6	-	-	-	-
Otros bienes de uso público en construcción-Concesiones	-	5,9	87,6	315,5	-

Fuente: elaboración propia con base en información de la CGN (2025).

Gráfico 3. Participación de los diferentes modos en bienes de uso público en construcción (2021-2025)



Fuente: elaboración propia con base en información de la CGN (2025).

Dadas las cifras de la Tabla 6, en 2025 el valor agregado de *BUP en construcción-Concesiones* asciende a \$32.339,4. De acuerdo con lo observado en el Gráfico 3, la Red carretera representó para la vigencia 2025 el 89,7% de los *BUP en construcción-Concesiones*. Así, las cifras de esta red mostraron un crecimiento constante, pasando de \$22.730,2 en 2021 a \$28.994,2 en 2025, lo que representa un crecimiento total del 27,6%. El mayor aumento se observó en el año 2024, donde la subcuenta ascendió a \$40.405,2.

Por su parte, la cuenta de *Red marítima* registró un crecimiento significativo, al pasar de \$161,5 en 2021 a \$2.011,2 en 2025, lo que representa un incremento acumulado del 1.145,3%. Este comportamiento se explica principalmente por la variación registrada entre 2022 y 2023 en la ANI, periodo en el que la cuenta aumentó un 556,3%. De acuerdo con las notas a los estados financieros de la vigencia 2023 de la ANI, las variaciones presentadas en el reconocimiento de los BUP obedecen a diferentes orígenes, como la actualización de inversiones reportadas por los concesionarios, la incorporación de los *Activos* entregados al inicio de los acuerdos de concesión y que son trasladados a la ANI por las entidades titulares, la materialización de riesgos, entre otros.

En contraste, la subcuenta de *Red fluvial* en construcción presentó un comportamiento constante entre 2021 y 2023, con un valor de \$67,5, y posteriormente registró una disminución significativa en 2024, cuando alcanzó \$5,3, nivel que se mantuvo en 2025.

Bienes de uso público en servicio-Concesiones

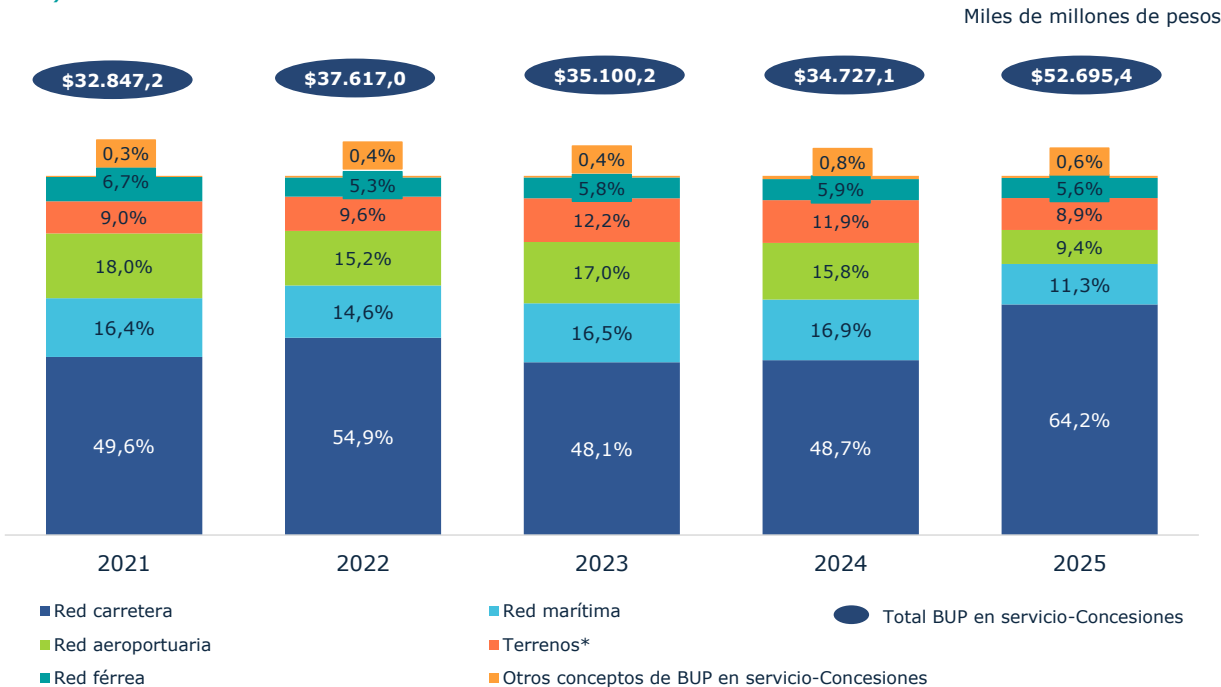
En la cuenta de *BUP en servicio-Concesiones*, se encuentra reflejado el valor de la infraestructura que ya está en operación y generando ingresos para la concesión.

Tabla 7. Activos BUP en servicio correspondientes a la ANI, AEROCIVIL, CORMAGDALENA por modo (2021-2025)

Miles de millones de pesos					
Concepto	2021	2022	2023	2024	2025
Bienes de uso público en servicio-Concesiones	32.847,2	37.617,0	35.100,2	34.727,1	52.695,4
Red carretera	16.295,3	20.655,3	16.876,6	16.913,2	33.821,1
Red marítima	5.373,5	5.482,3	5.781,9	5.863,2	5.965,5
Red aeroportuaria	5.917,9	5.722,8	5.983,0	5.471,3	4.976,6
Terrenos	2.940,3	3.592,7	4.277,7	4.138,5	4.678,5
Red férrea	2.216,6	2.012,1	2.028,6	2.044,0	2.956,8
Red fluvial	72,0	90,1	90,2	212,7	212,7
Otros bienes de uso público en servicio-Concesiones	31,6	61,7	62,2	84,2	84,2
Depreciación acumulada de bienes de uso público en servicio-Concesiones (CR)	(334,0)	(532,6)	(613,2)	(680,4)	(677,6)
Red férrea	(117,8)	(198,7)	(202,9)	(206,4)	(172,7)
Red fluvial	(10,7)	(29,4)	(34,6)	(52,9)	(61,2)
Red marítima	(55,0)	(67,6)	(80,2)	(92,8)	(104,5)
Red aeroportuaria	(150,1)	(236,5)	(295,0)	(327,7)	(338,7)
Otros bienes de uso público en servicio-Concesiones	(0,4)	(0,4)	(0,5)	(0,6)	(0,5)
Deterioro acumulado de bienes de uso público-Concesiones (CR)	-	-	-	(0,8)	(35,3)
Red carretera	-	-	-	(0,8)	(35,3)

Fuente: elaboración propia con base en información de la CGN (2025).

Gráfico 4. Participación de los diferentes modos en bienes de uso público en servicio (2021-2025)



*Las participaciones se calcularon con valores sin incluir la depreciación acumulada

Fuente: elaboración propia con base en información de la CGN (2025).

De acuerdo con la información del Gráfico 4, los *BUP en servicio-Concesiones* presentan una estructura dominada por la red carretera, que mantiene la mayor participación durante todo el periodo, fluctuando entre el 48,1% y el 64,2%. La red marítima se posiciona de manera constante en el segundo lugar, con participaciones entre 11,3% y 16,9%, mientras que la red aeroportuaria evidencia una tendencia descendiente, pasando de representar 18,0% en 2021 a 9,4% en 2025.

Como se observa en la Tabla 7, la *Red carretera* constituye el principal componente de los *BUP en servicio* bajo esquemas de concesión. Su valor pasó de \$16.295,3 en 2021 a \$33.821,1 en 2025, lo que representa un crecimiento acumulado del 107,6%. El incremento más significativo se registró en la vigencia 2025, consolidando su participación como el activo de mayor relevancia dentro de esta categoría. Por su parte, el deterioro acumulado asociado a estos *Activos* registró (\$35,3) en el 2025. Al cierre de dicho año, la *Red carretera* representó el 64,2% del total de los *BUP en servicio-Concesiones*.

La *Red marítima en servicio* ha mantenido una valoración estable a lo largo del periodo analizado. Entre 2021 y 2025, su valor pasó de \$5.373,5 a \$5.965,5, evidenciando variaciones moderadas. Asimismo, al cierre de 2025, la depreciación acumulada asociada a estos *Activos* ascendió a (\$104,5), lo que refleja el reconocimiento contable del desgaste y consumo de su potencial de servicio a lo largo de su vida útil.

La *Red aeroportuaria en servicio* ha presentado una tendencia decreciente durante el periodo 2021-2025, al pasar de \$5.917,9 en 2021 a \$4.976,6 en 2025, lo que representa una disminución del (15,9%). Al cierre de 2025, este componente participa con el 9,4% del total de los *BUP en servicio* bajo esquemas de concesión. Por su parte, la depreciación acumulada de los *Activos* asociados a la *Red aeroportuaria* aumentó de (\$150,1) en 2021 a (\$338,7) en 2025, reflejando el reconocimiento del desgaste y consumo del potencial de servicio de la infraestructura aeroportuaria, conforme a su vida útil estimada.

4.2 Pasivos

Con el propósito de facilitar el análisis integral de las obligaciones derivadas de los contratos de concesión, las cuentas del pasivo se clasificaron en *Pasivos financieros*, *Pasivos diferidos* y *provisiones*, tal como se presenta en la Tabla 8.

Tabla 8. Cuentas y subcuentas de pasivos relacionadas con el registro contable de los acuerdos de concesión

Clase	Cuenta	Nombre cuenta	Subcuenta	Nombre subcuenta
Pasivos	2.3.14	Financiamiento interno de largo plazo	2.3.14.13	Pasivo financiero por acuerdos de concesión (Concedente)
	2.4.90	Otras cuentas por pagar	2.4.90.19	Garantías contractuales-Concesiones
	2.7.07	Garantías	2.7.07.02	Garantías contractuales-Concesiones
	2.9.90	Otros pasivos diferidos	2.9.90.04	Ingreso diferido por concesiones-Concedente

Fuente: elaboración propia con base en información de la CGN (2025).

En cuanto a los *Pasivos* derivados de los acuerdos de concesión, el procedimiento contable para el registro de los hechos económicos relacionados con los acuerdos de concesión de infraestructura de transporte establece que el pasivo asociado con los *Activos* en concesión se debe registrar de diferentes formas, dependiendo de la contraprestación a la que se comprometa la entidad concedente con el concesionario por la construcción, desarrollo, adquisición, mejora o rehabilitación del activo en concesión. De este modo, se determinan los siguientes registros en el pasivo:

- En caso de que la entidad concedente se comprometa a realizar únicamente pagos específicos o cuantificables al concesionario, esta registrará un *Pasivo* financiero.
- Por el contrario, si la contraprestación se realiza únicamente a través de la cesión de derechos de explotación de *Activos* en concesión, se registrará un pasivo diferido.
- Por último, en caso de que la contraprestación se realice a través de pagos específicos o cuantificables y de la cesión de derechos de explotación de *Activos* en concesión, se registrará una parte del *Pasivo* como financiero y la restante como diferido (CGN, 2025).

Dentro de la cuenta *Garantías* se registra la subcuenta *Garantías contractuales-Concesiones*, la cual comprende las obligaciones asociadas a las garantías constituidas en el marco de los contratos de concesión, destinadas a respaldar el cumplimiento de las obligaciones contractuales y la cobertura de los riesgos previstos.

Tabla 9. Pasivos por acuerdos de concesión (2021-2025)

Miles de millones de pesos						
Código	Concepto	2021	2022	2023	2024	2025
Pasivo por acuerdo de concesión						
Otros pasivos diferidos						
2.9.90.04	Ingreso diferido por concesiones-Concedente	23.538,9	25.089,2	27.938,1	29.356,0	31.620,9
Financiamiento interno de largo plazo						
2.3.14.13	Pasivo financiero por acuerdos de concesión-Concedente	12.678,3	21.252,7	21.176,2	24.162,9	23.508,7
Garantías						
2.7.07.02	Garantías - Garantías contractuales-Concesiones (provisiones)	9,1	25,9	11,5	22,2	24,9
Otras cuentas por pagar						
2.4.90.19	Garantías contractuales-Concesiones	0,8	1,5	2,0	13,4	11,3
Total pasivos por acuerdo de concesión		36.227,1	46.369,3	49.127,8	53.554,5	55.165,8

Fuente: elaboración propia con base en información de la CGN (2025).

Como se observa en la Tabla 9, el total de *Pasivos* por acuerdos de concesión presenta un crecimiento sostenido durante el periodo 2021-2025, al pasar de \$36.227,1 en 2021 a \$55.165,8 en 2025, lo que representa un incremento acumulado del 52,3%. La variación más significativa se registró entre 2021 y 2022, cuando el saldo aumentó de \$36.227,1 a \$46.369,3, equivalente a un crecimiento del 28,0%.

La cuenta *Otros Pasivos Diferidos* incluye la subcuenta *Ingreso diferido por concesiones-Concedente*, la cual registró un crecimiento sostenido durante el periodo 2021-2025, al pasar de \$23.538,9 en 2021 a \$31.620,9 en 2025, lo que equivale a un incremento del 34,3%. Al cierre de la vigencia 2025, este rubro representó el 57,3% del total de los *Pasivos* derivados de los acuerdos de concesión, consolidándose como el componente de mayor participación dentro de esta categoría.

De igual forma, dentro de la cuenta *Financiamiento interno de largo plazo* se encuentra la subcuenta *Pasivo financiero por acuerdos de concesión-Concedente*, que durante el periodo 2021-2025 pasó de \$12.678,3 a \$23.508,7, lo que representa un incremento del 85,4%. La variación más significativa se registró entre 2021 y 2022, con un crecimiento del 67,6%. Al cierre de la vigencia 2025, este rubro representó el 42,6% del total de los *Pasivos* por acuerdos de concesión.

Durante el periodo 2021-2025, la subcuenta *Garantías contractuales-Concesiones (Provisiones)* presentó un crecimiento significativo, al pasar de \$9,1 en 2021 a \$24,9 en 2025, lo que representa un incremento del 173,6%. No obstante, su incidencia dentro del total de los *Pasivos* por acuerdos de concesión continúa siendo reducida, al representar el 0,1% del saldo registrado al cierre de la vigencia 2025.

5. Recursos del Presupuesto General de la Nación asignados a las entidades concedentes con activos en los bienes de uso público

Una vez examinados los aspectos contables de las concesiones, se presenta el presupuesto asignado a las dos entidades que concentran el mayor volumen de concesiones analizadas. Esta información complementa el análisis previo y permite contextualizar la dimensión económica de las concesiones en relación con los recursos presupuestarios de dichas entidades.

Entre las vigencias 2021 y 2025, las entidades que conforman el sistema de concesiones de infraestructura de transporte, la ANI y la AEROCIVIL registraron apropiaciones en el PGN, en su calidad de Unidades Ejecutoras de Presupuesto (UEP), de conformidad con el clasificador presupuestal.

Estas entidades concentran la gestión de los BUP asociados a los contratos de concesión, razón por la cual son las principales responsables de su reconocimiento contable. En este capítulo se analiza la evolución de las apropiaciones asignadas, su participación relativa en el presupuesto y su peso dentro del PGN.

Cabe señalar que el INVIAS no se incluye en este análisis debido a que administra principalmente infraestructura vial no concesionada. No obstante, participa en los procesos de incorporación y desincorporación de *Activos* que son transferidos a la ANI.

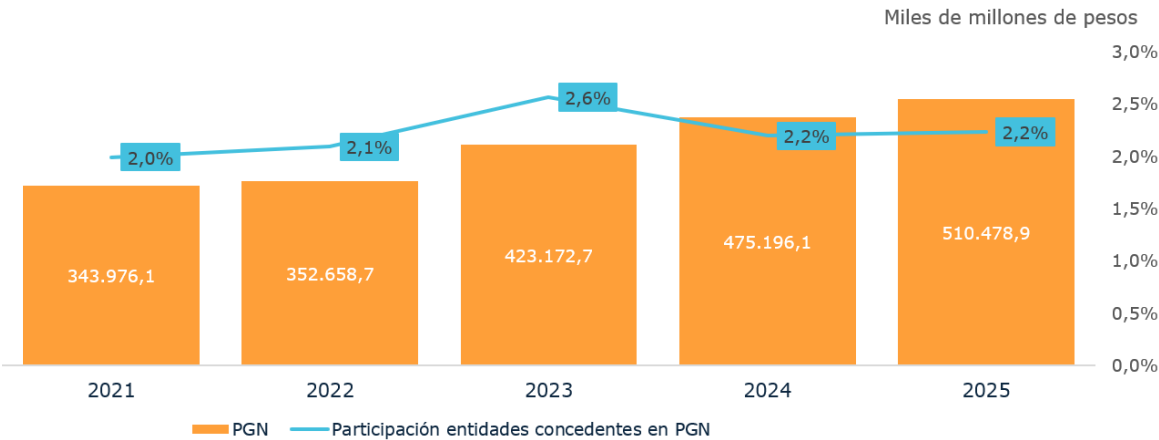
De igual manera, CORMAGDALENA no se incluye en la siguiente tabla, dado que, si bien recibe recursos provenientes del PGN, estos no le son apropiados directamente, sino que se transfieren a través del Ministerio de Transporte.

Tabla 10. Recursos asignados del Presupuesto General de la Nación a las entidades concedentes (2021-2025)

Entidad	Miles de millones de pesos				
	2021	2022	2023	2024	2025
Agencia Nacional de Infraestructura	5.308,3	5.772,6	8.658,0	7.876,9	8.363,7
UAE de la Aeronáutica Civil	1.544,9	1.605,9	2.207,4	2.573,9	3.049,5
Total 2 entidades	6.853,2	7.378,5	10.865,4	10.450,8	11.413,2
Total Presupuesto General de la Nación	343.976,1	352.658,7	423.172,7	475.196,1	510.478,9

Fuente: elaboración propia con base en información del Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP, 2025)

Gráfico 5. Participación de entidades concedentes en el Presupuesto General de la Nación



Fuente: elaboración propia con base en los cuadros de ejecución del PGN publicados por el MHCP (2025).

Como se observa en la Tabla 10, durante el periodo analizado, el PGN registró un crecimiento significativo, al pasar de \$343.976,1 en 2021 a \$510.478,9 en 2025, lo que representa un incremento acumulado del 48,4%.

En este periodo, las apropiaciones asignadas a la ANI y a la AEROCIVIL aumentaron de \$6.853,2 en 2021 a \$11.413,2 en 2025, equivalente a un crecimiento acumulado de 66,5%.

La distribución de estos recursos evidencia que la ANI concentró la mayor proporción dentro del presupuesto conjunto durante todo el periodo de análisis, aunque su participación disminuyó del 77,5% en 2021 al 73,3% en 2025. Por su parte, la AEROCIVIL representó, en promedio, el 23,2% del total de los recursos asignados a ambas entidades.

En términos absolutos, la ANI se consolidó como la principal entidad receptora de recursos, con apropiaciones que crecieron de \$5.308,3 en 2021 a \$8.363,7 en 2025, lo que representa un incremento del 57,6%. Para la vigencia 2025, el presupuesto asignado se distribuyó de la siguiente manera: 1,6% para gastos de funcionamiento, 24,1% para el servicio de la deuda pública y 74,3% para inversión.

Por su parte, la AEROCIVIL mantuvo asignaciones presupuestales más estables, con recursos que oscilaron entre \$1.544,9 y \$3.049,5 durante el periodo analizado, lo que representa un incremento del 97,4%. Para la vigencia 2025, el 27,5% del presupuesto, equivalente a \$837,4, se destinó a gastos de funcionamiento, mientras que el 72,5%, correspondiente a \$2.212,1, se asignó a inversión. De estos recursos de inversión, el 92,0% se orientó al rubro de infraestructura y servicios de transporte aéreo, y el 6,5% al fortalecimiento y apoyo a la gestión institucional del sector Transporte.

Si bien las apropiaciones a ambas entidades son significativas en términos absolutos, su participación dentro del PGN continúa siendo reducida, como se aprecia en el Gráfico 5. En 2021 representaron el 2,0% del PGN; esta participación aumentó al 2,6% en 2023 y posteriormente se estabilizó en 2,2% durante las vigencias 2024 y 2025.

En conjunto, los resultados muestran que el crecimiento de las apropiaciones asignadas a las entidades concedentes fue superior al incremento registrado por el PGN durante el periodo analizado (66,5% frente a 48,4%). No obstante, su participación dentro del presupuesto nacional se mantuvo relativamente estable y no superó el 2,6%, lo que evidencia que, pese a la importancia estratégica de la infraestructura concesionada y de los BUP asociados, los recursos asignados a estas entidades continúan representando una proporción reducida del gasto público nacional.

6. Principales concesiones en desarrollo por modo de transporte en Colombia

La infraestructura de transporte constituye uno de los principales componentes de la inversión pública del país y un factor determinante para fortalecer la conectividad, la competitividad y el desarrollo económico regional. En este contexto, los contratos de concesión y las APP han permitido ejecutar proyectos de gran envergadura en los modos carretero, aeroportuario, marítimo, fluvial y férreo orientados a la construcción, rehabilitación, ampliación, operación y mantenimiento de la infraestructura estratégica de transporte.

Con el propósito de ofrecer una visión general de los proyectos que actualmente se encuentran en ejecución, este capítulo presenta una selección de las principales concesiones por modo de transporte, considerando su monto de inversión y la relevancia de las obras que desarrollan. La información fue elaborada a partir de las notas a los estados financieros con corte al 31 de diciembre de 2025 de la ANI, la AEROCIVIL y CORMAGDALENA, entidades responsables del reconocimiento contable y la administración de una parte importante de los *Activos* asociados a estas concesiones.

6.1 Modo carretero

El modo carretero representa el eje principal del sistema de transporte en Colombia, ya que permite la movilización de la mayor parte de los pasajeros y de la carga que circula en el territorio nacional. Debido a su importancia para el desarrollo económico y la integración regional, el Gobierno Nacional, a través de la ANI, ha impulsado diversos proyectos de concesión vial orientados a ampliar, modernizar y rehabilitar los principales corredores del país.

Estas iniciativas contemplan la construcción de nuevas calzadas, puentes, intersecciones y obras complementarias, así como la rehabilitación, operación y mantenimiento de la infraestructura existente. Su propósito es mejorar la conectividad entre las principales ciudades, puertos, centros de producción y pasos fronterizos, reducir los tiempos y costos de transporte, incrementar la seguridad vial y fortalecer la competitividad del país.

En la Ilustración 1, se presenta la caracterización de cinco proyectos de concesión carretera en Colombia, con énfasis en su valor inicial, objeto contractual y la razón social del concesionario a cargo.

Ilustración 1. Principales concesiones del modo carretero en Colombia

 Modo carretero 			
PROYECTO DE CONCESIÓN	VALOR INICIAL (Miles de millones de pesos)	OBJETO DEL CONTRATO	CONCESIONARIO
 Chirajara – Fundadores	5.090,5 miles de millones de pesos	 Construcción de una nueva calzada en el sector Chirajara – Fundadores y la administración, operación y mantenimiento de la carretera Bogotá – Villavicencio.	 COVIANDINA S.A.S.
 Tercer Carril doble calzada Bogotá – Girardot	4.197,8 miles de millones de pesos	 Mejoramiento, rehabilitación, ampliación y operación de la autopista Bogotá – Girardot mediante la construcción del tercer carril en los tramos definidos.	 Vía 40 Express S.A.S.
 APP Nueva Malla Vial del Valle del Cauca	4.058,1 miles de millones de pesos	 Financiación, elaboración de estudios y diseños definitivos, gestión ambiental, predial y social, así como la construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento del corredor Buenaventura – Buga – Loboguerrero.	 Unión Vial Camino del Pacífico S.A.S.
 Troncal Magdalena 1. Puerto Salgar – Barrancabermeja	3.764,2 miles de millones de pesos	 Financiación, estudios y diseños definitivos, gestión ambiental, predial y social, así como la construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor Puerto Salgar – Barrancabermeja.	 Autopista Magdalena Medio S.A.S.
 Ruta del Sol – Sector 3	2.080,0 miles de millones de pesos	 Elaboración de diseño, obtención de licencias y permisos, gestión predial, financiación, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor San Roque – Ye de Ciénaga – Valledupar – Carretera de Bolívar.	 Yuma Concesionaria S.A.

Fuente: infografía generada mediante inteligencia artificial (ChatGPT), con base en información de los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2025 de la ANI.

6.2 Modo aeroportuario

El modo aeroportuario se consolida como uno de los pilares estratégicos de la infraestructura de transporte en Colombia, al facilitar la conectividad nacional e internacional, impulsar el turismo, fortalecer el comercio exterior y promover el desarrollo económico y social de las regiones. En los últimos años, el Gobierno Nacional, a través de la ANI y en coordinación con la AEROCIVIL, ha promovido la ejecución de proyectos de concesión aeroportuaria orientados a modernizar, ampliar y optimizar la capacidad operativa de los principales aeropuertos del país.

Estos proyectos contemplan inversiones destinadas a la construcción y ampliación de terminales de pasajeros, plataformas, calles de rodaje, sistemas operacionales y demás obras de infraestructura necesarias para responder al crecimiento sostenido de la demanda del transporte aéreo. Del mismo modo, buscan mejorar la calidad del servicio, incrementar los estándares de seguridad operacional, fortalecer la competitividad logística y consolidar a Colombia como un centro estratégico de conexión aérea en América Latina.

Bajo este contexto, en la Ilustración 2, se relacionan los cuatro proyectos de concesión aeroportuaria más relevantes en el país, detallando para cada uno de ellos su valor inicial, objeto contractual y la razón social de su concesionario.

Ilustración 2. Principales concesiones del modo aeroportuario en Colombia

 Modo aeroportuario 			
PROYECTO DE CONCESIÓN	VALOR INICIAL (Miles de millones de pesos)	OBJETO DEL CONTRATO	CONCESIONARIO
 Concesión Aeropuerto Internacional El Dorado	1.062,9 miles de millones de pesos	 Administración, operación, explotación comercial, mantenimiento, modernización y expansión del Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá, D.C.	 OPAIN S.A.
 Concesión Aeropuerto Internacional Rafael Núñez	922,6 miles de millones de pesos	 Construcción, operación y mantenimiento del Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena de Indias.	 OINAC S.A.S.
 Concesión Centro Norte	Indeterminado miles de millones de pesos	 Operación, mantenimiento y ampliación de los aeropuertos de Medellín, Rionegro, Montería, Quibdó, Carepa y Corozal.	 AIRPLAN S.A.S.
 Concesión de las Terminales Aeroportuarias de Nororiente	119,2 miles de millones de pesos	 Administración, operación, explotación comercial, mantenimiento y modernización de los aeropuertos de Cúcuta, Bucaramanga, Barrancabermeja, Valledupar, Santa Marta y Riohacha.	 AEROPUERTOS DE ORIENTE S.A.S.

Nota: el valor señalado como “Indeterminado” se encuentra identificado en los Estados Financieros de la AEROCIVIL.

Fuente: infografía generada mediante inteligencia artificial (ChatGPT), con base en información de los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2025 de la AEROCIVIL.

6.3 Modo marítimo

El modo marítimo desempeña un papel fundamental en el comercio exterior de Colombia, ya que por esta vía se moviliza la mayor parte de las importaciones y exportaciones del país. Gracias a su ubicación estratégica entre los océanos Pacífico y Atlántico, Colombia cuenta con una red de puertos que facilita la conexión con los principales mercados internacionales y fortalece la competitividad de los diferentes sectores productivos.

Con el propósito de mejorar la capacidad logística y responder al crecimiento del comercio internacional, el Gobierno Nacional ha impulsado proyectos de concesión portuaria orientados a la construcción, ampliación y modernización de terminales marítimos. Estas iniciativas buscan incrementar la eficiencia en el manejo de carga, optimizar la infraestructura portuaria, reducir los tiempos de operación y fortalecer la conectividad con los corredores viales y férreos del país.

En la Ilustración 3 se presentan algunas de las principales concesiones del modo marítimo que se desarrollan actualmente en Colombia, las cuales comprenden terminales especializados y multipropósito destinados al manejo de carga y al desarrollo de actividades portuarias.

Ilustración 3. Principales concesiones del modo marítimo en Colombia

 Modo marítimo 			
PROYECTO DE CONCESIÓN	VALOR INICIAL (DÓLARES USD)	OBJETO DEL CONTRATO	CONCESIONARIO
 Terminal Marítimo de Buenaventura	USD \$ 38.104.599	 Ocupar y utilizar de forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias para operar el Terminal Marítimo de Buenaventura habilitado para el comercio exterior.	 Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A.
 Puerto Aguadulce (Buenaventura)	USD \$ 11.910.002	 Uso temporal y exclusivo de playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias en la Bahía Interior de Buenaventura para construir y operar un puerto multipropósito.	 Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A.
 Terminal Marítimo de Manga - Puerto de Cartagena de Indias	USD \$ 8.946.250	 Habilitación, administración, mantenimiento, optimización y explotación comercial de la infraestructura del Terminal Portuario de Manga - Cartagena de Indias.	 Sociedad Portuaria Regional de Cartagena S.A.
 Terminal de Contenedores de Buenaventura	USD \$ 4.331.762	 Construcción, desarrollo, operación y explotación comercial de un terminal marítimo especializado en el manejo de contenedores, carga general y actividades portuarias conexas.	 Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura S.A.
 Terminal Multipropósito de Servicio Público en la Bahía de Cartagena de Indias	USD \$ 1.051.776	 Construcción, administración y operación de un terminal multipropósito de servicio público ubicado en la Bahía de Cartagena de Indias.	 Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.

Nota: Los valores del modo marítimo se presentan en dólares estadounidenses (USD), conforme a los contratos de concesión de la ANI, sin conversión a miles de millones de pesos.

Fuente: infografía generada mediante inteligencia artificial (ChatGPT), con base en información de los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2025 de la ANI.

6.4 Modo fluvial

El modo fluvial representa una alternativa estratégica para el transporte de carga y pasajeros en Colombia, especialmente en aquellas regiones donde los ríos constituyen el principal medio de conexión. Gracias a su extensa red hidrográfica, el país cuenta con un importante potencial para fortalecer la navegación interior, reducir los costos logísticos y complementar los demás modos de transporte mediante corredores intermodales.

Con el propósito de aprovechar este potencial, el Gobierno Nacional ha impulsado proyectos de concesión y modernización de la infraestructura fluvial, enfocados en mejorar la navegabilidad, adecuar terminales, construir puertos multimodales y optimizar las condiciones operativas de los principales corredores fluviales. Estas iniciativas buscan incrementar la eficiencia del transporte, facilitar el comercio, promover el desarrollo regional y fortalecer la conectividad entre los centros de producción y los terminales portuarios sobre el río Magdalena y el Canal del Dique.

En la Ilustración 4, se presentan algunas de las principales concesiones del modo fluvial que se desarrollan actualmente en Colombia, incluyendo proyectos de restauración ambiental y concesiones portuarias administradas por la ANI y CORMAGDALENA.

Ilustración 4. Principales concesiones del modo fluvial en Colombia

Modo fluvial			
PROYECTO DE CONCESIÓN	VALOR INICIAL (Miles de millones de pesos)	OBJETO DEL CONTRATO	CONCESIONARIO
 Restauración de ecosistemas degradados del Canal del Dique	3.256,6 miles de millones de pesos	 Diseño, financiación, construcción, operación y mantenimiento de las obras para la restauración ambiental y recuperación integral del Canal del Dique.	 Ecosistemas del Dique S.A.S.
 Terminal Portuario Puerto PIMSA	2.759,0 miles de millones de pesos	 Uso y explotación de un terminal portuario sobre la ribera del río Magdalena, en el municipio de Sabanagrande - Atlántico, para la operación de actividades portuarias de Carga.	 Sociedad Puerto PIMSA S.A.
 Terminal Portuario Mardique corregimiento de Santa Ana - Cartagena de Indias	726,0 miles de millones de pesos	 Construcción, operación y explotación de un terminal portuario multipropósito sobre el Canal del Dique en el corregimiento de Santa Ana - Cartagena de Indias.	 Sociedad Portuaria Mardique S.A.
 Terminal Portuario Regional de Magangué	504,2 miles de millones de pesos	 Construcción, administración, operación y explotación de un terminal portuario de pasajeros sobre el río Magdalena, en el municipio de Magangué - Bolívar.	 Sociedad Portuaria Regional de Magangué S.A.
 Terminal Portuario de la Sociedad Naviera Central S.A.	157,0 miles de millones de pesos	 Uso y explotación de una zona de uso público sobre la ribera del río Magdalena, junto con su zona de maniobra e infraestructura existente, para la operación de un terminal portuario.	 Sociedad Naviera Central S.A.

Fuente: infografía generada mediante inteligencia artificial (ChatGPT), con base en información de los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2025 de la ANI y de los contratos de concesión portuaria de CORMAGDALENA.

6.5 Modo férreo

El modo férreo constituye un componente estratégico del sistema de transporte colombiano, debido a su capacidad para movilizar grandes volúmenes de carga y pasajeros de manera eficiente, segura y sostenible. En los últimos años, el Gobierno Nacional ha impulsado proyectos de concesión orientados a la recuperación, modernización y expansión de la infraestructura ferroviaria, con el propósito de fortalecer la competitividad logística, promover la intermodalidad y reducir los costos de transporte.

Estas iniciativas contemplan la rehabilitación de corredores férreos, la construcción de sistemas ferroviarios regionales de pasajeros y la modernización de la infraestructura existente, favoreciendo la integración entre los principales centros de producción, los puertos marítimos y las grandes ciudades. Igualmente, buscan impulsar una movilidad más sostenible, disminuir la congestión vial y contribuir al desarrollo económico y regional del país.

La Ilustración 5 referencia dos de los principales proyectos de infraestructura férrea que se desarrollan actualmente en el territorio nacional.

Ilustración 5. Principales concesiones del modo férreo en Colombia



Modo férreo



PROYECTO DE CONCESIÓN	VALOR INICIAL (Miles de millones de pesos)	OBJETO DEL CONTRATO	CONCESIONARIO
 Red férrea del Atlántico	Indeterminado miles de millones de pesos	 Construcción, rehabilitación, reconstrucción, conservación, operación y explotación de la infraestructura de transporte férreo de la Red del Atlántico.	 Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A.
 Corredor férreo La Dorada – Chiriguaná	3.399,0 miles de millones de pesos	 Construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación, mantenimiento de infraestructura ferroviaria en el corredor del proyecto entre los municipios de La Dorada y Chiriguaná.	 Concesión Línea Férrea Central S.A.S.

Nota: el valor señalado como “Indeterminado” se encuentra identificado en los Estados Financieros de la ANI.

Fuente: infografía generada mediante inteligencia artificial (ChatGPT), con base en información de los Estados Financieros al 31 de diciembre de 2025 de la ANI.

7. Consideraciones finales

El análisis de las concesiones de infraestructura de transporte en Colombia durante el periodo 2021-2025 permite evidenciar la relevancia de este esquema en el

desarrollo de la infraestructura estratégica del país, así como los avances alcanzados en la aplicación del marco normativo contable expedido por la CGN. Asimismo, el estudio permite identificar aspectos relevantes sobre el comportamiento de las concesiones en los diferentes modos de transporte y su incidencia en la composición de los *Activos y Pasivos* asociados.

En primer lugar, se destaca el crecimiento sostenido de los *Activos* asociados a concesiones, reflejado en las cuentas de BUP y PPyE. El valor de BUP en concesión pasó de \$56.613,7 en 2021 a \$84.321,9 en 2025, con una variación acumulada de 48,9%, la cual representó para el 2025 el 94,0% del total de *Activos* en concesión, siendo el más representativo.

Los *BUP en servicio* presentan el mayor dinamismo, al pasar de \$32.847,2 en 2021 a \$52.695,4 en 2025, con una variación del 60,4%. El componente de la red carretera se consolidó como el de mayor participación dentro de los *BUP en servicio* para 2025, con una participación del 64,2% del total. A su vez, el modo aeroportuario de los *BUP en servicio* presentó una tendencia decreciente durante el periodo analizado, al pasar de \$5.917,9 en 2021 a \$4.976,6 en 2025, lo que representa una disminución del (15,9%).

Por otra parte, el modo carretero continúa siendo el componente de mayor representatividad dentro de los *BUP en construcción*, al registrar un incremento de \$22.730,2 en 2021 a \$28.994,2 en 2025, equivalente a un crecimiento del 27,6%. Asimismo, se destacan los aumentos registrados en la red marítima, cuyo saldo pasó de \$161,5 en 2021 a \$2.011,2 en 2025 con una variación del 1.145,3%.

En relación con los *Pasivos* derivados de los acuerdos de concesión, la información contable evidencia un crecimiento significativo de las obligaciones asociadas, las cuales pasaron de \$36.227,1 en 2021 a \$55.165,8 en 2025, lo que representa un incremento del 52,3%. Este comportamiento se explica principalmente por el aumento de los *Otros pasivos diferidos (Ingreso diferido por concesiones)*, que en 2025 constituyen el 57,3% del total de estos *Pasivos*, así como por el incremento del *Pasivo financiero por acuerdos de concesión (Concedente)*, correspondiente al financiamiento interno de largo plazo, cuya participación alcanza el 42,6%.

En materia presupuestal, el PGN mostró un compromiso creciente con las entidades concedentes. Las asignaciones totales para la ANI y la AEROCIVIL pasaron de \$6.853,2 en 2021 a \$11.413,2 en 2025, lo que representó un crecimiento acumulado del 66,5%. La ANI se consolidó como la principal receptora de recursos entre las dos entidades, al concentrar, en promedio, el 76,8% del presupuesto conjunto durante el periodo analizado, mientras que la AEROCIVIL mantuvo una participación promedio del 23,2%.

A partir del análisis realizado se evidencia que las concesiones de infraestructura de transporte constituyen un mecanismo relevante para la gestión y desarrollo de la infraestructura pública en Colombia. Durante el periodo analizado, se observa una evolución en el reconocimiento contable de los *Activos y Pasivos* asociados a las

concesiones, en concordancia con el marco normativo aplicable. La información refleja cambios en la composición de los BUP según los diferentes modos de transporte, con comportamientos diferenciados entre ellos.

Finalmente, las principales concesiones de los modos carretero, aeroportuario, marítimo, fluvial y férreo reflejan la magnitud de la inversión destinada al fortalecimiento de la infraestructura de transporte en Colombia y el papel estratégico que desempeñan estos proyectos en el desarrollo económico y la integración del territorio. De igual manera, la información presentada permite dimensionar la relevancia de los Activos públicos administrados mediante esquemas de concesión y APP, constituyendo un insumo para el análisis de la gestión de la infraestructura de transporte y para la comprensión de su impacto en el patrimonio público reconocido por las entidades responsables.

Referencias

- Agencia Nacional de Infraestructura. (2026). *Notas a los Estados Financieros diciembre de 2025*.
https://www.ani.gov.co/documents/20117/0/6_notas_a_los_estados_financieros_20251.pdf/4b2ad853-2ee9-558c-bcba-a726aef7c36b
- Agencia Nacional de Infraestructura. (s.f.). *Proyectos ANI-Modo carretero*.
<https://www.ani.gov.co/proyectos-ani-modo-carretero>
- Agencia Nacional de Infraestructura. (s.f.). *Proyectos ANI-Modo férreo*.
<https://www.ani.gov.co/proyectos-ani-modo-ferreo>
- Agencia Nacional de Infraestructura. (s.f.). *Proyectos ANI-Modo portuario*.
<https://www.ani.gov.co/proyectos-ani-modo-portuario>
- Agencia Nacional de Infraestructura. (s.f.). *Proyectos ANI-Modo aeroportuario*.
<https://www.ani.gov.co/proyectos-ani-modo-aeroportuario>
- Agencia Nacional de Infraestructura. (s.f.). *Proyectos ANI-Modo fluvial*.
<https://www.ani.gov.co/proyectos-ani-modo-fluvial>
- Agencia Nacional de Infraestructura. (s.f.). *Proyecto Concesión Autopista Conexión Pacífico* 3.
https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u246/factsheet_pacifico_no_3.pdf
- Aeronáutica Civil. (2026). Estados Financieros diciembre de 2025. Bogotá, D.C, Colombia.
<https://www.aerocivil.gov.co/publicaciones/3860/estados-financieros/?genPagdoc1061=1&genPagdoc1051=1&genPagdoc1049=2&genPagdoc1040=1&genPagdoc1039=2&genPagdoc1036=2&genPagdoc1052=2&genPagdoc1050=2&genPagdoc1038=1>
- Benavides, J., Pabón, C., González, A. (2023). El aporte de las concesiones mediante APP en infraestructura de transporte al crecimiento y el bienestar de Colombia. *Fedesarrollo*, 3-50. <http://hdl.handle.net/11445/4433>

- Contaduría General de la Nación. (2024). *Evolución de las Concesiones del Modo carretero en el nivel nacional 2018-2023, desde la perspectiva contable*. https://www.contaduria.gov.co/documents/d/guest/ingresos-fiscales-del-sector-publico-colombiano-2018-2024?fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTEAAR49UqU8rMk-7kJy2dGwcBimibwAzI-GpCGm1gY9z8Z3zYEQZvw06tkfuWTu7w_aem_iqouHFsPtJvE9cDy5nHjng
- Contaduría General de la Nación. (2025). *Reporte C17B – Saldos reportados por códigos de entidad y cuenta – Consolidados*. Consolidador de Hacienda e Información Financiera Pública.
- Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena. (2026). *Notas a los Estados Financieros diciembre de 2025*. <https://cormagdalena.gov.co/wp-content/uploads/2026/04/NOTAS-A-LOS-EEFF-2025.pdf>
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-250 de 1996. “La cláusula de reversión en los contratos de explotación o concesión de bienes estatales” <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1996/c-250-96.htm>
- Decreto 2724 de 1993 [Presidente de la República]. Por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y se determinan sus funciones. Diciembre 31 de 1993.
- Decreto 4165 de 2011 [Presidente de la República]. Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO). Noviembre 3 de 2011.
- Departamento de Planeación Nacional. (2021). CONPES 4060. Política para el Desarrollo de Proyectos de Infraestructura de Desarrollo Sostenible: Quinta Generación de Concesiones Bajo el Esquema de Asociación Público-Privada-Concesiones del Bicentenario. Bogotá, D. C., Colombia. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4060.pdf>
- Ley 1 de 1991. Por la cual se expide el Estatuto de Puertos Marítimos y se dictan otras disposiciones. Enero 10 de 1991. Diario Oficial No. 39.626.
- Ley 161 de 1994. Por la cual se organiza la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena, se determinan sus fuentes de financiación y se dictan otras disposiciones. Agosto 3 de 1994. Diario Oficial No. 41.475.
- Ley 80 de 1993. Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. Octubre 28 de 1993. Diario Oficial No. 41.094.
- Ley 105 de 1993. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. Diciembre 30 de 1993. Diario Oficial No. 41.158.
- Ley 1682 de 2013. Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias. Noviembre 22 de 2013. Diario Oficial No. 48.982.

- Ley 336 de 1996. Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte. Diciembre 20 de 1996. Diario Oficial No. 42.948.
- Ley 1228 de 2008. Por la cual se determinan las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión, para las carreteras del sistema vial nacional, se crea el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras y se dictan otras disposiciones. Julio 16 de 2008. Diario Oficial No. 47.052.
- Ley 1242 de 2008. Por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones. Agosto 5 de 2008. Diario Oficial No. 47.072.
- Ley 1508 de 2012. Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público-Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones. Enero 10 de 2012. Diario Oficial No. 48.308.
- Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (2025). *Cuadros de Ejecución Presupuestal*. <https://www.pte.gov.co/es/web/pte/presupuesto-general-nacion>
- Resolución 533 de 2015 [Contaduría General de la Nación]. Por la cual se incorpora, en el Régimen de Contabilidad Pública, el marco normativo aplicable a entidades de gobierno y se dictan otras disposiciones. 8 de octubre de 2015.
- Resolución 582 de 2018 [Contaduría General de la Nación]. Por la cual se modifica la Norma de acuerdos de concesión desde la perspectiva de la entidad concedente del Marco Normativo para Entidades de Gobierno. 6 de diciembre de 2018.
- Resolución 602 de 2018 [Contaduría General de la Nación]. Por la cual se incorpora, al Marco Normativo para Entidades de Gobierno, el Procedimiento contable para el registro de los hechos económicos relacionados con los acuerdos de concesión de infraestructura de transporte y se modifica el Catálogo General de Cuentas de dicho Marco Normativo. 13 de diciembre de 2018.
- Resolución 228 de 2021 [Contaduría General de la Nación]. Por la cual se modifica el artículo 7º Transitorio de la Resolución 602 de 2018, que incorpora al Marco Normativo para Entidades de Gobierno el Procedimiento contable para el registro de los hechos económicos relacionados con los acuerdos de concesión de infraestructura de transporte, para ampliar los plazos establecidos en dicho artículo. 15 de diciembre de 2021.
- Resolución 421 de 2023 [Contaduría General de la Nación]. Por la cual se modifican procedimientos contables del Marco Normativo para Entidades de Gobierno, de acuerdo con los ajustes realizados al Catálogo General de Cuentas con posterioridad a la expedición de los procedimientos. 6 de diciembre de 2023.
- Resolución 443 de 2024 [Contaduría General de la Nación]. Por la cual se modifica el artículo 7º Transitorio de la Resolución 602 de 2018 para ampliar el plazo señalado en dicho artículo y establecer alternativas para la medición por primera vez de los activos de infraestructura de transporte conforme al Marco Normativo para Entidades de Gobierno. 6 de diciembre de 2024.

Cuéntenos como le pareció este IEBC escaneando el código QR o dando clic en el enlace:



Encuesta de percepción



CONTADURÍA
GENERAL DE LA NACIÓN

Cuentas Claras, Estado Transparente



f @ContaduriaGeneraldeLaNacionCGN **📺 CGNOficial**
in Contaduría General de la Nación **X @Contaduria_CGN**

 www.contaduria.gov.co