

EL CARIBE COLOMBIANO:

UNA PROPUESTA PARA SU TRANSFORMACIÓN

AGENDA DE PROYECTOS ESTRATÉGICOS
2026 - 2030



Este informe presenta una hoja de ruta para ampliar la base económica del Caribe colombiano, cerrar brechas territoriales y fortalecer la capacidad de la región para impulsar proyectos estratégicos. Está dirigido a los gobiernos nacional y territoriales, al sector privado, los gremios, las universidades y las organizaciones de la sociedad civil.

La propuesta combina una visión de largo plazo con un conjunto de decisiones y proyectos que pueden avanzar entre 2026 y 2030. Busca concentrar esfuerzos, ordenar prioridades y dar continuidad a transformaciones que requieren más de un periodo de gobierno.

El documento también pretende aportar a una conversación regional más articulada y facilitar la coordinación entre actores públicos, privados, académicos y sociales, para que las prioridades del Caribe se conviertan en proyectos viables, inversión efectiva y resultados concretos.

Autores

Juan Manuel Alvarado Nivia

Director de Conocimiento y Estrategia

Vivian Cabanzo Fernández

Analista Senior

Dirección Institucional

Carlos Acosta

CEO POTENCIA

Equipo de apoyo técnico

Daniela Guerra Gutiérrez

Carlos Tobías Paba

Pedro Alfonso de la Puente

Ramón Quintero

Miguel Castillo

Diseño y diagramación

Gabriela Llanos López

Publicado por Potencia

Barranquilla, Colombia

Julio de 2026

Cita sugerida:

Alvarado Nivia, J. M. y Cabanzo Fernández, V. (2026). *El Caribe colombiano: una propuesta para su transformación. Agenda de proyectos estratégicos 2026-2030. Potencia.*

Palabras clave: Caribe colombiano, desarrollo regional, convergencia territorial, inversión pública, proyectos estratégicos, capacidad institucional.

www.potencia.com.co

© 2026 Potencia y los autores. Se autoriza la reproducción parcial de este documento con la debida atribución de la fuente.

TABLA DE CONTENIDO

01. Propuesta.....	04
02. El Caribe que tenemos.....	10
03. El Caribe que podemos ser.....	26
04. Proyectos estratégicos 2026-2030.....	34
05. Gerencia Caribe.....	63
06. Hoja de ruta.....	69

01

LA PROPUESTA

El Caribe puede cambiar su trayectoria si logra ordenar sus prioridades y concentrar sus esfuerzos en proyectos capaces de desbloquear inversión, elevar la productividad y cerrar brechas. Para lograrlo, la región necesita una agenda de largo plazo que empiece a ejecutarse desde ahora, con prioridades claras, metas concretas y continuidad en el tiempo.

El reto no es empezar de cero, porque el Caribe ya cuenta con una posición geográfica estratégica, puertos, ciudades, ríos, playas, potencial energético y talento humano. El desafío consiste en convertir esas ventajas en una agenda compartida que permita estructurar proyectos, movilizar inversiones y sostener su ejecución más allá de los ciclos políticos presidenciales, alcaldes y gobernadores.

La propuesta contenida en este documento consiste en crear una Gerencia Caribe como una capacidad regional permanente para convertir una agenda de desarrollo en proyectos estructurados, financiables y ejecutables, articulando a la Nación, los gobiernos territoriales, el sector privado, los gremios y la academia alrededor de prioridades comunes.

El Caribe debe asumir un papel más activo en la construcción de su propio desarrollo

LA POTENCIA DEL CARIBE

EL CARIBE REÚNE ACTIVOS QUE POCAS REGIONES TIENEN EN UN MISMO TERRITORIO.

✓
Cuenta con
**1.600 km
de costa**

✓
Tiene **8 de
las 10 zonas
portuarias** de
Colombia.

✓
Concentra
**cerca del 80%
del potencial
solar y eólico.**

✓
Red que moviliza
el **85% de la
carga nacional
de exportación.**

Además, cuenta con zonas agroindustriales estratégicas y ciudades que funcionan como nodos de servicios, logística y actividad empresarial. A su vez, tiene condiciones para consolidar un sistema multimodal que conecte carreteras, trenes, ríos, puertos y aeropuertos, integrando las zonas productivas y rurales con los mercados nacionales e internacionales.

Cuando sus activos funcionen de manera integrada, el Caribe tendrá las condiciones para consolidarse como uno de los principales motores de crecimiento económico y competitividad de Colombia.

LO QUE HOY LIMITA AL CARIBE

El Caribe comparte una misma economía, una misma geografía y muchos de sus principales desafíos, pero continúa tomando decisiones de manera fragmentada. Mientras los proyectos se conciben desde límites administrativos, las oportunidades de desarrollo requieren una visión regional capaz de conectar territorios, complementar inversiones y generar impactos que ningún municipio o departamento puede alcanzar por sí solo.

EL MODELO PARA CONVERTIR EL POTENCIAL EN CONVERGENCIA

La transformación del Caribe debe traducirse en una mayor convergencia dentro de la región y frente al resto del país. Esto implica acercar sus territorios, reducir brechas entre ciudades y zonas rurales y fortalecer su conexión con los mercados nacionales e internacionales. Para avanzar en esa dirección, la propuesta identifica tres motores productivos —ciudades, campo y transición energética— y plantea una pregunta central: **¿qué proyectos pueden activar esos motores y cambiar la trayectoria del Caribe?** La respuesta no es una lista de proyectos, sino una metodología de selección que identifica las inversiones con mayor capacidad para transformar la región.

1

EVIDENCIA TERRITORIAL

Revisión de más de 40 fuentes: documentos de planeación, agendas gremiales, discursos públicos, estadísticas oficiales, estudios técnicos y conversaciones con actores públicos y privados.

2

FILTRO DE DECISIÓN

Se identificaron proyectos con capacidad de desbloquear crecimiento y cerrar brechas, permitiendo decidir qué inversiones podían cambiar la trayectoria regional.

3

CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN

Se evaluó la conexión con mercados, empleo formal, diversificación productiva, sostenibilidad, inclusión y valor agregado local, es decir, apuestas con mayor efecto económico y social.

4

CONDICIÓN INSTITUCIONAL

Se revisó si las apuestas requerían coordinación regional, financiación de largo plazo y capacidad técnica, para evaluar los proyectos que necesitan mayor gestión supramunicipal y continuidad.

5

LÍNEAS DE INVERSIÓN HABILITANTES

Se agruparon las apuestas comunes en:

- Energía y transición energética
- Conectividad regional
- Agua
- Adaptación climática
- Inversión social
- Desarrollo productivo
- Gobernanza regional

Impulsar estas líneas requiere una Gerencia Caribe capaz de convertirlas en una cartera coordinada de proyectos, movilizar recursos y sostener su ejecución en el tiempo.

LA GERENCIA CARIBE COMO EL MECANISMO PARA HACER EL MODELO POSIBLE

La Gerencia Caribe permitiría que la región trabaje con una cartera viva de proyectos, decisiones trazables y responsabilidades claras. Su valor estaría en mantener el rumbo, anticipar bloqueos y asegurar que cada iniciativa avance de manera continua desde la estructuración hasta la ejecución.

¿CÓMO FUNCIONARÍA LA GERENCIA CARIBE?



NODOS SUBREGIONALES

Espacios territoriales de articulación que agrupan problemáticas, oportunidades y prioridades compartidas.



INTEGRADOS POR:

Universidades

Cámaras de comercio

Gremios

Alcaldías y gobernaciones

ONG y líderes sociales

Empresas y expertos sectoriales



FUNCIONES:

Identificar necesidades comunes

Validar prioridades territoriales

Recoger información local

Construir consensos subregionales

2

GERENCIA CARIBE

Centro ejecutivo y estratégico que convierte demandas territoriales en agenda regional, proyectos estructurados y gestión ante la Nación. Funciona con financiación público-privada y visión a largo plazo.



CAPACIDAD TÉCNICA:

Prioriza la agenda territorial

Estructura y madura proyectos

Consolida estudios y conocimiento técnico regional

Organiza un banco de proyectos para la cofinanciación nacional

Coordina equipos especializados por sectores



CAPACIDAD RELACIONAL:

Coordina actores públicos, privados, académicos y sociales

Articula la agenda Caribe con el Gobierno nacional

Brindar apoyo a congresistas y sus UTL

Gestiona relaciones con cooperación internacional, banca multilateral y sector privado

Impulsa acuerdos y coordinación entre subregiones

Más que administrar proyectos, su función sería preservar la continuidad de la agenda y convertirla en resultados acumulativos para la región.

02

EL CARIBE QUE TENEMOS

CONTEXTO

El Caribe en perspectiva

Pensar el desarrollo del Caribe exige una mirada proporcional a su tamaño, a la complejidad de sus territorios y al impacto que su transformación tendría sobre el país.

La región Caribe colombiana es un territorio de relevancia nacional por su superficie, su población y su tamaño económico. Sus siete departamentos conforman una región extensa y poblada, con una economía de magnitud considerable, comparable en varios indicadores con países del continente. **Esta realidad es clave para entender el tipo de reto que enfrenta la región: su desarrollo no puede reducirse a la suma de agendas departamentales o municipales, sino que exige una mirada proporcional a su escala, a la diversidad de sus territorios y al efecto que su transformación tendría en Colombia.**

La comparación internacional permite dimensionar mejor esa magnitud. En términos de superficie, el Caribe suma cerca de 132 mil km², una extensión similar a la de países como Grecia, Nicaragua o Inglaterra. Esta primera comparación muestra que pensar el desarrollo regional implica ordenar una estrategia para un territorio amplio, diverso y complejo, con ciudades principales, municipios intermedios, zonas rurales dispersas, corredores productivos, activos ambientales y brechas sociales que requieren coordinación entre distintos niveles de gobierno.

En 2024, el PIBⁱ de Colombia alcanzó los \$1.706 billones, mientras que la región Caribe aportó cerca de \$255 billones, equivalentes al 15,1% del total nacional. Medido en términos de paridad de poder adquisitivoⁱⁱ (PPP), el tamaño económico de la región equivale a aproximadamente US\$171,5 mil millones, una magnitud comparable a la de economías como Panamá o Costa Rica.

La población también refleja la dimensión de la región Caribe. Con cerca de 12,1 millones de habitantes, la región tiene una escala demográfica similar a la de Bolivia, Bélgica o República Dominicana.

El PIB per cápita ofrece una lectura complementaria sobre su nivel relativo de desarrollo. En términos de paridad de poder adquisitivo, el ingreso por habitante del Caribe se sitúa alrededor de US\$14.200, un valor comparable con el de países como Guatemala, El Salvador o Bolivia. Este indicador ayuda a ubicar la magnitud del esfuerzo necesario para elevar la productividad, mejorar los ingresos y cerrar brechas sociales.

La magnitud del Caribe exige una visión estratégica

El Caribe colombiano tiene escala de país. Su tamaño, población y peso económico exigen una estrategia de desarrollo proporcional a su importancia para Colombia.

Ilustración 1:

Países comparables con
la Región Caribe*



SUPERFICIE
132 mil km²



130,2 mil km²
Inglaterra



130,3 mil km²
Nicaragua



131,9 mil km²
Grecia



POBLACIÓN
12,1 millones



PIB PPP
US \$ 171,5
mil millones



PIB PER
CÁPITA PPP
US \$14.200



11,3 millones
Bolivia



US \$187,1
mil millones
Panamá



US \$14.400
Guatemala



11,8 millones
Bélgica



US \$161,5
mil millones
Costa Rica



US \$12.900
Bolivia



11,6 millones
Rep. Dominicana



US \$160,1
mil millones
Bolivia



US \$13.283
El Salvador

Elaboración propia. **Fuente:** DANE (2025) y Fondo Monetario Internacional (2024)

*Para efectos estadísticos y territoriales, el documento concentra su análisis en los siete departamentos continentales del Caribe colombiano.

ESTRUCTURA ECONÓMICA

¿De qué vive el Caribe?

El Caribe tiene activos productivos estratégicos para Colombia, pero esos activos todavía no se traducen en mayores ingresos, productividad y valor agregado regional.

El tamaño del Caribe contrasta con su nivel de ingreso por habitante, pues, aunque la región tiene una población, un territorio y una economía de gran escala, su PIB per cápita equivale apenas al 66% del promedio nacional. Esta brecha resulta especialmente llamativa si se tiene en cuenta que el Caribe concentra activos estratégicos para Colombia, entre ellos una plataforma portuaria clave para el comercio exterior, un alto potencial energético, zonas agrícolas relevantes, ciudades con capacidad industrial y una ubicación privilegiada frente al mar Caribe y los mercados internacionales.

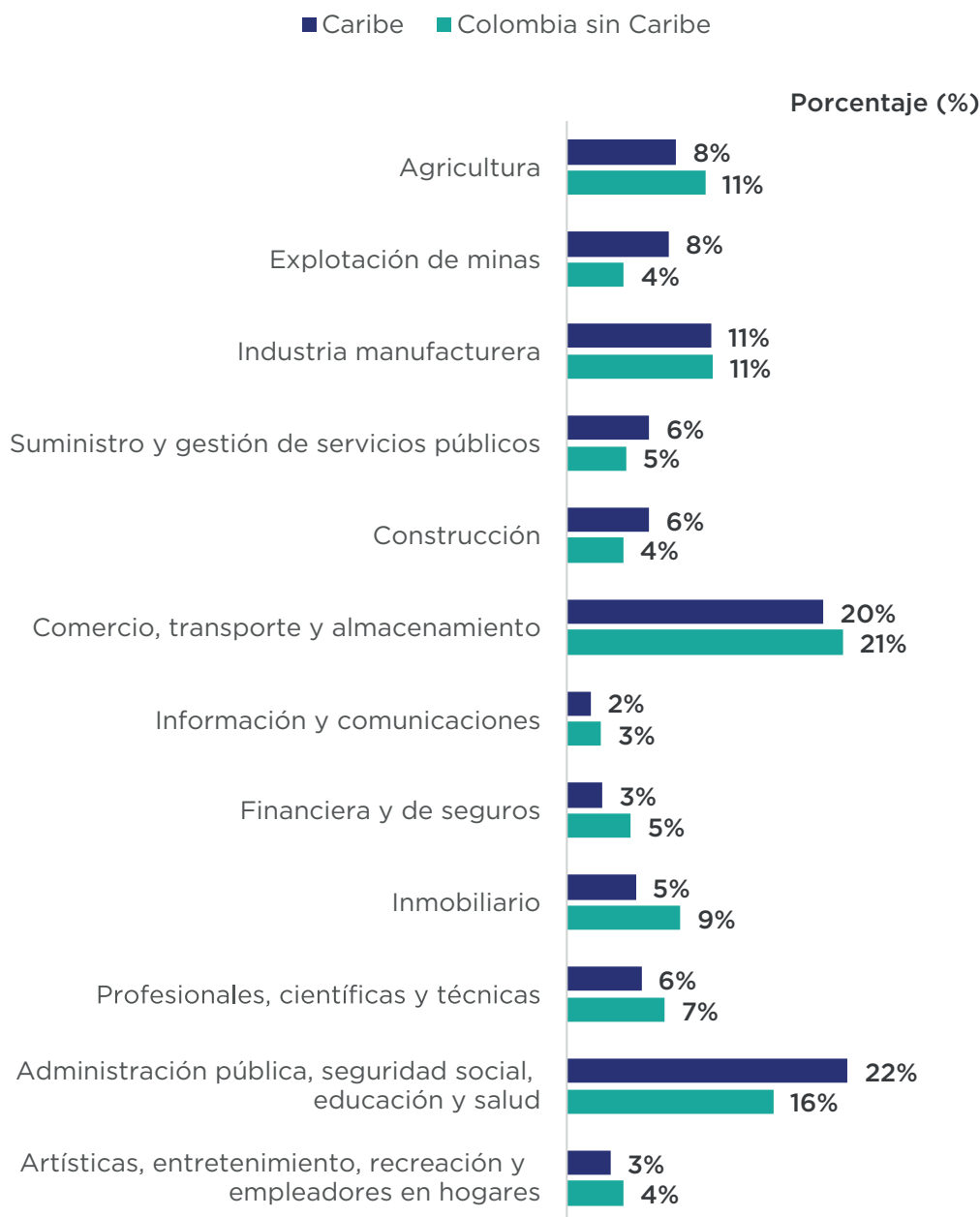
La región cuenta con ventajas productivas difíciles de reunir en otras partes del país. En su territorio se ubican 8 de las 10 zonas portuarias de Colombia, por las cuales se moviliza el 85% de la carga nacional de exportación (ANALDEX, 2023), además de cerca del 80% del potencial solar y eólico nacional y de zonas agrícolas estratégicas como La Mojana, reconocida por su aporte a la producción arroceras, y el sur del Cesar, donde la palma de aceite tiene una presencia relevante.

La dificultad está en que esos activos no siempre logran conectarse con la economía regional de manera suficiente. La actividad portuaria es fundamental para el comercio exterior del país, pero no necesariamente arrastra producción local en la misma proporción; el sector agropecuario mantiene bajos niveles de transformación y todavía enfrenta restricciones en infraestructura, asistencia técnica y acceso a mercados; la ganadería ocupa más suelo del que resulta apto para esa actividad; el potencial energético requiere redes, inversión y capacidad de ejecución para convertirse en una ventaja productiva real.

La composición económica del Caribe también refleja esa tensión, al explicar los servicios urbanos y el comercio una parte importante del valor regional, especialmente a través de actividades como administración pública, educación, salud, comercio, transporte y almacenamiento, que juntas representan más del 42% del PIB del Caribe. A esto se suma una minería con mayor peso relativo que en el resto del país, impulsada principalmente por el carbón, mientras que los servicios especializados, como las actividades financieras, profesionales, inmobiliarias, de información y comunicaciones, tienen una participación más baja frente a Colombia sin Caribe.

Esta estructura ayuda a explicar por qué una región con tantos activos estratégicos sigue teniendo dificultades para convertirlos en mayor ingreso y empleo formal. Los puertos no siempre se articulan con la industria local, el campo no siempre avanza hacia procesos de transformación, la energía renovable todavía no se convierte en una ventaja productiva extendida y los servicios especializados siguen teniendo un peso menor que en economías territoriales más diversificadas. Por eso, el reto del Caribe no es solo aprovechar lo que ya tiene, sino conectar mejor sus activos para que generen más producción local, más empleo formal y más valor agregado dentro del territorio.

Ilustración 2: Composición sectorial del PIB, 2024: Caribe y Colombia sin Caribe



Elaboración propia. Fuente: DANE (2025)

ESTRUCTURA ECONÓMICA

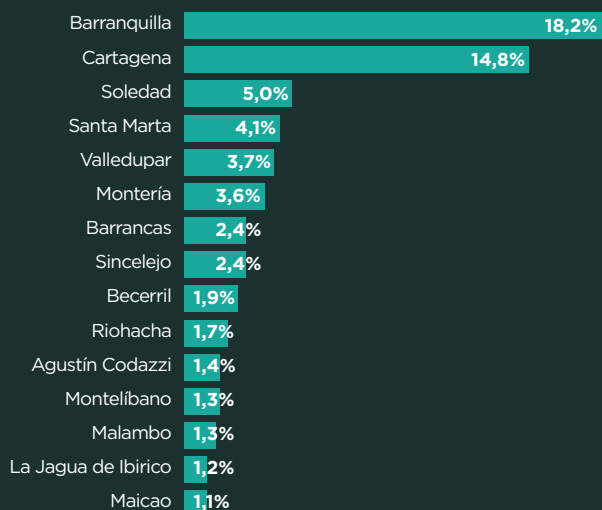
¿Dónde se produce el valor agregado del Caribe?

El valor agregado del Caribe se concentra en las ciudades capitales y en los municipios minero-energéticos. Entender dónde se produce permite comprender mejor por qué la región necesita conectar sus activos, fortalecer sus encadenamientos y aportar más valor a sus municipios.

El valor agregado regional no se distribuye de manera uniforme en el territorio. En 2023, Barranquilla y Cartagena explicaron el 33% del valor agregado municipalⁱⁱⁱ del Caribe, estimado en \$238 billones. Esta concentración refleja el peso de las dos principales economías urbanas de la región, donde se combinan servicios, comercio, industria, actividad portuaria y funciones metropolitanas.

Al agregar Soledad, Santa Marta, Valledupar, Montería, Sincelejo, Becerril, Barrancas, La Jagua de Ibirico, Riohacha, Montelíbano, Malambo, Agustín Codazzi y Maicao, la concentración asciende al 64% del valor agregado regional, equivalente a \$152 billones de pesos. En términos simples, las capitales departamentales, dos municipios metropolitanos, cuatro municipios minero-energéticos y dos nodos logísticos generan más de seis de cada diez pesos del valor agregado del Caribe, aunque reúnen el 49,1% de la población regional (DANE, 2026).

Ilustración 3: Concentración del valor agregado regional en los 15 principales municipios, 2024



Elaboración propia. **Fuente:** DANE (2026)

El 36% restante se produce en 180 municipios donde vive aproximadamente la otra mitad de la población.

Este dato es importante porque muestra que el Caribe combina una economía concentrada en pocos nodos con una amplia red de municipios que participan con menor peso en la generación de valor. Allí aparecen realidades muy distintas: municipios rurales con baja productividad agropecuaria, territorios ribereños con problemas de conectividad, municipios costeros con potencial turístico todavía no consolidado y centros locales que cumplen funciones de servicios, pero con limitada capacidad fiscal y técnica.

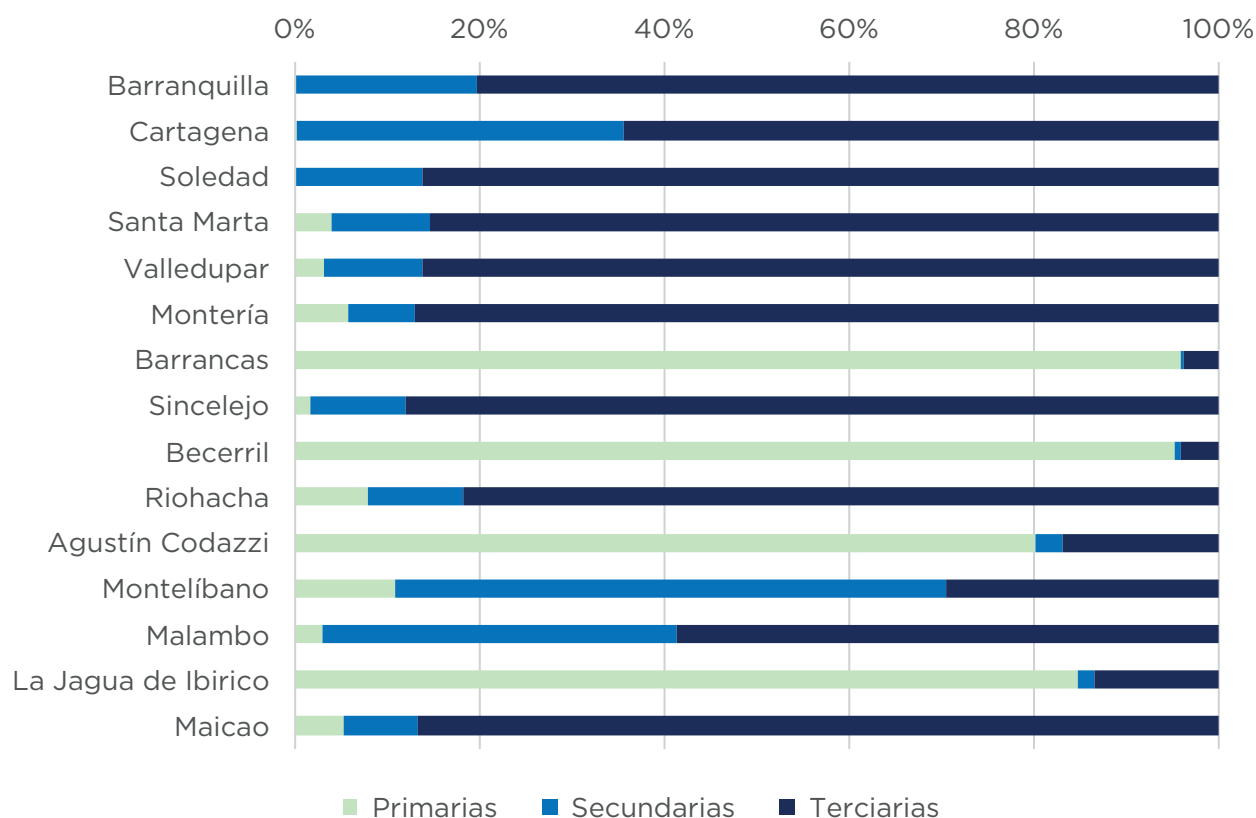


La composición del valor agregado confirma que el Caribe no tiene una estructura económica homogénea, pues, aunque en el agregado regional predominan las actividades terciarias, con \$157 billones, seguidas por las actividades primarias, con \$40,6 billones, y las secundarias, con \$40,3 billones, el peso de cada sector cambia de forma significativa entre los principales municipios de la región.

En Barranquilla, Cartagena y Soledad se observa una mayor participación de las actividades terciarias y secundarias, lo que refleja la concentración de servicios, comercio, industria y actividades de transformación en los principales centros urbanos y metropolitanos, mientras que Malambo y Montelíbano sobresalen por el peso de las actividades secundarias, asociadas a dinámicas industriales y de transformación productiva.

En contraste, Becerril, Barrancas, Agustín Codazzi y La Jagua de Ibirico presentan una estructura claramente concentrada en actividades primarias, vinculadas a su vocación minero-energética, lo que marca una diferencia fuerte frente a las economías urbanas de servicios e industria. Esta distribución permite entender que en el Caribe conviven, dentro de una misma región, centros urbanos con economías diversificadas, municipios industriales o de transformación con peso específico en el valor agregado, territorios mineros altamente dependientes de actividades primarias y un conjunto de municipios, como Santa Marta, Valledupar, Montería, Sincelejo, Riohacha y Maicao, donde las actividades terciarias siguen siendo predominantes, pero con una menor capacidad relativa para generar valor agregado frente a los principales nodos económicos regionales (DANE, 2026).

Ilustración 4: Distribución del valor agregado de los 15 principales municipios por tipo de actividad económica, 2024



Elaboración propia. **Fuente:** DANE (2026)

Esta distribución territorial se relaciona con un problema de fondo que atraviesa a varias economías del Caribe: los bajos encadenamientos regionales. La Matriz Insumo-Producto interregional^{iv} construida por Haddad et al. (2016), con información del Banco de la República (2012), permite estimar qué parte de un aumento en la demanda permanece en el mismo departamento y qué parte activa producción en otros territorios. En varios departamentos de la región, la retención es baja.

Porcentaje del efecto económico que permanece dentro del mismo departamento ante un aumento de la demanda:

Cesar: 30%

La Guajira: 26%

Córdoba: 28,3%

Antioquia: 64,5%

Esto significa que, cuando crece la demanda en algunos territorios del Caribe, una parte importante del beneficio económico no se queda necesariamente en la región, sino que termina activando proveedores, servicios y procesos productivos ubicados en otros departamentos.

CONDICIONES DE VIDA

¿Dónde vive la gente y en qué condiciones?

El Caribe es una región mayoritariamente urbana, pero su ruralidad sigue siendo numerosa y concentra privaciones mucho más profundas. Entender dónde vive la población permite diseñar una agenda más precisa para cerrar brechas entre ciudades, municipios intermedios y territorios rurales dispersos.

Así como el valor agregado se concentra en ciertos nodos urbanos y minero-energéticos, la población del Caribe también se distribuye de manera desigual en el territorio. De los 12,1 millones de habitantes de la región, aproximadamente 8,6 millones viven en cabeceras municipales, donde se concentra buena parte del empleo, los servicios, la infraestructura y la actividad económica. Otros 3,4 millones viven en centros poblados y rural disperso, es decir, en corregimientos, veredas y asentamientos con menor densidad, mayores distancias frente a los mercados y más dificultades para acceder a servicios básicos.

Tabla 1: Distribución poblacional por tipo de área

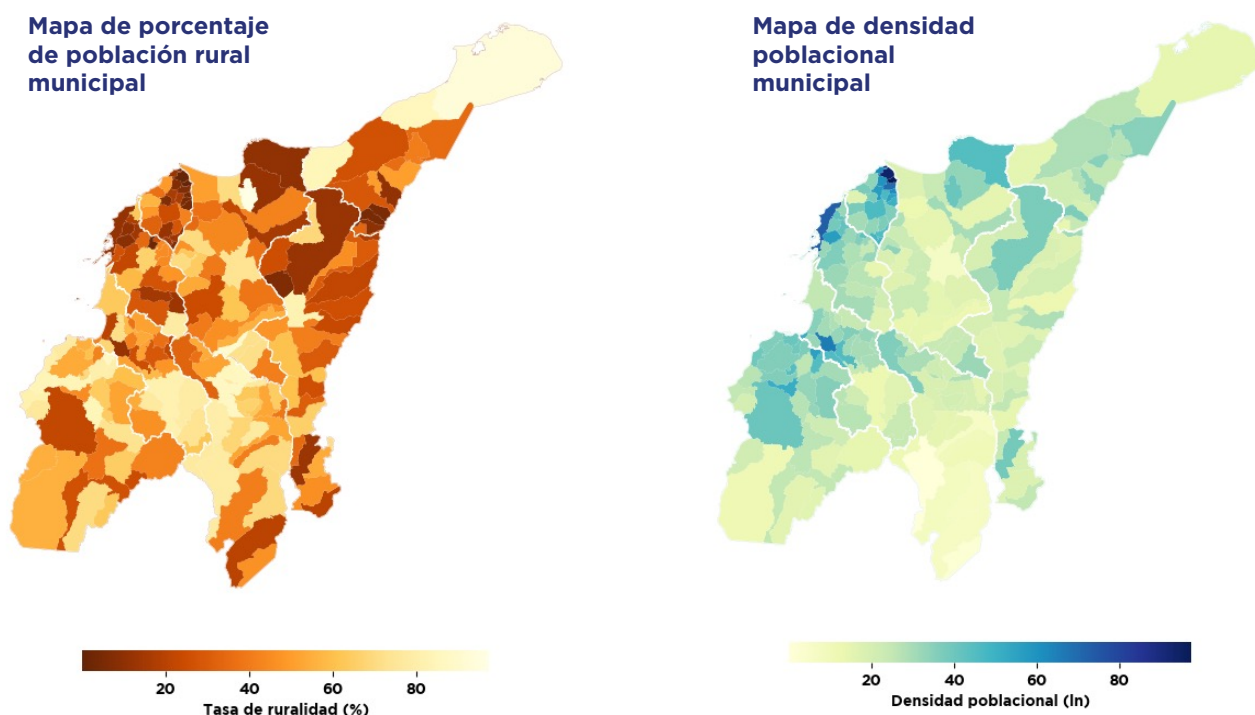
DEPARTAMENTO	POBLACIÓN (2024)	URBANA Cabeceras	RURAL Centros poblados y rural disperso
ATLÁNTICO	2,836,795	94.93%	5.07%
BOLÍVAR	2,227,181	74.08%	25.92%
CESAR	1,440,484	75.09%	24.91%
CÓRDOBA	1,969,108	52.41%	47.59%
LA GUAJIRA	1,047,859	49.79%	50.21%
MAGDALENA	1,526,269	68.84%	31.16%
SUCRE	1,019,575	62.92%	37.08%

Elaboración propia. **Fuente:** DANE (2025)

La ruralidad del Caribe tampoco está repartida de manera uniforme entre departamentos. Córdoba concentra el 27,6% de la población rural regional; Bolívar, el 17%; La Guajira, el 15,5%; Magdalena, el 14%; Sucre, el 11,1%; Cesar, el 10,6%; y Atlántico, el 4,2%. Esto significa que una parte importante de la población rural vive en departamentos donde coinciden dispersión poblacional, baja productividad, problemas de conectividad y dificultades persistentes en el acceso a servicios.

Los mapas de ruralidad y densidad poblacional muestran con mayor claridad la diferencia territorial del Caribe. Las capitales y sus entornos metropolitanos concentran población, servicios y actividad económica, mientras amplias zonas del interior, la ribera y la periferia regional mantienen una mayor proporción de población rural y una menor concentración urbana. Esta geografía obliga a pensar soluciones diferenciadas, porque los retos de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta o Montería no son los mismos que enfrentan La Mojana, la Alta Guajira, el sur de Bolívar o los municipios ribereños, donde la conectividad, el acceso a servicios, la productividad y la presencia institucional suelen ser más débiles.

Ilustración 5: Mapas de ruralidad y densidad poblacional.



Elaboración propia. **Fuente:** DANE (2025)

Las condiciones de vida reflejan esa diferencia entre cabeceras y ruralidad. En las cabeceras, alrededor del 30% de las personas en edad de trabajar tienen educación terciaria; en las zonas rurales, esa proporción apenas llega al 9%. La brecha también aparece en el analfabetismo y en el acceso a fuentes de agua mejorada, donde la privación rural alcanza el 38,7%, frente al 3,9% en zonas urbanas (DANE, 2025). Esto muestra que la ruralidad del Caribe enfrenta un rezago que no es solamente productivo, sino también educativo, social y de acceso a condiciones básicas de vida.

El mercado laboral sigue la misma tendencia. El 73% de los ocupados vive en centros urbanos, pero la informalidad es una privación extendida en toda la región. En las zonas rurales, la situación es especialmente crítica: la informalidad alcanza el 94,5%, lo que significa que casi todos los trabajadores rurales se desempeñan en condiciones informales. En las cabeceras la privación también es alta, cercana a 8 de cada 10 trabajadores, pero en la ruralidad las condiciones son más difíciles y las alternativas productivas más limitadas.

El índice de pobreza multidimensional (IPM)^v permite ver con mayor claridad la magnitud del problema. En el Caribe, cerca de 2,2 millones de personas viven en esta condición, y alrededor de 1,1 millones están en zonas rurales. Es decir, la ruralidad concentra aproximadamente la mitad de la pobreza multidimensional regional, aunque allí vive menos de un tercio de la población total. Este dato resume una de las principales tensiones del Caribe: la mayor parte de la población vive en cabeceras, pero una proporción muy alta de las privaciones se concentra en la ruralidad.

Tabla 2: IPM por departamento – total, urbano y rural

DEPARTAMENTO	TOTAL	URBANA Cabeceras	RURAL Centros poblados y rural disperso
ATLÁNTICO	9,5%	8,6%	26,4%
BOLÍVAR	15,6%	13,5%	21,5%
CESAR	13,4%	10,7%	21,3%
CÓRDOBA	25,7%	13%	38,9%
LA GUAJIRA	39,3%	17,4%	61,3%
MAGDALENA	19,2%	15%	28,1%
SUCRE	21,8%	12,4%	36,4%
CARIBE	18,5%	11,9%	35%
NACIONAL	11,5%	7,8%	24,3%

Elaboración propia. **Fuente:** DANE (2025)

El índice de pobreza multidimensional del Caribe alcanza el 18,5%, por encima del promedio nacional de 11,5%, pero la brecha se vuelve mucho más profunda cuando se mira la diferencia entre los centros urbanos y la ruralidad. Mientras en las cabeceras el IPM regional es de 11,9%, en los centros poblados y el rural disperso llega al 35%. Esta distancia es especialmente fuerte en La Guajira, donde el IPM total alcanza el 39,3% y sube a 61,3% en la ruralidad, y también en Córdoba, donde el indicador pasa de 25,7% en el total departamental a 38,9% en centros poblados y rural disperso.

Estas diferencias muestran que el cierre de brechas no puede tratarse como una agenda uniforme para toda la región. En las ciudades, las prioridades están más asociadas con empleo formal, vivienda, transporte, seguridad, espacio público y servicios urbanos; en los municipios intermedios, con fortalecer su capacidad para prestar servicios y articularse mejor con su entorno rural; y en las zonas rurales, con resolver déficits básicos de agua, educación, conectividad, productividad agropecuaria, ingresos y presencia institucional.

SOSTENIBILIDAD FISCAL

Un Caribe, distintas capacidades institucionales y fiscales

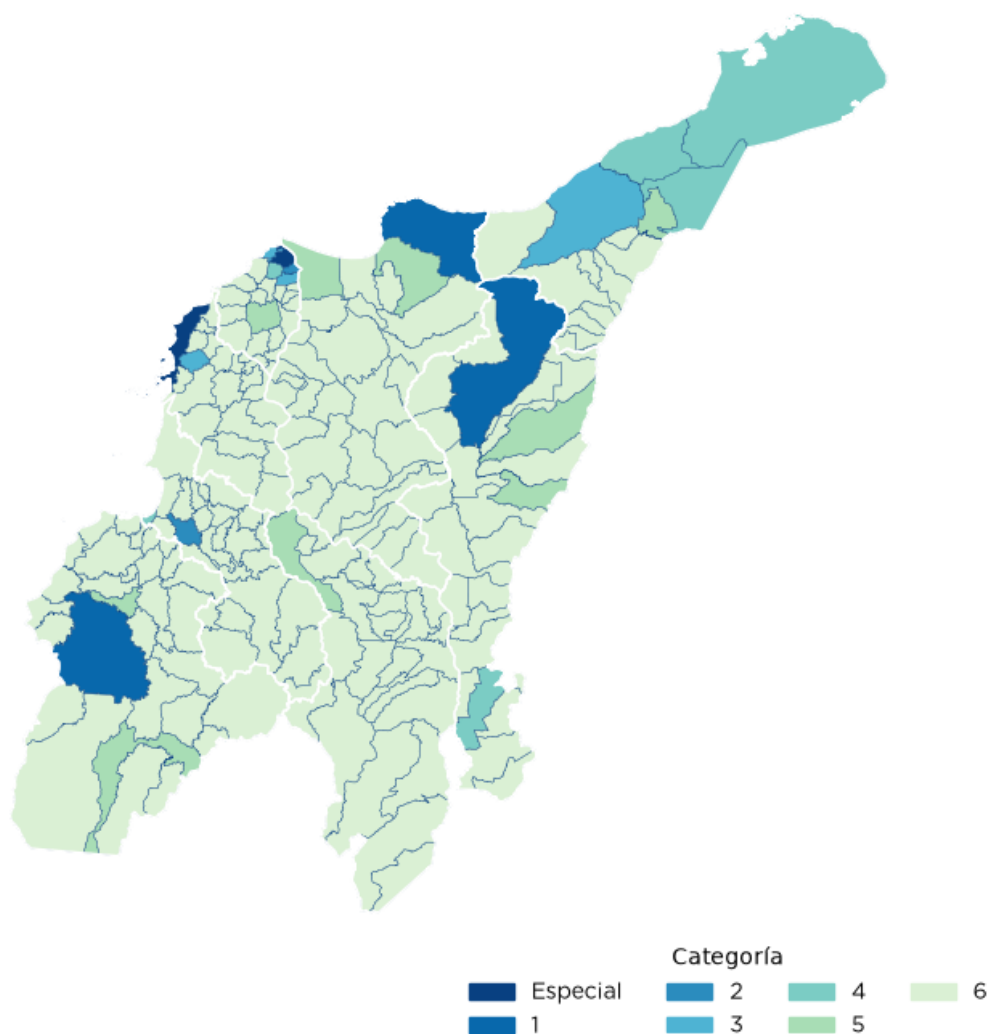
El Caribe comparte muchos problemas, pero no todos sus gobiernos locales tienen la misma capacidad para enfrentarlos. Mientras el recaudo, los recursos propios y los equipos técnicos se concentran en pocos municipios, gran parte del territorio depende de transferencias nacionales y cuenta con poco margen para financiar, estructurar y sostener proyectos propios.

Después de revisar dónde y cómo se produce el valor agregado, así como los territorios donde se concentran los principales rezagos, es necesario mirar con qué capacidades cuentan los gobiernos locales y departamentales para responder a esos desafíos.

Los municipios y departamentos son actores centrales para mejorar la prestación de servicios, estructurar proyectos, mantener infraestructura, cofinanciar inversiones y coordinar acciones con la Nación. Sin embargo, en el Caribe esas capacidades están distribuidas de manera muy desigual, lo que condiciona la posibilidad real de convertir las prioridades regionales en proyectos ejecutados y sostenibles.

Una primera forma de aproximarse a esta desigualdad es la categorización presupuestal municipal^{vi}. Aunque esta clasificación no mide por completo la capacidad institucional de un gobierno local, sí ofrece una señal sobre su escala fiscal, su capacidad administrativa y el margen con el que cuenta para financiar su funcionamiento y sostener inversiones en el tiempo. De los 195 municipios del Caribe continental, 169 están en categoría 6, equivalentes al 87% del total, mientras que Barranquilla y Cartagena son los únicos municipios en categoría especial y apenas nueve se ubican en las categorías 1, 2 y 3. Esto muestra que la mayoría de los gobiernos locales de la región opera con baja escala fiscal, equipos técnicos limitados y una alta dependencia de recursos condicionados.

Ilustración 6: Distribución de municipios por categorías



Elaboración propia. **Fuente:** Contaduría General de la Nación (2025)

La desigualdad también aparece en los Ingresos Corrientes de Libre Destinación, ICLD . Estos recursos muestran el margen fiscal efectivo que tienen alcaldías y gobernaciones para financiar prioridades con recursos propios, porque no están amarrados a usos específicos como ocurre con buena parte de las transferencias nacionales. Por esa razón, los ICLD permiten cubrir gastos de funcionamiento, contratar equipos técnicos, financiar estudios y diseños, cofinanciar proyectos, hacer mantenimiento de infraestructura y responder con mayor flexibilidad a las necesidades del territorio. En la práctica, son una señal clave para entender cuánta autonomía fiscal tiene un gobierno territorial para impulsar inversiones y resolver problemas sin depender exclusivamente de la Nación.

En 2025, las gobernaciones del Caribe registraron **\$1,32 billones** de ICLD, mientras que los municipios y distritos alcanzaron **\$3,99 billones**.

(Contaduría General de la Nación, 2025).



Sin embargo, esta capacidad fiscal está altamente concentrada. Barranquilla y Cartagena explican más del 50% del ICLD municipal y distrital de la región, y si se agregan los ocho municipios con mayor participación después de estas dos ciudades, solo diez municipios concentran el 71,5% del total regional. Esta concentración responde, en buena medida, a las diferencias en la base económica de cada territorio, ya que una parte importante de los ingresos propios depende del impuesto predial y del ICA, que están asociados con la actividad económica, la formalidad empresarial, el valor del suelo y la capacidad administrativa para facturar, cobrar y fiscalizar.

Tabla 3: Concentración del ICLD por municipio / distrito – TOP 10 (2025)

MUNICIPIO	ICLD	PARTICIPACIÓN
Barranquilla	\$ 1.253.959.199.000	31,4%
Cartagena de Indias	\$ 795.329.184.000	19,9%
Santa Marta	\$ 202.115.771.000	5,1%
Valledupar	\$ 131.783.820.000	3,3%
Montería	\$ 115.711.544.000	2,9%
Coveñas	\$ 94.543.772.000	2,4%
Sincelejo	\$ 87.031.471.000	2,2%
Soledad	\$ 84.372.627.000	2,1%
Puerto Colombia	\$ 49.252.301.000	1,2%
Turbaco	\$ 42.321.145.000	1,1%

Elaboración propia. **Fuente:** Contaduría General de la Nación (2025)

La relación entre valor agregado e ingresos propios es directa, pues los territorios con mayor actividad económica suelen tener una base fiscal más amplia. Las capitales y los municipios con dinámicas productivas fuertes tienen más capacidad para recaudar, contratar equipos técnicos, financiar estudios y sostener inversiones. En cambio, muchos municipios rurales, ribereños, costeros pequeños o con baja actividad económica operan con un margen fiscal reducido, lo que limita su capacidad para formular proyectos, gestionar recursos ante la Nación y mantener agendas de largo plazo.

Esta diferencia se entiende mejor al comparar al Caribe con Antioquia y Cundinamarca. Aunque la economía del Caribe tiene un tamaño comparable a la de Antioquia, debe administrarse en 195 municipios, frente a 125 en Antioquia y 116 en Cundinamarca. Además, mientras en el Caribe la actividad económica se concentra en siete nodos urbanos y minero-energéticos, en Antioquia y Cundinamarca existe una red más amplia de municipios vinculados a una única dinámica metropolitana, industrial, logística y de servicios, lo que favorece el recaudo y fortalece la capacidad institucional local.

El ICLD per cápita muestra la magnitud de la brecha. En las gobernaciones del Caribe el ICLD alcanza \$109.511 por habitante, menos de la mitad de lo observado en Antioquia y Cundinamarca, donde llega a \$284.780. A nivel municipal, el Caribe registra \$331.412 por habitante, frente a \$639.768 en Antioquia y Cundinamarca.

Tabla 4: Comparativo de ICLD entre el Caribe, Cundinamarca y Antioquia

ÁREA GEOGRÁFICA	TIPO DE ENTIDAD	ICLD TOTAL	ICLD PER CÁPITA
Caribe	Departamentos	\$1.321.501.607.000	\$109.511,22
	Municipios	\$3.994.234.530.000	\$331.411,67
Cundinamarca y Antioquia	Departamentos	\$2.945.715.184.000	\$284.780,67
	Municipios	\$6.617.629.830.000	\$639.767,58

Elaboración propia. **Fuente:** DANE (2025), Contaduría General de la Nación, CGN (2025).

Esta comparación revela una tensión estructural del Caribe: gran parte de las mayores necesidades sociales y productivas se concentra en los municipios con menor capacidad fiscal e institucional para atenderlas. Los territorios con más ruralidad, pobreza y rezagos en servicios suelen ser también los que tienen menor actividad económica, menor valor agregado y menor recaudo propio, lo que crea un círculo difícil de romper, porque la debilidad económica limita la capacidad institucional y, a su vez, esa baja capacidad reduce las posibilidades de estructurar proyectos que generen más valor en el territorio.

Por tanto, el reto es construir capacidades para que los municipios y departamentos puedan formular, financiar y ejecutar proyectos que, además de cerrar brechas sociales, amplíen su base económica. La transformación del Caribe requiere inversiones, pero también instituciones locales más fuertes, capaces de convertir esas inversiones en productividad, ingresos y valor agregado para sus territorios.

ESCALA NACIONAL

Los problemas del Caribe también son problemas nacionales

Por su población, su economía y el peso que tiene en la pobreza del país, lo que pase en el Caribe importa para Colombia. Si la región no logra cerrar sus brechas, el país tampoco podrá cerrar las suyas.

Ilustración 7: Cuánto pesan los retos del Caribe en Colombia (2024)

POBLACIÓN	12 millones de habitantes	Representa el 23% del total nacional El 22% de la población urbana y el 27% de la rural del país
ECONOMÍA	PIB de \$255,5 billones de pesos	Equivale al 15% de la economía nacional
POBREZA MONETARIA	5,6 millones de personas en esta condición	Concentra el 35% de las personas en pobreza del país
POBREZA MULTIDIMENSIONAL	2,2 millones de personas viven en esta condición	Corresponde al 37,5% del total nacional
	1,1 millones viven en zonas rurales	

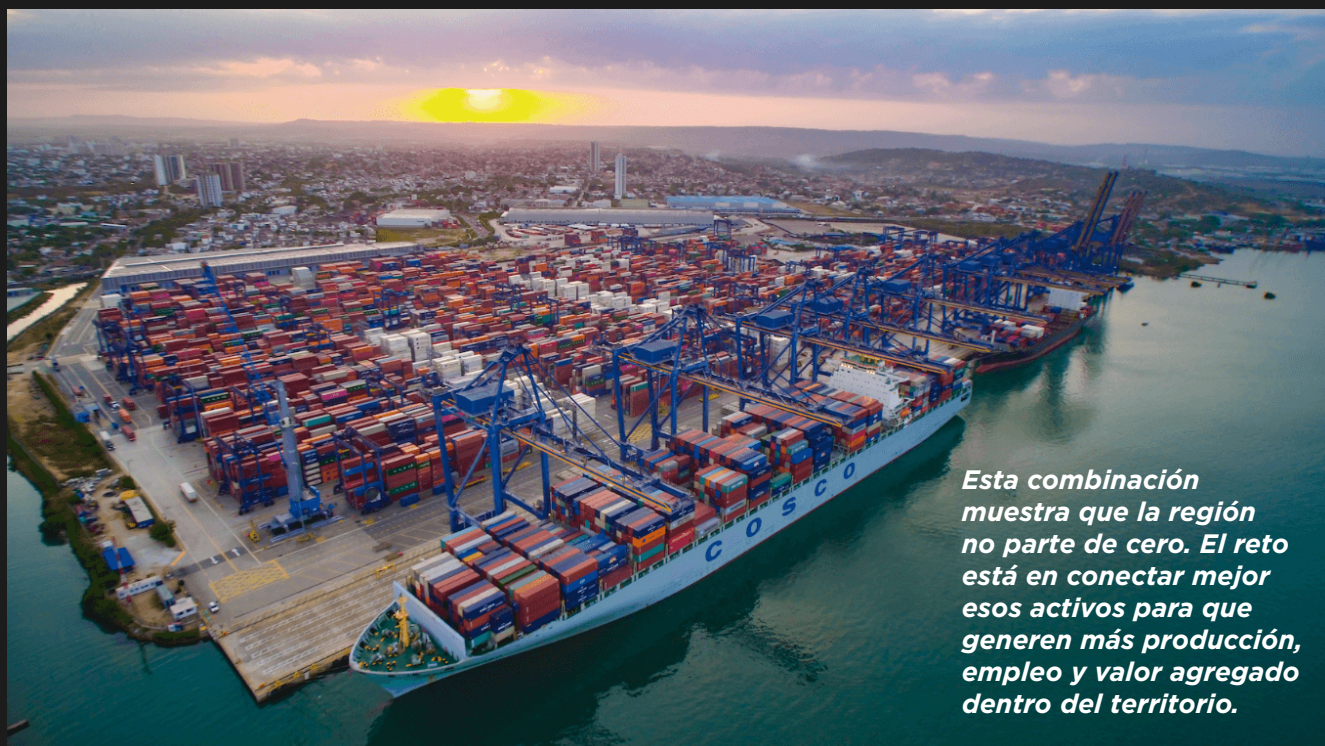
03

EL CARIBE QUE PODEMOS SER

POTENCIAL REGIONAL

El Caribe puede ser un motor de crecimiento nacional

El Caribe reúne en un mismo territorio activos que pocas regiones del país tienen al mismo tiempo: 1.600 kilómetros de costa, una red portuaria que moviliza el 85% de la carga nacional de exportación, potencial eólico y solar aún por desarrollar a gran escala, vocación agroindustrial en la depresión Momposina y el sur del Cesar, y ciudades que ya prestan servicios a escala nacional.



Esta combinación muestra que la región no parte de cero. El reto está en conectar mejor esos activos para que generen más producción, empleo y valor agregado dentro del territorio.

Los siguientes mapas ayudan a leer ese potencial de manera territorial. El primero ubica activos asociados con la economía regional, como puertos, aeropuertos, playas y atractivos turísticos. El segundo indica la estructura física y productiva del Caribe, con sus áreas agropecuarias, zonas de conservación, fuentes hídricas, zonas mineras y principales conexiones viales y férreas. Vistos en conjunto, los mapas permiten identificar dónde están las principales oportunidades y qué conexiones deben fortalecerse para que el potencial del Caribe se traduzca en desarrollo efectivo.

Ilustración 8: Principales activos y nodos económicos del Caribe



8/10 zonas portuarias del país.



8,6 millones de personas viven en las zonas urbanas.



Vía férrea Santa Marta-Chiriguaná:

30 millones de toneladas de carbón anual.



Aeropuerto Rafael Núñez mueve **7,7 millones** de pasajeros anualmente.

Aeropuerto Ernesto Cortissoz: **3 millones** de pasajeros.

Ferrocarril del Cerrejón:

10-20 millones de toneladas anuales movilizadas.

— Fuentes hídricas

— Zonas urbanas

— Vías principales

--- Vías férreas

● Puertos marítimos

▲ Atractivos

● Playas

● Aeropuertos



La franja costera concentra buena parte de los activos que hoy sostienen la economía regional.

Allí se ubican los principales nodos urbanos, portuarios y turísticos del Caribe, junto con una alta presencia de actividades de servicios asociadas al comercio, el transporte, el alojamiento, la recreación y la atención a visitantes. Barranquilla, Cartagena y Santa Marta combinan estas funciones y actúan como puntos de conexión entre la producción regional, el mercado nacional y el comercio exterior. Esta concentración también ayuda a explicar el peso de las capitales y sus áreas conurbadas, que reúnen el 48,3% del valor agregado del Caribe.

Esta plataforma se apoya en una red de carreteras, vías secundarias y terciarias, aeropuertos, puertos y corredores férreos que ha permitido consolidar actividades productivas. Cartagena, por ejemplo, se ha fortalecido como nodo industrial y exportador gracias a su conexión con los principales corredores logísticos. Al mismo tiempo, los tramos ferroviarios Santa Marta-Chiriguana y Cerrejón-Puerto Bolívar hacen posible la movilización de grandes volúmenes de carbón, una actividad que ha tenido un peso decisivo en la producción y las exportaciones de Cesar y La Guajira.



La región también se beneficia de una red hídrica que sostiene buena parte de su actividad rural. Los ríos Magdalena, Sinú, San Jorge y Cesar aportan agua, suelos fértiles y conectividad a territorios con una fuerte presencia agrícola y ganadera. En Córdoba, las cuencas del Sinú y el San Jorge atraviesan algunas de las principales zonas pecuarias del departamento; en Cesar, los ríos Cesar y Magdalena se relacionan con áreas donde la ganadería y los cultivos tienen un peso importante. Estos recursos amplían el potencial productivo del interior de la región y complementan las ventajas logísticas y urbanas de la costa, aunque su aprovechamiento exige una gestión cuidadosa del agua y del suelo para reducir los riesgos de inundación y deterioro ambiental.

Ilustración 9: Potencial actual del Caribe Colombiano



Explotación de minas y canteras: **8% del PIB regional y 1% de los ocupados**



Agricultura: **8% del PIB regional y 15% de los ocupados**



Actividades de servicios (servicios públicos, comercio, transporte y almacenamiento, financieros, inmobiliarios, comunicaciones, administración pública, educación, salud, y entretenimiento): **73% del PIB regional y 68% de los ocupados**



Elaboración propia. **Fuente:** DANE (2025), ANI (2026), ICDE (2026), Open Street MAP (2026).

El Caribe cuenta con una base productiva con un enorme potencial de transformación. La agricultura, por ejemplo, hoy aporta el 8% del PIB regional, pero concentra el 15% del empleo, una diferencia que refleja la oportunidad de aumentar su productividad mediante tecnificación, riego, innovación, logística y una mayor integración con la agroindustria. Territorios como La Mojana, que hoy enfrentan problemas recurrentes de inundaciones y gestión del agua, podrían consolidarse como uno de los principales polos agroindustriales del país si logran recuperar su capacidad productiva.

Al mismo tiempo, los territorios minero-energéticos tienen la oportunidad de diversificar su economía y construir nuevas fuentes de crecimiento acordes con la transición energética, reduciendo gradualmente su dependencia de las actividades extractivas. La Guajira reúne las condiciones para convertirse en el principal hub de energía eólica y solar de Colombia, mientras que los ecosistemas, playas, ciénagas y patrimonio cultural de la región ofrecen la posibilidad de consolidar nuevas actividades turísticas bajo modelos de sostenibilidad ambiental.



Buena parte de las condiciones para avanzar ya existe. La región dispone de infraestructura, ciudades y corredores que han sostenido su actividad económica, pero muchos requieren mayor capacidad, modernización y mecanismos que le den continuidad a las inversiones. A esto deben sumarse nuevas conexiones y equipamientos que completen la red existente y permitan que las distintas apuestas productivas se refuercen entre sí.

Sobre esta base puede construirse un modelo capaz de llevar al Caribe a un nuevo nivel de desarrollo, acelerar el crecimiento regional y ampliar de manera sostenida su base productiva.

MODELO DE DESARROLLO

Un modelo para convertir el potencial en convergencia

Después de identificar dónde están los principales activos y zonas estratégicas de la región, el siguiente paso debe ser encontrar una lógica de inversión que ayude a potenciarlos. El siguiente modelo cumple el papel de ordenar el potencial regional para que las decisiones no queden reducidas a obras ni a demandas sectoriales aisladas.

EL PROPÓSITO DEL MODELO:



Cerrar la brecha frente al promedio nacional y las regiones más dinámicas en PIB per cápita, productividad, empleo formal, servicios e inversión



Lograr que el crecimiento llegue a más territorios del Caribe y reduzca las diferencias entre capitales, ciudades intermedias, municipios rurales y territorios en transición.

Para eso, el modelo identifica tres motores productivos que pueden jalonar esa convergencia:

TRES MOTORES PRODUCTIVOS



CAMPO PRODUCTIVO Y AGROINDUSTRIAL

Transformación rural y mayor valor agregado superando restricciones de riego, asistencia técnica, crédito, vías terciarias, comercialización y transformación local.



CIUDADES EXPORTADORAS DE BIENES Y SERVICIOS

Fortalecimiento de turismo, salud, logística, tecnología, BPO, KPO, industrias creativas, manufacturas y servicios empresariales para aumentar exportaciones y atraer inversión.



TRANSICIÓN PRODUCTIVA MINERO-ENERGÉTICA

Diversificación económica en territorios donde el carbón tiene un peso importante en empleo, proveedores, regalías y finanzas locales, preparando nuevas actividades sostenibles.

Esos motores necesitan condiciones de soporte. Algunas son físicas y territoriales, como infraestructura, servicios públicos, conectividad y gestión del riesgo; otras están asociadas al capital humano, la financiación, los encadenamientos empresariales y la capacidad pública para estructurar y sostener decisiones. Estas condiciones explican por qué una inversión aislada suele ser insuficiente, y por qué la agenda de desarrollo requiere combinar obras, instrumentos productivos y gestión institucional.

Bajo esta lógica, el paso hacia la agenda estratégica consiste en filtrar las iniciativas por su capacidad de remover restricciones críticas y activar otros procesos de desarrollo. Una intervención gana relevancia regional cuando mejora la productividad, integra territorios, amplía oportunidades económicas, reduce privaciones o crea condiciones para que la inversión pública y privada tenga mayor efecto.

El avance del modelo puede medirse con pocos indicadores estratégicos: PIB real per cápita, Índice de Pobreza Multidimensional en municipios rurales y rezagados, y brecha interna entre zonas urbanas y rurales, tanto en valor agregado como en condiciones de vida. Estos referentes permiten saber si la transformación se concentra en pocos nodos o si empieza a llegar a más territorios.

04

PROYECTOS ESTRATÉGICOS 2026-2030

AGENDA DE INVERSIÓN

Los proyectos que necesita el Caribe

Con base en el modelo anterior, esta sección pasa de la lógica de desarrollo a la selección de proyectos. El modelo explica qué se quiere mover; la agenda define los frentes de inversión y los criterios para ordenar la cartera. Por lo tanto, aquí aparece una pregunta práctica: **¿qué tipo de proyectos pueden cambiar la trayectoria de la región?**

La respuesta no puede ser una lista interminable de obras cuando los recursos son finitos. El Caribe tiene muchas necesidades y muchas oportunidades, pero no todas las inversiones tienen el mismo impacto en el desarrollo. Algunas resuelven problemas puntuales; otras desbloquean el desarrollo para que distintos sectores puedan crecer. Estas últimas son las más importantes para una agenda regional, porque crean condiciones para producir más, atraer inversión, mejorar la vida de la gente y generar mayor valor agregado en los municipios y departamentos.

Una red eléctrica confiable, por ejemplo, no resuelve únicamente un problema de energía. También permite que llegue nueva industria, que se conecten proyectos solares y eólicos,

que bajen riesgos para los inversionistas y que las empresas puedan operar con mayor estabilidad.

Algo parecido ocurre con la conectividad, al reducir costos logísticos, conectar zonas productivas con mercados y permitiendo que el Caribe aproveche mejor su posición geográfica.

El agua, por su parte, es una condición básica de vida, pero también una condición para que el campo sea más productivo y para que los territorios rurales puedan integrarse mejor a la economía regional.

Con ese enfoque, se ha realizado una priorización de proyectos según los principales hallazgos del diagnóstico, la revisión de planes y documentos estratégicos, los mapas de activos, las estadísticas oficiales disponibles y las conversaciones con actores regionales. El criterio fue identificar inversiones con capacidad de conectar activos, ampliar la base económica, reducir brechas sociales, mejorar la competitividad y exigir coordinación entre municipios, departamentos, Nación, sector privado y sociedad civil.

Flujo de trabajo para definir las líneas de inversión habilitantes de desarrollo

1

EVIDENCIA TERRITORIAL

Revisión de más de 40 fuentes: documentos de planeación, agendas gremiales, discursos públicos, estadísticas oficiales, estudios técnicos y conversaciones con actores públicos y privados.

2

FILTRO DE DECISIÓN

Se identificaron proyectos con capacidad de desbloquear crecimiento y cerrar brechas, permitiendo decidir qué inversiones podían cambiar la trayectoria regional.

3

CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN

Se evaluó la conexión con mercados, empleo formal, diversificación productiva, sostenibilidad, inclusión y valor agregado local, es decir, apuestas con mayor efecto económico y social.

4

CONDICIÓN INSTITUCIONAL

Se revisó si las apuestas requerían coordinación regional, financiación de largo plazo y capacidad técnica, para evaluar los proyectos que necesitan mayor gestión supramunicipal y continuidad.

5

LÍNEAS DE INVERSIÓN HABILITANTES

Se agruparon las apuestas comunes en líneas habilitantes: energía, conectividad, agua, desarrollo productivo, adaptación climática, inversión social y gobernanza.

Elaboración propia.

A
HABILITADORES FÍSICOS Y TERRITORIALES

Energía

Mejora la confiabilidad del sistema, conecta renovables y habilita nuevas actividades productivas.


Conectividad

Reduce costos logísticos, conecta municipios y acerca el campo a los mercados.


Agua

Cierra brechas básicas y habilita riego, agroindustria y seguridad alimentaria.


Adaptación climática

Reduce riesgos para invertir, producir y habitar en territorios expuestos al clima.

B
HABILITADOR SOCIAL Y DE CAPITAL HUMANO

Inversión social

Mejora capacidades, empleabilidad y acceso a servicios. Reduce brechas en educación, salud, vivienda, conectividad y seguridad.

C
ACTIVADOR PRODUCTIVO DEL SECTOR PRIVADO

Desarrollo productivo y financiación

Convierte habilitadores en inversión, empresas, transformación, exportaciones y empleo formal.

D
CAPACIDAD DE EJECUCIÓN Y COORDINACIÓN

Capacidad institucional y gobernanza

Prioriza, estructura, financia, coordina actores, negocia con la Nación y sostiene la agenda en el tiempo. Hace posible proyectos reales y sostenidos.

Cada una de las líneas habilitantes contiene una cartera de proyectos que combina inversiones públicas, privadas, tarifarias, territoriales, multilaterales y de cooperación. los montos no deben sumarse como una solicitud fiscal al gobierno nacional, pues cada uno de estos corresponden a proyectos con alcances, fuentes, niveles de madurez y horizontes distinto



LÍNEAS DE INVERSIÓN

Energía: transmisión para generar inversión

En el Caribe, el problema energético se expresa tanto en la factura que pagan los hogares y las empresas como en la calidad y continuidad del servicio. Para las familias, las interrupciones afectan la vida diaria, mientras que, para las empresas, significan mayores costos, menor estabilidad operativa y más incertidumbre al momento de invertir.

En 2024, Afinia registró 70,55 horas promedio de interrupción por usuario y 46,89 interrupciones, mientras que Air-e reportó 40,07 horas y 18,54 interrupciones en los indicadores SAIDI y SAIFI. En contraste, EPM registró 10,68 horas y 6,56 interrupciones, respectivamente (XM, 2025). Esta diferencia refleja las persistentes debilidades en la confiabilidad del servicio eléctrico del Caribe, con consecuencias directas sobre la calidad de vida de los hogares y la competitividad regional.

La sostenibilidad del sistema también está condicionada por factores sociales y financieros. Según el Plan Caribe Energético, la región concentra el 92 % de la subnormalidad eléctrica

del país. A ello se suman la limitada capacidad de inversión en las redes de distribución, niveles de recaudo de apenas entre el 75 % y el 80 %, y más de 14.000 solicitudes de proyectos solares pendientes de asignación de puntos de conexión. En conjunto, estas dificultades muestran que la crisis energética del Caribe trasciende la operación del servicio y responde también a desafíos regulatorios, financieros y territoriales.

La paradoja es que esta fragilidad convive con una de las mayores oportunidades energéticas del país. El Caribe concentra una parte importante de la demanda nacional, cumple un papel relevante en la oferta de gas natural y cuenta con potencial solar, eólico y portuario para convertirse en una plataforma de seguridad energética y transición productiva. Pero cuando el servicio es inestable, la red no tiene capacidad suficiente y el mercado enfrenta problemas financieros, entonces se reducen las posibilidades de ser el mayor nodo energético del país.

APUESTAS

La siguiente cartera reúne acciones urgentes para estabilizar la prestación del servicio, obras de transmisión y distribución que deben avanzar hacia su ejecución, proyectos privados de generación y gas sujetos a trámites, conexión y decisiones de inversión, y nuevas industrias energéticas que aún requieren condiciones habilitantes para consolidarse.

Para cada apuesta se establece su nivel de madurez, el actor responsable de destrabarla, la fuente de financiación, el resultado esperado antes de 2030 y la transformación proyectada en el largo plazo. La secuencia propuesta prioriza primero las restricciones que hoy afectan la confiabilidad del sistema, continúa con la ampliación de la capacidad de la red y, sobre esa base, busca facilitar la entrada de nueva generación, inversión y demanda productiva.

Tabla 5: Proyectos energéticos integradores¹

■ Obra nueva
 ■ Modernización/mantenimiento
 ■ Terminación/desbloqueo
 ■ Programas estratégicos
 ■ Estudios/prefactibilidad/factibilidad
 ■ Gobernanza y gestión institucional

1.1. ESTABILIDAD DE LOS OPERADORES DE RED

PROYECTO/APUESTA	MADUREZ/ESTADO	ACTORES/DECISIÓN NACIONAL	FINANCIACIÓN	HITO 2026-2030	RESULTADO DE LARGO PLAZO
Estabilización del servicio de Air-e y modelo diferencial de operación	M6: Operación intervenida/estabilización	Nación/MinEnergía/SSPD Resolver la intervención y adoptar el modelo empresarial, financiero y regulatorio	Contingencia nacional + solución empresarial y regulatoria \$2,3-\$2,5 billones	Definir una solución empresarial y regulatoria sostenible, garantizar continuidad, normalizar pagos, reducir pérdidas y asegurar inversión en la red	Operador viable, inversiones continuas y mejora verificable en calidad y continuidad
Plan de sostenibilidad operativa y financiera de Afinia	M6: Operación/prevenición de crisis	MinEnergía/operador Acompañamiento regulatorio y supervisión preventiva	Tarifa + plan empresarial + decisiones regulatorias	Diagnosticar riesgos, acordar plan de sostenibilidad, metas de calidad, inversión y reducción de pérdidas	Inversión continua y expansión de capacidad

1.2. TRANSMISIÓN Y DISTRIBUCIÓN

PROYECTO/APUESTA	MADUREZ/ESTADO	ACTORES/DECISIÓN NACIONAL	FINANCIACIÓN	HITO 2026-2030	RESULTADO DE LARGO PLAZO
Caribe Conectado: Obras urgentes, para un servicio eléctrico confiable y competitivo	M3: Estructuración, adjudicación y ejecución regulada	MinEnergía/UPME/operadores de red Priorizar proyectos en la planeación de expansión y resolver cierres regulatorios contractuales	Gobernaciones + inversión privada + tarifa USD 1.700 millones	Adjudicar y ejecutar refuerzos de transmisión, subestaciones y compensación que conecten nueva demanda y generación renovable	Operación, expansión de red y conexión progresiva de nueva industria y renovables
Proyecto Colectora y evacuación de energía de La Guajira	M5: En ejecución física	MinEnergía/UPME/operador Coordinar permisos, consultas y decisiones sectoriales para evitar nuevos retrasos	Inversión privada con recuperación regulada vía tarifa USD 270 millones	Completar trámites, consultas, gestión social, pruebas y entrada en operación para conectar parques eólicos	Operación estable y conexión de nuevos proyectos renovables
Mesa Energética/ Gestora energética del Caribe	M0: Iniciativa por evaluar	MinEnergía/gobernaciones/RAP Caribe/operadores Autorizar o acompañar estudios de viabilidad institucional y regulatoria	Nación + RAP Caribe	Viabilidad jurídica, trámite legislativo, socios estratégicos, redes de transmisión	Capacidad regional de coordinación, seguimiento y articulación de la agenda energética con la Nación, operadores y los inversionistas

¹**Nota de lectura.** Los colores identifican la naturaleza principal de la intervención. La escala M0-M6 indica el nivel de madurez de la iniciativa, no su prioridad ni un porcentaje de ejecución. Véase el Anexo metodológico.

1.3. ENERGÍAS RENOVABLES Y GAS

PROYECTO/ APUESTA	MADUREZ/ ESTADO	ACTORES/ DECISIÓN NACIONAL	FINANCIACIÓN	HITO 2026-2030	RESULTADO DE LARGO PLAZO
IP Energía eólica terrestre (On-shore) - 17 proyectos eólicos	M2: Reactivación estratégica	Inversionistas privados/ Nación/ANLA/ comunidades locales Acelerar trámites y expansión de red sin debilitar salvaguardas sociales y ambientales	Inversión privada USD 3 mil millones	Resolver conexión, consulta previa, licencias, gestión social y flexibilidad comercial de los proyectos viables	Aprovechamiento del potencial eólico de La Guajira y creación de proveedores regionales
IP Energía solar fotovoltaica (Guayepo, El Paso)	M5: En ejecución física	Inversionistas privados/ operadores de red Definir liderazgo nacional, estructuración y ruta de financiación	Inversión privada USD 631 millones	Completar obras, conexión, refuerzos de red y contratos de comercialización	Aumento de oferta limpia, diversificación de condiciones para industria y nuevos usuarios energéticos
IP Proyecto Sirius de gas costa afuera (off-shore)	M3: Evaluación/decisión final de inversión	Inversionistas privados/ ANH/DIMAR/ANLA/ comunidades locales Dar certidumbre regulatoria, ambiental y de infraestructura	Inversión privada + preventas de gas USD 4.100 millones	Completar consulta previa, licenciamiento, decisión final de inversión e infraestructura de transporte	Abastecimiento nacional de gas, generación de regalías y respaldo a la transición energética

1.4. NUEVAS INDUSTRIAS ENERGÉTICAS

PROYECTO/ APUESTA	MADUREZ/ ESTADO	ACTORES/ DECISIÓN NACIONAL	FINANCIACIÓN	HITO 2026-2030	RESULTADO DE LARGO PLAZO
IP Energía eólica costa afuera (off-shore) - 7 proyectos	M1: Regulación ambiental y reestructuración comercial	Nación/Inversionistas privados/DIMAR/ MinEnergía/comunidades marítimas Definir liderazgo nacional, estructuración y ruta de financiación	Inversión privada USD 1.000 millones	Definir áreas, reglas ambientales, infraestructura portuaria, conexión eléctrica y condiciones de adjudicación	Nueva industria energética y portuaria, con demanda de servicios marítimos, logística, manufactura y operación
Hub de hidrógeno verde y nuevas industrias energéticas	M2: estructuración inicial y desarrollo de pilotos	Nación/MinEnergía/ UPME/inversionistas privados/clientes industriales Decisión regulatoria y coordinación sectorial	Inversión privada + cooperación + banca multilateral	Definir demanda, localización, energía, agua, suelo, infraestructura portuaria, regulación y pilotos de hidrógeno verde.	Escalar producción, exportación, proveedores y nuevas actividades industriales

Nota técnica. Los datos se construyeron a partir de la revisión de fuentes públicas y documentos técnicos citados en la bibliografía, y están sujetos a actualización.

RUTA CRÍTICA

La ruta debe empezar por cerrar la transición operativa y financiera del servicio eléctrico en el Caribe. Esto implica definir el esquema definitivo para el mercado atendido por Air-e, asegurar la cadena de pagos, normalizar usuarios y establecer metas verificables de reducción de pérdidas y mejora del recaudo. Sin esto, las inversiones posteriores seguirán expuestas a un mercado frágil, con baja confianza de usuarios, empresas e inversionistas.

El segundo paso es convertir la expansión de red en una cartera ejecutable, con responsables, fuentes de financiación y cronogramas de decisión. Caribe Conectado, Colectora, los refuerzos de transmisión, subestaciones y equipos de estabilidad deben ordenarse según su impacto sobre confiabilidad, conexión de nueva generación y atención de nueva demanda. La prioridad no debe ser anunciar más obras, sino asegurar que las críticas pasen de planeación a contratación, ejecución y seguimiento.

Después se debe organizar la entrada de nueva oferta energética con criterios de madurez. Los proyectos solares, eólicos y de gas off-shore deben priorizarse según avance técnico, cierre financiero, permisos, consulta previa, capacidad de conexión e impacto sobre seguridad energética. Esto permitiría evitar que la capacidad de red quede atrapada en iniciativas que no avanzan y concentrar la gestión pública en los proyectos que realmente pueden entrar al sistema.

La agenda energética debe vincularse con apuestas productivas concretas. La región necesita definir qué actividades industriales, portuarias, turísticas, agroindustriales y tecnológicas podrían expandirse con una red más confiable y una mayor oferta de energía. La Mesa Energética, la Gestora Energética y la Gerencia Caribe deberían articular el seguimiento a estos hitos, facilitar la toma de decisiones con la Nación y asegurar que los proyectos del sector se traduzcan en nueva inversión, empleo y generación de valor agregado para el Caribe.





LÍNEAS DE INVERSIÓN

Conectividad regional: conectar el Caribe consigo mismo

El Caribe aún no funciona como un sistema logístico plenamente integrado. Aunque la región cuenta con puertos, aeropuertos, vías nacionales, corredores férreos, transporte fluvial y una base productiva diversa, estas infraestructuras no siempre se conectan entre sí. Como resultado, varios nodos urbanos, turísticos, portuarios y agroindustriales operan de manera fragmentada, mientras amplias zonas rurales y municipios intermedios permanecen alejados de los principales mercados. La región dispone de activos estratégicos, pero todavía enfrenta altos costos para movilizar carga, personas y servicios dentro de su propio territorio.

Dentro de esta red, el río Magdalena sigue siendo un activo estratégico cuyo aprovechamiento depende de mejorar sus condiciones de navegabilidad. La agenda portuaria contempla obras hidráulicas por cerca de \$893 mil millones para estabilizar su operación y reducir la dependencia del dragado permanente, junto

con un esquema de mantenimiento de largo plazo hasta 2030 (Asoportuaria, 2026).

Esta incertidumbre afecta la competitividad portuaria de Barranquilla, la cual depende del canal de acceso para pasar buques con más de 10 metros de calado. A esto se suma la deconstrucción del antiguo Puente Pumarejo, necesaria para habilitar el paso de buques de mayor tamaño aguas arriba y aprovechar el río como conexión hacia el centro del país.

La falta de integración también se refleja en proyectos que llevan años sin culminarse. La conexión vial Cartagena-Barranquilla-Ciénaga aún no funciona como un corredor continuo, mientras que el Tren Regional del Caribe sigue en una etapa de prefactibilidad y todavía requiere complementar estudios, definir su modelo operativo y establecer una ruta de financiación. En materia aeroportuaria, la modernización del Ernesto Cortissoz y la ampliación del Simón Bolívar todavía dependen de cierres técnicos, financieros y ambientales.

APUESTAS

Las apuestas de conectividad deben ordenar los proyectos que realmente integran al Caribe y reducen sus costos logísticos. Por lo tanto, el foco debe estar en las inversiones que acerquen la producción a los corredores regionales, faciliten el comercio exterior y permitan que más valor se quede en el territorio.

Esa cartera puede organizarse en cuatro frentes: río y puertos, red férrea, corredores viales estratégicos y aeropuertos. El río Magdalena, el canal de acceso, y las concesiones portuarias deben leerse como una misma agenda logística; las dobles calzadas y el tren deben articular carga, turismo y ciudades; y los aeropuertos y vías secundarias deben complementar esa red donde tengan mayor impacto productivo y territorial.

Tabla 6: Proyectos de conectividad integradores

■ Obra nueva
 ■ Modernización/ mantenimiento
 ■ Terminación/ desbloqueo
 ■ Programas estratégicos
 ■ Estudios/ prefactibilidad/ factibilidad
 ■ Gobernanza y gestión institucional

2.1. CONECTIVIDAD FLUVIAL

PROYECTO/ APUESTA	MADUREZ/ ESTADO	ACTORES/ DECISIÓN NACIONAL	FINANCIACIÓN	HITO 2026-2030	RESULTADO DE LARGO PLAZO
Río Magdalena, Canal de acceso a Barranquilla y navegabilidad hasta Barrancabermeja	M6: Operación y estructuración de largo plazo	MinTransporte / Cormagdalena / INVÍAS / ANI Priorizar en Plan Nacional de Desarrollo, asegurar recursos y definir el modelo institucional de largo plazo	Nación + APP/ concesión según componente \$1,96 billones	Definir una solución estable para el canal de acceso a Barranquilla y la navegabilidad hasta Barrancabermeja, con obras, operación, mantenimiento y financiación de largo plazo	Navegabilidad, estabilidad portuaria, reducción de costos logísticos y conexión con el interior del país
Deconstrucción del antiguo Puente Pumarejo	M2: Estructuración financiera	Nación / INVÍAS Definir cofinanciación y/o cierre financiero	Nación \$146 mil millones	Cierre financiero definitivo, manejo ambiental	Navegación de buques de mayor tamaño aguas arriba y mejora el aprovechamiento logístico del río

2.2. CONECTIVIDAD FÉRREA

PROYECTO/ APUESTA	MADUREZ/ ESTADO	ACTORES/ DECISIÓN NACIONAL	FINANCIACIÓN	HITO 2026-2030	RESULTADO DE LARGO PLAZO
APP Tren La Dorada-Chiriguana (525 km)	M4: APP adjudicada/ preconstrucción	ANI/ concesionario Definir liderazgo nacional, estructuración y ruta de financiación	APP + pagos públicos contractuales + ingresos operativos \$3,4 billones	Aprobar diseños, completar gestión predial y ambiental, asegurar cierre financiero e iniciar obras	Fortalece la conexión férrea interior-Caribe, reduce costos logísticos y habilita transporte de pasajeros
Factibilidad Tren Regional del Caribe (365 km)	M2: Prefactibilidad	Nación / gobernaciones / ciudades Acelerar licencias, consultas y coordinación interinstitucional	Nación + gobernaciones + banca multilateral \$40 mil millones	Completar factibilidad, trazado, demanda, licencias, integración urbana y modelo de operación y financiación	Cierre financiero, contratación y construcción por fases
Prefactibilidad conexión férrea entre el departamento de La Guajira y el corredor ferroviario del Atlántico (180 km)	M2: Prefactibilidad	Nación / gobernaciones / operadores ferroviarios Definir liderazgo nacional, estructuración y ruta de financiación	Nación \$11,4 mil millones	Hacer seguimiento al estudio, validar demanda, trazado, conexión portuaria, impacto ambiental y modelo de operación	Cierre financiero, contratación y construcción por fases
Tren entre Golfos: Conexión Golfo de Morrosquillo y Golfo de Urabá (222 km)	M1: Estudios iniciales y alcance preliminar	Nación / territorios / puertos / ANI Definir liderazgo nacional, estructuración y ruta de financiación	Banca multilateral + APP, si es viable USD 8 mil millones	Validar demanda, trazado, interoperabilidad, impacto ambiental, costo-beneficio y alternativas logísticas	Cierre financiero, contratación y construcción por fases

2.3. CONECTIVIDAD VIAL

PROYECTO/ APUESTA	MADUREZ/ ESTADO	ACTORES/ DECISIÓN NACIONAL	FINANCIACIÓN	HITO 2026-2030	RESULTADO DE LARGO PLAZO
Autopistas del Caribe: Cartagena-Barranquilla (Liquidación)	M5: Liquidación y nueva estructuración	ANI/ INVIAS / concesionarios / Nación Acelerar licencias, consultas y coordinación interinstitucional	Nación \$4,3 billones en liquidación	Resolver liquidación, actualizar alcance, predios y licencias, y definir un nuevo esquema para completar la conexión Cartagena-Barranquilla	Reducción de tiempos y costos de transporte, seguridad vial y conexión con el corredor turístico-portuario
APP Dobles calzadas: Barranquilla-Ciénaga	M5: En ejecución física	ANI / INVIAS / concesionarios / Nación Acelerar licencias, consultas y coordinación interinstitucional	Peajes + Gobernación /APP \$1,7 billones	Resolver cierres financieros y ambientales, y completar obras o contratos prioritarios	Reducción de tiempos y costos de transporte, seguridad vial y conexión con el corredor turístico-portuario
APP viaductos Ciénaga - Barranquilla	M5: En ejecución física	ANI / INVIAS / concesionarios / Nación Acelerar licencias, consultas y coordinación interinstitucional	Peajes + Gobernación / APP \$630 mil millones	Resolver cierres financieros y ambientales, y completar obras o contratos prioritarios	Reducción de riesgo ambiental y vial en la Ciénaga Grande y liberación de condiciones para doble calzada
APP Corredor logístico Puerto Giraldo, Salamina, Fundación (Puente de la Hermandad)	M3: Factibilidad	MinTransporte / gobernaciones / INVIAS / UPIT Definir cofinanciación y cierre financiero	Nación + Gobernaciones + peajes \$366 mil millones	Completar contratación de factibilidad, control de erosión, trazado, variantes y modelo financiero	Cruce transversal del río Magdalena, integración logística Atlántico-Magdalena, y conectividad en zonas de alta fragilidad territorial
Interconexión río-carreteras: río San Jorge-Magangué-La Mojana	M2: Prefactibilidad	MinTransporte / INVIAS / gobernaciones Definir liderazgo nacional, estructuración y ruta de financiación	Nación + regalías + territorios \$250 mil millones	Definir solución técnica, demanda, trazado, predios, impacto ambiental y conexión con centros de acopio y corredores de La Mojana	Conexión de la producción rural con carreteras, centros de acopio y mercados, reducción de pérdidas

2.4. CONECTIVIDAD AÉREA

PROYECTO/ APUESTA	MADUREZ/ ESTADO	ACTORES/ DECISIÓN NACIONAL	FINANCIACIÓN	HITO 2026-2030	RESULTADO DE LARGO PLAZO
Ampliación pista Aeropuerto Simón Bolívar	M4: Cierre financiero y ambiental	Aerocivil / ANI / concesionarios / inversionistas privados Evaluar, aprobar y coordinar planes maestros, concesiones, licencias y cierres financieros	Banca multilateral + ingresos aeroportuarios \$1,8 billones	Cerrar financiación, gestión ambiental y coordinación con el plan maestro; ejecutar ampliación de pista.	Crecimiento turístico de Santa Marta y mejora de la operación aeroportuaria
IP modernización Aeropuerto Ernesto Cortissoz	M5: En ejecución física	Aerocivil / ANI / MinTransporte / inversionistas privados / alcaldía Evaluar, aprobar y coordinar planes maestros, concesiones, licencias y cierres financieros	Inversión privada \$3,1 billones	Actualizar plan maestro, armonizar con obras existentes y evaluar el cierre de la iniciativa privada	Aumento de la competitividad aérea y atracción de nuevos vuelos internacionales
IP Modernización y ampliación Aeropuerto Rafael Núñez	M5: En ejecución física	Operador / ANI / consorcios / alcaldía Evaluar, aprobar y coordinar planes maestros, concesiones, licencias y cierres financieros	Crédito + inversión privada \$922 mil millones	Culminación de las obras civiles e inauguración de la nueva terminal internacional	Cierre financiero de la concesión y la transición operativa definitiva hacia el Nuevo Aeropuerto de Bayunca
Modernización y ampliación Aeropuerto del Golfo de Morrosquillo	M5: En ejecución física	Aerocivil / ANI / DNP / MinTransporte / consorcio / territorios Evaluar, aprobar y coordinar planes maestros, concesiones, licencias y cierres financieros	Nación \$133 mil millones	Completar obras, asegurar operación comercial, rutas, promoción turística y mantenimiento	Consolidación de Tolú y Sucre como destino turístico
IP Aeropuerto de Bayunca	M3: Factibilidad	Inversionistas privados / ANI / Aerocivil / MinTransporte / ANLA Evaluar, aprobar y coordinar planes maestros, concesiones, licencias y cierres financieros	Inversión privada USD 1.000 millones	Cerrar factibilidad, demanda, licenciamiento, predios y coordinación con Rafael Núñez	Ampliación de la capacidad aérea de Cartagena

Nota técnica. Los datos se construyeron a partir de la revisión de fuentes públicas y documentos técnicos citados en la bibliografía, y están sujetos a actualización.

RUTA CRÍTICA

La ruta debe empezar por ordenar la cartera multimodal según su capacidad de conectar producción, puertos, ciudades y mercados. El primer filtro no debería ser qué proyecto suena más grande, sino cuál reduce costos logísticos, mejora la integración regional y permite que más valor se quede en el Caribe.

La agenda de conectividad debe iniciar por asegurar la navegabilidad y competitividad portuaria del río Magdalena. Las obras hidráulicas, el dragado de largo plazo, y la deconstrucción del antiguo Puente Pumarejo deben tratarse como un paquete logístico, porque de su avance depende buena parte de la conexión del Caribe con el interior del país y con el comercio exterior.



Mientras se fortalece el río, la región debe avanzar en estudios, diseños y estructuración de los proyectos que todavía no tienen cierre técnico ni financiero. Esto aplica a corredores férreos, dobles calzadas, cruces sobre el Magdalena, proyectos aeroportuarios y conexiones interregionales que aún requieren maduración. El objetivo es evitar que, cuando exista voluntad política o recursos disponibles, las obras se retrasen por falta de estudios, licencias, predios, estructuración contractual o fuentes de financiación definidas.

En paralelo, las vías secundarias y terciarias deben priorizarse donde tengan mayor efecto productivo y social, es decir, concentrar esfuerzos en los tramos que conectan zonas agropecuarias, municipios rurales, destinos turísticos y centros intermedios con los corredores regionales. Esa conectividad de menor escala es clave para que la producción llegue a los mercados con menores costos, menos pérdidas y mejores oportunidades para los territorios más rezagados.



LÍNEAS DE INVERSIÓN

Agua: sistema de dignidad y productividad

El agua es una de las restricciones sociales y productivas más importantes del Caribe. Cuando el servicio no es suficiente, continuo y seguro, se afecta la vida diaria de los hogares. Cuando no existen sistemas de riego, almacenamiento e infraestructura operativa, también se limita la productividad del campo y se reduce la posibilidad de consolidar una economía agropecuaria y agroindustrial más fuerte.

Las brechas en agua para consumo humano siguen siendo profundas, pero no se expresan de la misma manera en todo el Caribe. En algunos territorios el problema principal sigue siendo el acceso básico, como ocurre en La Guajira, donde la cobertura de acueducto apenas alcanza el 41%, frente a un departamento como Atlántico, que registra una cobertura cercana al 96% (DNP, 2025). En otros casos, el reto está menos en la

existencia de redes y más en la continuidad, calidad y sostenibilidad del servicio. Santa Marta refleja esa dificultad, pues la empresa pública encargada del acueducto y alcantarillado permanece intervenida y aún requiere una solución de largo plazo.

El agua también es una condición para transformar la economía rural del Caribe. En territorios con vocación agrícola y agroindustrial, la falta de riego, almacenamiento y distritos operativos reduce la productividad, aumenta la dependencia del clima y dificulta la consolidación de cadenas productivas. La Represa del Río Ranchería resume bien este desafío: aunque la infraestructura existe, sus componentes de acueducto y riego todavía no se han traducido plenamente en agua para los hogares ni en productividad para el campo.

APUESTAS

La agenda del agua debe integrar dos prioridades que suelen tratarse por separado. La primera es garantizar sistemas completos, operados y sostenibles para la población. La segunda es desarrollar infraestructura de riego y abastecimiento productivo que permita elevar la productividad rural y agroindustrial. En el Caribe, el agua debe servir para cerrar brechas básicas y, al mismo tiempo, para ampliar la base económica de los territorios rurales.

Tabla 7: Proyectos de agua integradores

■ Obra nueva
 ■ Modernización/ mantenimiento
 ■ Terminación/ desbloqueo
 ■ Programas estratégicos
 ■ Estudios/ prefactibilidad/ factibilidad
 ■ Gobernanza y gestión institucional

3.1. AGUA PARA HOGARES

PROYECTO/ APUESTA	MADUREZ/ ESTADO	ACTORES/ DECISIÓN NACIONAL	FINANCIACIÓN	HITO 2026-2030	RESULTADO DE LARGO PLAZO
Nuevo acueducto de Santa Marta y plantas desalinizadoras (seis proyectos)	M3: Factibilidad	MinVivienda / alcaldía / Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios / operador Definir cofinanciación, regulación y ruta de ejecución	Nación + territorios + regalías/crédito \$3,3 billones	Adjudicación, construcción, puesta en marcha de la Planta Desalinizadora de Taganga y consolidación de la red	Cierre de una brecha histórica de abastecimiento, reducción de dependencia de lluvias y continuidad del servicio
Solución estructural de abastecimiento en Cartagena	M6: Soluciones en ejecución y estructuración	Operador / alcaldía / Ecopetrol / MinVivienda Definir cofinanciación, regulación y ruta de ejecución	Operador + Ecopetrol + alcaldía \$146 mil millones	Entrada en operación de la planta de tratamiento el Cerro y nuevas líneas de conducción	Seguridad en el abastecimiento y reducción de racionamientos
Acueducto Regional del Golfo, Sabanas y Montes de María	M2: Diseños y estructuración	Operador / gobernaciones / Nación / comunidades locales Definir cofinanciación, operador, regulación y ruta de ejecución	Regalías + Nación + gobernaciones \$450 mil millones	Cierre de la fase de consultoría técnica y la adjudicación de la licitación para la construcción de la red matriz e infraestructura de captación del acueducto regional	Abastecimiento de agua potable en municipios rezagados y condiciones para el desarrollo del sector turístico
Estabilización del servicio de acueducto en Valledupar	M6: Estabilización del servicio	Operador / alcaldía / gobernación / comunidades rurales Definir cofinanciación, regulación y ruta de ejecución	Alcaldía + Nación + tarifa \$150 mil millones	Culminación del 100% de las obras de optimización hidráulica en los 25 corregimientos y el levantamiento de la intervención administrativa de Emdupar	Continuidad del servicio y sostenibilidad empresarial

3.2. AGUA PARA PRODUCIR

PROYECTO/ APUESTA	MADUREZ/ ESTADO	ACTORES/ DECISIÓN NACIONAL	FINANCIACIÓN	HITO 2026-2030	RESULTADO DE LARGO PLAZO
Programa Regional de Abastecimiento de Agua Potable y Saneamiento Básico Rural	M4: En ejecución en distintas velocidades según urgencia	MinVivienda / Gestores Comunitarios del Agua / operadores / comunidades étnicas Medidas excepcionales de emergencia frente al Fenómeno de El Niño	Nación + banca multilateral + regalías + tarifa \$3,1 billones	Definir focalización, soluciones modulares, modelos comunitarios, operación, metas y cofinanciación por subregión	Cierre de una brecha histórica de abastecimiento, reducción de dependencia de lluvias y continuidad del servicio
Programa Regional de Distritos de Riego y Microrriego Eficiente	M4: Ejecución de obras menores y reactivación de infraestructura	MinAgricultura / ADR / FINAGRO / UPR / gobernaciones Crear una línea regional de preinversión y cofinanciación para riego eficiente	Nación + regalías + aportes productivos \$200 mil millones	Entrega física de los 34 distritos de mediana y pequeña escala rehabilitados y la modernización intrapredial de 30.000 fincas campesinas	Mayor productividad y estabilidad agropecuaria, uso eficiente del agua y reducción de pérdidas
Fase II de la Represa del Río Ranchería y distritos de riego	M4: Actualización de estudios y estabilización previa	ADR / operador / comunidades étnicas / MinVivienda Definir cofinanciación, regulación y ruta de ejecución	Nación + territorios + regalías \$1,5 billones	Firma del Conpes de Importancia Estratégica Nacional y la adjudicación de la licitación pública para la entrega técnica de agua a las plantas	Habilitación de riego, agroindustria, seguridad alimentaria y abastecimiento municipal de la Guajira

3.3. SANEAMIENTO Y GESTIÓN URBANA

PROYECTO/ APUESTA	MADUREZ/ ESTADO	ACTORES/ DECISIÓN NACIONAL	FINANCIACIÓN	HITO 2026-2030	RESULTADO DE LARGO PLAZO
Programa de saneamiento y adaptación urbana en cuerpos hídricos, PTAR y EBAR	M4: En ejecución en distintas velocidades según urgencia	MinVivienda / ANLA / municipios / operadores / MinInterior Acelerar licencias, consultas y coordinación interinstitucional	Nación + banca multilateral + gobernaciones	Priorizar sistemas urbanos críticos, completar licencias y diseños, y estructurar PTAR, EBAR y recuperación de cuerpos hídricos	Economía circular, la descarbonización costera y la protección de la salud pública, los ecosistemas, el desarrollo urbano y la actividad turística
Programa regional de alcantarillado	M4: En ejecución en distintas velocidades según urgencia	MinVivienda / operadores / alcaldías / veedurías ciudadanas Definir cofinanciación, operador, regulación y ruta de ejecución	Nación + regalías + gobernaciones	Priorizar municipios críticos, completar diseños, estructurar financiación y definir operación sostenible	Mejora de la salud pública, protección de fuentes hídricas y expansión urbana y empresarial

Nota técnica. Los datos se construyeron a partir de la revisión de fuentes públicas y documentos técnicos citados en la bibliografía, y están sujetos a actualización.

RUTA CRÍTICA

La ruta crítica debe partir de los territorios donde el riesgo de desabastecimiento ya es evidente, pero diferenciando el tipo de problema que enfrenta cada uno. En ciudades como Santa Marta, Cartagena y Valledupar, la prioridad está en asegurar continuidad, calidad del servicio, estabilidad de los operadores y soluciones de abastecimiento de largo plazo.

En zonas rurales y dispersas, especialmente en territorios como La Guajira, el reto sigue siendo garantizar acceso básico al agua potable mediante sistemas comunitarios, infraestructura apropiada y esquemas sostenibles de operación y mantenimiento. En ambos casos, la prioridad no puede limitarse a construir obras; cada solución debe tener responsable, recursos, seguimiento técnico y capacidad real de sostenerse en el tiempo.



Mientras se atienden esas urgencias, los proyectos regionales deben avanzar en estudios, diseños y cierre financiero. El Acueducto Regional de Montes de María, el Acueducto del Golfo de Morrosquillo, la Fase II de Ranchería y los programas de saneamiento no deberían esperar a que estalle una crisis para madurar. La región necesita dejar listos los proyectos que todavía no tienen cierre técnico, ambiental, contractual o financiero, de manera que puedan pasar a ejecución cuando existan recursos nacionales, regionales o de cooperación.

Al mismo tiempo, la infraestructura existente debe operar mejor. Esto implica que los proyectos de agua incorporen desde el inicio esquemas de operación, micromedición, reducción de pérdidas, catastro de redes y usuarios, seguimiento de calidad y capacidad local para responder a fallas. Sin ese componente, la región corre el riesgo de seguir acumulando infraestructura que mejora indicadores en el corto plazo, pero no garantiza continuidad ni sostenibilidad.

Finalmente, el agua productiva debe priorizarse donde tenga mayor efecto económico y social. Los distritos de riego, las soluciones rurales y los sistemas de abastecimiento deben conectarse con zonas agropecuarias, vías, mercados y cadenas de valor. A esta agenda debe sumarse el saneamiento, especialmente en los territorios donde las brechas de alcantarillado, tratamiento de aguas residuales y recuperación de cuerpos hídricos siguen afectando la salud pública, el ambiente y el desarrollo urbano. Así, el Caribe podrá dejar de tratar el agua únicamente como una respuesta de emergencia y empezar a asumirla como una base para cerrar brechas, elevar la productividad y mejorar la calidad de vida.



LÍNEAS DE INVERSIÓN

Adaptación climática: proteger el territorio para sostener el desarrollo

La adaptación climática es una condición para que el Caribe pueda sostener su desarrollo. Las inundaciones en La Mojana y Córdoba, la sedimentación del Canal del Dique, la erosión costera y las sequías afectan viviendas, vías, cultivos, puertos, playas, infraestructura turística, ecosistemas y seguridad alimentaria. Cuando estos riesgos no se gestionan de manera anticipada, las emergencias se repiten, las inversiones se vuelven más costosas y los territorios pierden capacidad para planear a largo plazo.

Además, las lluvias intensas superan la capacidad de drenaje y protección de varios municipios, y las temporadas secas aumentan la presión sobre el abastecimiento de agua y la producción agropecuaria. En el Canal del Dique, el manejo del agua y los sedimentos que

entran desde el río Magdalena hacia el sistema de ciénagas y las bahías de Cartagena y Barbacoas exige una gestión permanente. Allí la adaptación climática se relaciona con el control de inundaciones, la recuperación ambiental, la protección de infraestructura estratégica y la seguridad de las poblaciones cercanas.

La agenda también debe mirar los ecosistemas que sostienen buena parte de la economía regional. Manglares, ciénagas, arrecifes, playas, bosques secos, la Ciénaga Grande y la Sierra Nevada cumplen funciones ambientales, turísticas, pesqueras y de protección natural. Cuando esos activos se deterioran, el Caribe pierde biodiversidad, reduce su atractivo turístico, aumenta su exposición al riesgo y debilita oportunidades económicas asociadas a la restauración, el ecoturismo y la bioeconomía.

APUESTAS

Las apuestas de adaptación deben concentrarse en los territorios donde el riesgo climático ya afecta población, infraestructura y actividad productiva. La prioridad es proteger zonas expuestas a inundaciones, erosión costera, sedimentación, sequía y deterioro de ecosistemas estratégicos. Esta agenda debe reducir vulnerabilidades que frenan la inversión en el campo, el turismo, la logística, la pesca y otros sectores importantes para el Caribe, para que después vaya acompañada de mecanismos que impulsen iniciativas verdes que tengan en cuenta el cambio climático.

Tabla 8: Proyectos de adaptación climática integradores

■ Obra nueva
 ■ Modernización/ mantenimiento
 ■ Terminación/ desbloqueo
 ■ Programas estratégicos
 ■ Estudios/ prefactibilidad/ factibilidad
 ■ Gobernanza y gestión institucional

4.1. CONTROL DE INUNDACIONES

PROYECTO/ APUESTA	MADUREZ/ ESTADO	ACTORES/ DECISIÓN NACIONAL	FINANCIACIÓN	HITO 2026-2030	RESULTADO DE LARGO PLAZO
APP Restauración de ecosistemas afectados por el Canal del Dique	M5: APP contractual / ejecución y desbloqueo	ANI / operador / ANLA / gobernaciones / comunidades étnicas / Cormagdalena Acelerar licencias, consultas y coordinación interinstitucional	APP + Nación con vigencias futuras \$3,1 billones	Culminación de la fase de diseños definitivos y el inicio de la construcción física de los sistemas de esclusas y compuertas en Calamar y Puerto Badel	Protección de la Bahía de Cartagena y Barbacoas, reduce inundaciones, controla sedimentos y recupera ecosistemas
Macroproyecto de Adaptación Integral La Mojana	M1: Algunos componentes en ejecución física	UNGRD / MinAmbiente / gobernaciones / alcaldías / asociaciones agrícolas Definir liderazgo nacional, estructuración y ruta de financiación	Gobernaciones + Nación con vigencias futuras \$2,2 billones	Cierre técnico total del boquete de Caregato y la reconexión hídrica controlada de la cuenca baja mediante el Canal de La Esperanza	Protección de municipios, vías, cultivos y seguridad alimentaria en zona recurrentemente inundable

4.2. EROSIÓN COSTERA

PROYECTO/ APUESTA	MADUREZ/ ESTADO	ACTORES/ DECISIÓN NACIONAL	FINANCIACIÓN	HITO 2026-2030	RESULTADO DE LARGO PLAZO
Programa regional de protección frente a la erosión costera	M4: En ejecución física descentralizada	MinAmbiente / UNGRD / INVEMAR / DIMAR / INVIAS / territorios Adoptar una agenda nacional-regional de protección costera y cofinanciación plurianual	Nación + cooperación internacional + fondos ambientales	Implementación total de la Fase 1 del Plan Maestro de Erosión Costera (PMEC 2025-2040) en los 56 puntos más críticos del litoral Caribe	Implementación por tramos, mantenimiento y monitoreo costero permanente

4.3. MECANISMOS EN FINANZAS AMBIENTALES Y PRODUCTIVIDAD

PROYECTO/ APUESTA	MADUREZ/ ESTADO	ACTORES/ DECISIÓN NACIONAL	FINANCIACIÓN	HITO 2026-2030	RESULTADO DE LARGO PLAZO
Programa de restauración ecosistémico, carbono azul y bonos de biodiversidad	M1: Consolidación comercial y expansión técnica	MinAmbiente / INVEMAR / ONGs / corporaciones autónomas / comunidades Definir liderazgo, estructuración y ruta de financiación	Inversión privada + banca multilateral + cooperación internacional	Lograr la primera venta masiva en el mercado internacional de Créditos de Biodiversidad del Caribe y certificar 50.000 nuevas hectáreas de manglar bajo el estándar mundial de Carbono Azul	Escalar restauración y pagos ambientales con monitoreo de resultados
Aceleradora de Bioeconomía y Economía Azul del Caribe	M2: Estructuración institucional, convocatorias de proyectos y ruedas de relacionamiento financiero	MinCiencias / banca multilateral / sector privado / ONGs / comunidades costeras Definir liderazgo, estructuración y ruta de financiación	Regalías + Nación + banca multilateral	Portafolio de proyectos, aliados científicos, financiamiento y flexibilidad regulatoria	Creación de negocios basados en biodiversidad, biotecnología, ecoturismo, pesca sostenible y restauración

Nota técnica. Los datos se construyeron a partir de la revisión de fuentes públicas y documentos técnicos citados en la bibliografía, y están sujetos a actualización.

RUTA CRÍTICA

La ruta crítica ambiental no debería empezar por volver a enumerar los territorios más expuestos, sino por incorporar el riesgo climático en las decisiones de inversión. El primer paso es contar con una lectura regional compartida que permita definir dónde no se puede seguir construyendo igual, qué infraestructura debe adaptarse y qué ecosistemas cumplen una función de protección. Con esa base, las intervenciones pueden dejar de responder únicamente a emergencias y empezar a formar parte de la planeación territorial, urbana y productiva.

El siguiente paso es convertir esas prioridades en una cartera ambiental estructurada, con estudios, acuerdos comunitarios, responsabilidades de operación y resultados medibles. Solo entonces será posible combinar recursos públicos con financiación climática, cooperación y capital privado, mediante instrumentos como carbono azul, bonos de biodiversidad o inversión en infraestructura natural. La meta no es sumar proyectos ambientales, sino lograr que la prevención del riesgo y la conservación se conviertan en criterios permanentes para decidir dónde y cómo invierte el Caribe.





LÍNEAS DE INVERSIÓN

Inversión social: cerrar brechas para aumentar productividad



El rezago social del Caribe tiene expresiones distintas según el territorio. Mientras las capitales concentran buena parte de los servicios, las empresas, las universidades y las oportunidades laborales, muchos municipios intermedios y zonas rurales siguen enfrentando brechas importantes en educación, salud, vivienda, conectividad y acceso a empleos formales. Esta desigual distribución de oportunidades exige una inversión social diferenciada, capaz de responder tanto a los retos urbanos como a las necesidades más básicas de los territorios rurales y dispersos.

En la ruralidad y en las periferias, las brechas básicas limitan las oportunidades mucho antes de que una persona llegue al mercado laboral. Donde persiste el analfabetismo, la baja escolaridad y la deserción, también se reducen las posibilidades de acceder a formación técnica y empleo formal.

En los municipios intermedios, el reto está en fortalecer servicios, equipamientos, formación técnica y seguridad urbana básica. Estos

territorios pueden acercar a la población rural a instituciones educativas, atención en salud, oferta pública, y empresas, pero para hacerlo necesitan mayor capacidad institucional y mejores condiciones para conectar población, producción y servicios.

En las capitales y principales nodos urbanos, la prioridad es cualificar la fuerza laboral y conectar mejor la formación con la demanda empresarial. El bilingüismo, la educación técnica, la formación digital y los programas orientados a turismo, salud, logística, BPO, KPO, tecnología e industrias creativas pueden mejorar la empleabilidad y abrir oportunidades de exportación de servicios. Esa agenda, sin embargo, necesita entornos seguros para prosperar, donde la extorsión y la criminalidad en zonas comerciales, turísticas y productivas afectan comercios, transportadores, hoteles y pequeñas empresas, reducen competitividad y limitan la inversión. Por eso, la seguridad también debe entenderse como una condición para que la inversión social se traduzca en empleo, movilidad social y mayor actividad económica.

APUESTAS

Las apuestas sociales del Caribe deben reconocer que las necesidades cambian entre capitales, municipios intermedios, periferias y zonas rurales dispersas. En unos casos, la prioridad será cerrar brechas básicas de educación, salud, vivienda y conectividad. En otros, cualificar talento, fortalecer bilingüismo, mejorar seguridad urbana y conectar la formación con sectores productivos de mayor crecimiento. La inversión social debe ayudar a que más personas puedan participar en la economía regional y acceder a empleos de mejor calidad.

Tabla 9: Proyectos sociales integradores

■ Obra nueva
 ■ Modernización/ mantenimiento
 ■ Terminación/ desbloqueo
 ■ Programas estratégicos
 ■ Estudios/ prefactibilidad/ factibilidad
 ■ Gobernanza y gestión institucional

5.1. REDUCCIÓN DE BRECHAS ENTRE LO RURAL Y URBANO

PROYECTO/ APUESTA	MADUREZ/ ESTADO	ACTORES/ DECISIÓN NACIONAL	FINANCIACIÓN	HITO 2026-2030	RESULTADO DE LARGO PLAZO
Red regional de telesalud y telemedicina para municipios rurales	M4: Ejecución de algunas líneas y estructuración del programa centralizado	MinSalud / MinTIC / E.S.E / gobernaciones / municipios / juntas comunitarias Flexibilidad normativa, conectividad satelital e inclusión de la red en el modelo de atención primaria	Nación + regalías \$210 mil millones	Validar demanda y experiencias existentes, priorizar municipios, asegurar conectividad, equipos, profesionales y sostenibilidad operativa	Reducción de barreras de acceso, mejora de atención oportuna y conexión territorios dispersos con especialistas
Programa regional de alfabetización, nivelación y permanencia escolar rural	M4: Ejecución de algunas líneas y estructuración del programa centralizado	MinEducación / RAP Caribe / gobernaciones / organizaciones comunitarias Homologación de modelos educativos flexibles, recursos de fondos OCAD y planta docente rural	Nación + SGP + fondos de cooperación internacional	Focalización rural, operadores, conectividad, transporte escolar y metas por subregión	Mayor empleabilidad, permanencia educativa y acceso a formación técnica

5.2. POTENCIALIZAR EL TALENTO

PROYECTO/ APUESTA	MADUREZ/ ESTADO	ACTORES/ DECISIÓN NACIONAL	FINANCIACIÓN	HITO 2026-2030	RESULTADO DE LARGO PLAZO
Fondo Caribe de Impacto Social	M1: Fase inicial de identificación de capitalización	Gerencia Caribe / sector privado / banca multilateral / fundaciones Definir metas, cofinanciación y operador	Banca multilateral + inversión privada	Evaluar viabilidad, gobernanza, medición de impacto, fuentes y primeros programas financiables	Financiación de iniciativas sociales con continuidad más allá de gobiernos locales
Fondo Regional de Becas (agroindustria, turismo energía, servicios digitales)	M0: Fondo por estructurar	MinTIC / MinCIT / universidades / gobernaciones / alcaldías Definir, metas, cofinanciación y operador	Nación + banca multilateral	Definir áreas de formación, población, permanencia, cofinanciación empresarial, prácticas y conexión con empleo	Talento para sectores estratégicos, movilidad social y empleo formal
Programa Caribe Bilingüe para nodos urbanos y turísticos	M5: En ejecución en Barranquilla y expansión regional por estructurar	MinCIT / universidades / British Council / COTELCO / alcaldías Adopción e inclusión del programa dentro del Plan Nacional de Desarrollo	Nación + alcaldías + crédito + banca multilateral	Consolidación, estandarización, certificación masiva, e institucionalización de nodos locales	Mayor empleo en turismo, BPO, KPO y servicios exportables

5.3. SEGURIDAD PARA LA ACTIVIDAD ECONÓMICA

PROYECTO/ APUESTA	MADUREZ/ ESTADO	ACTORES/ DECISIÓN NACIONAL	FINANCIACIÓN	HITO 2026-2030	RESULTADO DE LARGO PLAZO
Programa Regional de Choque contra la Extorsión y el Multicrimen	M4: En ejecución de distintos niveles por territorio	Gobernaciones / MinDefensa / MinInterior / Policía Nacional / Fiscalía Definir adiciones presupuestales, aumento de fuerzas especiales urbanas, el control técnico de las cárceles	Gobernaciones + alcaldías + fondo de seguridad + \$150 mil millones	Definir modelo regional de inteligencia, interoperabilidad, focalización territorial, protección empresarial y coordinación con Fiscalía y Policía	Reducción extorsión y crimen organizado que afecta el comercio, transporte, turismo y operación empresarial

Nota técnica. Los datos se construyeron a partir de la revisión de fuentes públicas y documentos técnicos citados en la bibliografía, y están sujetos a actualización.

RUTA CRÍTICA

La ruta debe comenzar por concentrar la inversión en los territorios donde una intervención coordinada pueda cerrar varias brechas al mismo tiempo. Para ello, la región necesita definir prioridades concretas, población objetivo, responsables y metas comunes, evitando que educación, salud, conectividad y acompañamiento social sigan avanzando como programas separados.



Con una base territorial más equilibrada, el siguiente paso es convertir las capacidades de la población en oportunidades económicas. Esto requiere articular formación, empleo y emprendimiento mediante alianzas entre gobiernos, instituciones educativas, empresas y organizaciones locales, de manera que el talento encuentre rutas reales para vincularse a proyectos productivos, crear empresas y crecer dentro de la región.

El cierre de la ruta está en proteger esos avances. La inversión social pierde impacto cuando la extorsión, el hurto y otras economías criminales frenan negocios, desplazan inversión o debilitan la confianza. Por eso, la seguridad debe integrarse a la agenda desde los territorios productivos y comerciales, con prevención, inteligencia, respuesta institucional y mecanismos de protección para emprendedores, trabajadores y empresas.

Finalmente, la inversión social necesita seguimiento por resultados. Cada programa debería medir no solo cuántas personas atiende, sino cuántas permanecen en el sistema educativo, acceden a formación pertinente, mejoran su empleabilidad, reciben atención oportuna o logran vincularse a oportunidades económicas. Sin esa medición, el Caribe seguirá ejecutando gasto social sin saber con claridad qué intervenciones están cambiando trayectorias de vida y cuáles deben rediseñarse.



LÍNEAS DE INVERSIÓN

Desarrollo productivo: de potencial a cadenas de valor

El principal desafío productivo del Caribe no es la falta de actividades económicas, sino la alta concentración de la productividad. Barranquilla y Cartagena ya funcionan como los principales centros empresariales, industriales, logísticos y de servicios de la región, mientras buena parte del resto del territorio continúa con estructuras productivas de menor escala, baja transformación y limitada articulación con los mercados nacionales e internacionales. La brecha no solo existe frente a otras regiones del país, sino también dentro del mismo Caribe, donde el crecimiento sigue concentrado en pocos nodos urbanos.

Esa diferencia es especialmente visible en las zonas rurales. Aunque el Caribe cuenta con ventajas comparativas en palma, arroz, banano, yuca, frutas tropicales, coco, plátano y ganadería, buena parte de esa producción continúa limitada por baja productividad, escasa transformación, deficiencias de riego, vías terciarias en mal estado y una débil infraestructura logística.

Al mismo tiempo, los territorios minero-energéticos, especialmente Cesar, La Guajira y Magdalena, enfrentan una vulnerabilidad

creciente por su dependencia del carbón. Una reducción de esta actividad afectaría empleo, proveedores, regalías y finanzas territoriales, en un contexto donde la diversificación productiva aún es limitada. Esto hace necesario preparar con anticipación nuevas actividades económicas capaces de sostener el crecimiento y el empleo en esos territorios.

En este contexto, la brecha productiva también refleja una debilidad institucional y financiera. Muchas subregiones tienen vocaciones claras, pero no cuentan con mecanismos suficientes para convertirlas en proyectos empresariales, atraer inversión, articular actores públicos y privados o conectar a las empresas con infraestructura, talento y mercados. A esto se suma la falta de instrumentos financieros regionales que respondan a las necesidades de pequeños productores, proveedores y empresas en proceso de modernización o reconversión. Sin agencias subregionales con capacidad técnica y sin un fondo que facilite crédito, garantías y capital, muchas oportunidades territoriales siguen dependiendo de esfuerzos aislados y no logran escalar hacia actividades de mayor valor.

APUESTAS

A diferencia de las otras líneas de inversión, las apuestas de productividad no deben leerse como un listado de proyectos con costos y plazos, sino como una ruta para articular al sector público y privado alrededor de la transformación productiva. El foco está en identificar qué sectores deben conectarse mejor, qué territorios tienen mayor potencial y qué mecanismos pueden ayudar a las empresas a crecer, tecnificarse, acceder a financiación y llegar a mercados más exigentes. Por eso, esta agenda debe entenderse como un conjunto de apuestas para fortalecer cadenas agroindustriales, preparar la reconversión minero-energética, desarrollar servicios urbanos de mayor valor y crear instrumentos financieros que permitan escalar iniciativas que hoy siguen dispersas o en fase piloto.

Tabla 10: Apuestas de desarrollo productivo

■ Obra nueva
 ■ Modernización/ mantenimiento
 ■ Terminación/ desbloqueo
 ■ Programas estratégicos
 ■ Estudios/ prefactibilidad/ factibilidad
 ■ Gobernanza y gestión institucional

6.1. CAMPO PRODUCTIVO Y AGROINDUSTRIAL

PROYECTO/ APUESTA	MADUREZ/ ESTADO	ACTORES/ DECISIÓN NACIONAL	ENFOQUE	INSTRUMENTO QUE LO ACTIVA	RESULTADO DE LARGO PLAZO
Cadenas ancla agroindustriales	M1: Portafolio por priorizar por subregión	Sector privado / gobernaciones / MinAgricultura / MinCIT / gremios sectoriales Crear instrumentos de política productiva y financiación diferenciados para los motores regionales	Zonas rurales con potencial en coco, plátano, palma renovada, banano, frutas tropicales, arroz, yuca y ganadería tecnificada	Priorización de cadenas por subregión, acuerdos comerciales, asistencia técnica, riego, certificaciones y organización de productos	Transformación local, mayores ingresos rurales, proveedores regionales y empleo formal
Food hubs y logística rural	M2: Prefactibilidad	MinAgricultura / MinCIT / ADR / INVIAS / sector privado Crear instrumentos de política productiva y financiación diferenciados para los motores regionales	Nodos agropecuarios con conexión a mercados urbanos, puertos y corredores viales	Centros de acopio, cadena de frío, plataformas logísticas rurales y modelo de operación público-privado	Mayor escala comercial, acceso a nuevos mercados y fortalecimientos de cadenas agroindustriales

6.2. TRANSICIÓN PRODUCTIVA MINERO-ENERGÉTICA

PROYECTO/ APUESTA	MADUREZ/ ESTADO	ACTORES/ DECISIÓN NACIONAL	ENFOQUE	INSTRUMENTO QUE LO ACTIVA	RESULTADO DE LARGO PLAZO
Reconversión productiva de territorios minero-energéticos	M4: Ejecución por iniciar	MinEnergía / SENA / gobernaciones / sector privado / comunidades Definir planes de cierre y transición, y usos futuros de activos	Cesar, La Guajira y Magdalena	Formación laboral, atracción de inversión, fortalecimiento de proveedores y nuevas actividades productivas	Diversificación económica, empleo alternativo y menor vulnerabilidad fiscal

6.3. FINANCIACIÓN Y FOMENTO EMPRESARIAL

PROYECTO/ APUESTA	MADUREZ/ ESTADO	ACTORES/ DECISIÓN NACIONAL	ENFOQUE	INSTRUMENTO QUE LO ACTIVA	RESULTADO DE LARGO PLAZO
Servicios urbanos de alto valor	M5: En ejecución activa	Sector privado / agencias de promoción de inversión / gremios / alcaldías / MinTIC / MinCIT / ProColombia Definir incentivos fiscales para la exportación de servicios	Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Montería, Valledupar, Sincelejo, Riohacha	Bilingüismo, formación digital, promoción de inversión, conectividad empresarial y apoyo a sectores como turismo, salud, logística, BPO, KPO, tecnología e industrias creativas	Empleo formal urbano, exportación de servicios y nuevas empresas
Fondo Caribe de Transformación Productiva	M2: prefactibilidad y radicación legislativa	MinCIT / DNP / Banca multilateral / sector privado / territorios Diseñar el vehículo financiero, su capitalización inicial, las reglas de elegibilidad y los operadores	Regional	Crédito de redescuento, garantías, cofinanciación, asistencia técnica y capital para inversión productiva	Modernización empresarial, reconversión económica, mayor valor agregado y crecimiento de nuevos sectores
Agencias subregionales de desarrollo productivo	M2: Estructuración institucional y mapeo organizativo	MinCIT / RAP Caribe / alcaldías / asociaciones de productores / cámaras de comercio / ADR Establecer convenios de asistencia técnica, articulación territorial, y estructuración de proyectos entre la ADR y los equipos subregionales	Subregiones rurales, costeras, minero-energéticas y urbanas	Equipos técnicos territoriales para identificar oportunidades, estructurar proyectos, atraer inversión y conectar actores	Proyectos productivos más maduros, mayor coordinación público-privada y mejor capacidad de ejecución

Nota técnica. Los datos se construyeron a partir de la revisión de fuentes públicas y documentos técnicos citados en la bibliografía, y están sujetos a actualización.

ruta crítica

La ruta crítica del desarrollo productivo debe partir de una lectura diferenciada del territorio. El Caribe no necesita una política uniforme: las zonas rurales requieren cadenas agroindustriales con escala; las ciudades necesitan servicios de mayor valor; los territorios minero-energéticos deben anticipar su transición productiva; y los corredores logísticos deben conectar producción, puertos y mercados.

En las zonas rurales, la prioridad es organizar cadenas ancla con demanda identificada — como coco, plátano, palma renovada, banano, frutas tropicales y ganadería tecnificada—, acompañadas de riego, vías terciarias, asistencia técnica, centros de acopio, cadena de frío y acuerdos comerciales. En los territorios minero-energéticos, la agenda debe preparar nuevas actividades que compensen empleo, proveedores, regalías y finanzas locales. En las ciudades, la apuesta debe concentrarse en turismo, salud, BPO, KPO, tecnología, logística e industrias creativas.

Para que esa transformación ocurra, la financiación debe ser parte central de la política productiva. No basta con identificar sectores con potencial si las empresas no tienen acceso a crédito en condiciones adecuadas. El Caribe necesita líneas con tasas de redescuento favorables, plazos más largos, periodos de gracia, garantías parciales, capital de trabajo y acompañamiento técnico para invertir en maquinaria, infraestructura productiva, certificaciones, tecnología y expansión comercial.



Esta arquitectura podría organizarse alrededor de un Fondo de Transformación Productiva o de líneas regionales especializadas con banca de desarrollo, gobernaciones, cámaras de comercio y sector privado. Su función sería orientar recursos hacia proyectos capaces de escalar cadenas agroindustriales, reconvertir territorios mineros, fortalecer servicios urbanos y modernizar empresas regionales.



LÍNEAS DE INVERSIÓN

Gobernanza: el proyecto que conecta todos los demás

Muchas de las iniciativas que necesita el Caribe superan los límites de un municipio o de un departamento. La agenda energética, el río Magdalena, el Canal del Dique, La Mojana, el tren regional, la conectividad vial, el agua, la seguridad y la transición productiva dependen de decisiones repartidas entre la Nación, las gobernaciones, las alcaldías, los operadores, el sector privado y las comunidades. Esa fragmentación hace que los proyectos avancen lentamente, pierdan continuidad o queden atrapados entre competencias institucionales, cambios de gobierno y capacidades técnicas desiguales.

El problema es más exigente porque buena parte de los gobiernos locales del Caribe tiene poca capacidad para estructurar proyectos de largo plazo. El 87% de los municipios de la región está en categoría 6, lo que normalmente implica equipos técnicos pequeños, bajo margen fiscal y dificultades para formular proyectos, conseguir estudios y diseños,

estructurar financiación y gestionar recursos ante la Nación. A esto se suman diferencias importantes entre las gobernaciones para acompañar a sus municipios, coordinar subregiones y sostener proyectos que requieren operación, mantenimiento y seguimiento durante varios años.

La gobernanza también enfrenta un problema de confianza. Los grandes proyectos no solo requieren reglas claras, coordinación institucional y una relación estable con el sector privado para atraer inversión; también necesitan legitimidad frente a las comunidades. En el Caribe, muchas obras pueden frenarse durante meses porque las poblaciones no confían en que los gobiernos cumplirán lo acordado, protegerán el ambiente o incorporarán sus preocupaciones en las decisiones. Cuando esa confianza no existe, los proyectos quedan expuestos a conflictos, retrasos y bloqueos que elevan costos y debilitan su viabilidad.

APUESTAS

Las apuestas de gobernanza deben fortalecer la capacidad del Caribe para actuar como región. Esto implica ordenar prioridades, estructurar proyectos, mejorar la coordinación entre municipios y departamentos, crear una relación más estable con el sector privado, fortalecer la capacidad técnica local y aumentar la incidencia regional ante las decisiones nacionales. La gobernanza debe ayudar a que el Caribe tenga una voz más organizada, una cartera de proyectos más madura y una institucionalidad capaz de sostener una agenda de largo plazo.

Tabla 11: Proyectos gubernamentales integradores

■ Obra nueva
 ■ Modernización/mantenimiento
 ■ Terminación/desbloqueo
 ■ Programas estratégicos
 ■ Estudios/prefactibilidad/factibilidad
 ■ Gobernanza y gestión institucional

7.1. ESTRUCTURACIÓN SUBREGIONAL

PROYECTO/APUESTA	MADUREZ/ESTADO	ACTORES/DECISIÓN NACIONAL	FINANCIACIÓN	HITO 2026-2030	RESULTADO DE LARGO PLAZO
Unidades Subregionales de Estructuración de Proyectos (USEP)	M2: prefactibilidad institucional	RAP Caribe / DNP / MinHacienda / alcaldías / banca de desarrollo Aprobación de la Bolsa de Preinversión del DNP para las USEP	Banca multilateral + Nación	Diseñar y poner en marcha nodos subregionales de asistencia técnica para convertir ideas en proyectos con estudios, licencias y modelos financieros	Mantener capacidad instalada y una cartera continua de proyectos fase 3 en municipios y departamentos

7.2. GERENCIA CARIBE

PROYECTO/APUESTA	MADUREZ/ESTADO	ACTORES/DECISIÓN NACIONAL	FINANCIACIÓN	HITO 2026-2030	RESULTADO DE LARGO PLAZO
Gerencia Caribe: capacidad técnica y relacional para liderar la agenda regional	M0: Iniciativa sin estructurar	Territorios / sector privado / Banca multilateral / gremios sectoriales / universidades / ONGs / Cámaras de Comercio Reconocer la instancia, vincularla a la agenda nacional y cofinanciar su puesta en marcha.	Nación + inversión privada	Definir mandato, gobernanza, equipo técnico, financiación semilla, reglas de priorización y tablero regional de proyectos	Consolidar una capacidad permanente de estructuración, financiación, incidencia y seguimiento regional
Equipo público-privado de seguimiento e incentivos a inversión productiva	M2: Prefactibilidad institucional	Rap Caribe / Comités intergremiales / agencias de promoción de inversión / MinCIT / ProColombia Creación de la ventanilla única de inversión regional	Gobernaciones + agencias locales + banca multilateral	Incorporar seguimiento a inversión, relación empresarial y métricas dentro de la Gerencia Caribe	Atracción de empresas, productividad y continuidad de proyectos estratégicos

7.3. INSTITUCIONALIDAD REGIONAL

PROYECTO/APUESTA	MADUREZ/ESTADO	ACTORES/DECISIÓN NACIONAL	FINANCIACIÓN	HITO 2026-2030	RESULTADO DE LARGO PLAZO
Proyecto de Ley Orgánica para la conversión de la Región Administrativa y de Planificación (RAP Caribe) en Región Entidad Territorial (RET Caribe)	M3: estructuración técnica y radicación legislativa	RAP Caribe / Congreso de la República / universidades / banca multilateral Aprobar el proyecto de ley que convierte al Caribe en Región Entidad Territorial	Nación + Congreso	Definir acuerdo político regional, ruta jurídica y fiscal, competencias, mecanismos de transparencia y trámite ante Congreso	Competencias propias, fuentes de financiación y mayor capacidad de planeación

7.4. REFORMAS NACIONALES DE DESCENTRALIZACIÓN

PROYECTO/APUESTA	MADUREZ/ESTADO	ACTORES/DECISIÓN NACIONAL	FINANCIACIÓN	HITO 2026-2030	RESULTADO DE LARGO PLAZO
Reforma a competencias y recursos del SGP con enfoque territorial	M1: En agenda legislativa nacional	Gobierno nacional / Congreso de la República / territorios Presentar, concertar y aprobar la Ley de Competencias y su marco fiscal	Nación + redistribución del SGP	Aprobar una Ley de Competencias que alinee responsabilidades, recursos y capacidades, con criterios de pobreza, ruralidad, dispersión y capacidad institucional	Transferencias acordes con brechas sociales y necesidades rurales

Nota técnica. Los datos se construyeron a partir de la revisión de fuentes públicas y documentos técnicos citados en la bibliografía, y están sujetos a actualización.

RUTA CRÍTICA

La ruta de gobernanza debe empezar por ordenar la agenda regional en una cartera común. El Caribe necesita depurar sus prioridades, separar los proyectos realmente estratégicos de los listados generales y definir cuáles requieren gestión nacional, cuáles pueden avanzar con recursos propios o regalías, y cuáles necesitan inversión privada, cooperación o banca multilateral. Sin esa primera gestión, la región seguirá llegando a cada gobierno con muchas solicitudes, pero con poca fuerza para negociar.

Con esa cartera clara, el siguiente paso es madurar los proyectos. Muchos municipios tienen necesidades urgentes, pero no siempre cuentan con estudios, diseños, licencias, modelos financieros o esquemas de operación. Por eso, las unidades subregionales de estructuración pueden ayudar a convertir esas necesidades en proyectos sólidos, comparables y listos para buscar financiación.

Después, la región necesita una institucionalidad que sostenga esa gestión en el tiempo. La evolución de la RAP Caribe hacia una RET Caribe tendría sentido si le da al Caribe más capacidad para coordinar proyectos supramunicipales, asegurar fuentes de financiación y hacer seguimiento a resultados. La autonomía regional solo será útil si evita que los proyectos se frenen o se reinicien con cada cambio político.

El cierre de la ruta está en pasar de la estructuración a la ejecución. Para eso, la discusión sobre competencias y recursos del SGP debe reconocer las brechas de pobreza, ruralidad, dispersión y baja capacidad técnica de muchos municipios. La gobernanza que necesita el Caribe es la que conecta alcaldes, gobernadores, Nación, sector privado, universidades, cooperación y comunidades para convertir prioridades regionales en inversión real.



05

GERENCIA CARIBE

MODELO DE EJECUCIÓN

La Gerencia Caribe: Una capacidad regional para estructurar proyectos, articular actores e incidir ante la Nación



El problema estructural

Colombia avanzó en un proceso de descentralización política, fiscal y administrativa que fortaleció la legitimidad de alcaldes y gobernadores, pero no creó una cancha pareja para que todas las entidades territoriales contaran con las mismas capacidades para planear, estructurar, financiar y ejecutar proyectos transformadores.

En la práctica, la posibilidad real de cambiar la trayectoria de un territorio sigue dependiendo de factores que no se distribuyen de manera homogénea, como equipos técnicos sólidos, recursos para estudios y diseños, liderazgo empresarial, redes políticas y conocimiento práctico sobre cómo se toman decisiones en el Gobierno Nacional.

Esa diferencia de capacidades genera una brecha concreta entre territorios, por un lado, los municipios y departamentos con mejores equipos, gremios organizados y mayor interlocución con la Nación logran convertir sus necesidades en proyectos financiables, esto es, llegan con estudios, diseños, argumentos técnicos, respaldo político y rutas de financiación más claras. En contraste, los territorios con menor capacidad institucional suelen llegar tarde, con iniciativas menos maduras, baja cohesión interna y menores posibilidades de competir por recursos nacionales.

Así, el Caribe colombiano enfrenta precisamente ese problema de baja capacidad de agencia, que repercute en el bajo número de proyectos estructurados y ejecutados. La región cuenta con población, activos estratégicos y necesidades evidentes, pero no ha consolidado una capacidad regional de largo plazo para ordenar prioridades, estructurar proyectos y sostener una agenda común ante la Nación. Con frecuencia actúa de manera fragmentada, por departamentos, municipios, periodos de gobierno o intereses sectoriales, lo que reduce su capacidad de transformar su peso demográfico, económico y geográfico en poder efectivo para gestionar proyectos transformadores.

*Si la región quiere participar de manera activa en las decisiones del próximo Gobierno Nacional, adelantar los proyectos que considera estratégicos y llegar con una propuesta seria de inversión, los departamentos y municipios deben organizarse y avanzar en conjunto. **No basta con tener una lista de iniciativas, se necesita una agenda común, proyectos maduros y una vocería regional capaz de convertir prioridades subregionales y regionales en decisiones nacionales.***



La propuesta

La Gerencia Caribe se propone como una plataforma técnica, público-privada y regional orientada a fortalecer la capacidad de agencia del Caribe colombiano. Su propósito sería ayudar a que la región priorice, estructure, gestione y movilice financiación para una agenda de proyectos transformadores de largo plazo.

No debería entenderse como una nueva burocracia regional ni como una entidad que compite con gobernaciones, alcaldías, RAP Caribe, cámaras de comercio, universidades, gremios o entidades ejecutoras. Su valor estaría en complementar lo que ya existe: ordenar prioridades, coordinar la preinversión, construir legitimidad técnica, articular actores públicos y privados, y preparar proyectos para esquemas de cofinanciación nacional.

Para cumplir ese papel, la Gerencia tendría que fortalecer dos capacidades:

Capacidad técnica: entendida como la posibilidad de formular, priorizar, estructurar, financiar y madurar proyectos complejos. Muchos municipios y departamentos del Caribe no cuentan con equipos ni recursos suficientes para adelantar este trabajo con la velocidad y profundidad que requieren los grandes proyectos de agua, energía, conectividad, adaptación climática, desarrollo productivo o infraestructura social.

Capacidad relacional: entendida como la posibilidad de coordinar actores, construir consensos, sostener coaliciones e incidir ante quienes toman decisiones

Sin capacidad técnica, las ideas no se convierten en proyectos; sin capacidad relacional, los proyectos no logran respaldo, financiación ni prioridad nacional.



Para qué serviría

La Gerencia Caribe serviría, en primer lugar, para pasar de inventarios dispersos de necesidades a una cartera corta de proyectos transformadores, seleccionados con criterios técnicos, impacto territorial, viabilidad financiera, relevancia nacional y capacidad de movilizar actores.

Así, su principal tarea sería llevar los proyectos hasta un nivel de factibilidad y madurez suficiente para competir por recursos y avanzar hacia su ejecución. Esto implica convertir las prioridades del Caribe en proyectos estructurados, con estudios y diseños completos, revisión jurídica, gestión predial, viabilidad ambiental, modelo de operación, cierre institucional y una ruta clara de financiación.

Con ese propósito, la Gerencia debería consolidar un banco regional de proyectos con iniciativas en distintos niveles de madurez, responsables claros y próximos pasos definidos. Ese banco permitiría que la región llegue mejor preparada a los presupuestos sectoriales, al Sistema General de Regalías, a cooperación internacional, banca de desarrollo y alianzas público-privadas. Además, ayudaría a financiar, contratar o coordinar la preinversión estratégica, de manera que los municipios y departamentos con menor capacidad técnica puedan estructurar proyectos capaces de competir por recursos, sostenerse en el tiempo y convertirse en obras, servicios y oportunidades reales para las entidades territoriales del Caribe.



Cómo funcionaría

Se propone que funcione como un centro técnico y estratégico apoyado en una red de nodos subregionales, que permitirían ordenar la agenda alrededor de problemas, corredores, cuencas, sistemas productivos o áreas funcionales, más allá de los límites administrativos tradicionales. Esta lógica es clave porque buena parte de los retos del Caribe no se resuelven desde un solo municipio ni desde un solo departamento.

Cada nodo subregional reunirá alcaldías, gobernaciones, cámaras de comercio, universidades, gremios, empresas, líderes sociales, expertos sectoriales y representantes de entidades públicas, y su función sería identificar problemas comunes, recoger información local, validar prioridades, construir consensos y elevar oportunidades hacia la Gerencia Caribe.

A partir de esos insumos, la Gerencia convertiría las prioridades territoriales en proyectos estructurados, rutas de financiación, acuerdos institucionales y capacidades instaladas. Para hacerlo, necesitaría una unidad técnica encargada de priorizar la agenda, consolidar información, estructurar proyectos y acompañar a los territorios, junto con una unidad relacional responsable de articular actores públicos, privados, académicos y sociales, gestionar relaciones con la Nación, apoyar técnicamente la incidencia regional y conectar la agenda con cooperación, banca multilateral y sector privado.



Financiamiento y sostenibilidad

Ahora, la sostenibilidad de la Gerencia Caribe requiere financiación plurianual y mixta, para lo que se propone que la Nación realice una inversión semilla con un horizonte de mediano plazo, como una preinversión nacional, para corregir una falla institucional acumulada en una región estratégica para el país. A su vez, el sector privado, cámaras de comercio, universidades, gremios, gobernaciones y las principales alcaldías pueden aportar recursos complementarios, conocimiento, legitimidad y redes.

Así, la Gerencia Caribe sería útil para la Nación, porque produciría mejores proyectos y mejores decisiones públicas; para los gobiernos territoriales, porque aumentaría su capacidad de gestión; y para el sector privado, porque ayudaría a crear condiciones de desarrollo, productividad e inversión.

En este sentido, la Gerencia Caribe debe entenderse como una capacidad permanente para que la región llegue mejor preparada a las decisiones nacionales. Su papel no sería reemplazar a las instituciones existentes, sino ayudarlas a trabajar con prioridades compartidas, proyectos maduros y financiación mejor orientada. En últimas, se trata de convertir la agenda regional en obras, servicios y oportunidades reales para los territorios.

¿CÓMO FUNCIONARÍA LA GERENCIA CARIBE?



NODOS SUBREGIONALES

Espacios territoriales de articulación que agrupan problemáticas, oportunidades y prioridades compartidas.



INTEGRADOS POR:

Universidades

Alcaldías y gobernaciones

Cámaras de comercio

ONG y líderes sociales

Gremios

Empresas y expertos sectoriales



FUNCIONES:

Identificar necesidades comunes

Validar prioridades territoriales

Recoger información local

Construir consensos subregionales

2

GERENCIA CARIBE

Centro ejecutivo y estratégico que convierte demandas territoriales en agenda regional, proyectos estructurados y gestión ante la Nación. Funciona con financiación público-privada y visión a largo plazo.



CAPACIDAD TÉCNICA:

Prioriza la agenda territorial

Estructura y madura proyectos

Consolida estudios y conocimiento técnico regional

Organiza un banco de proyectos para la cofinanciación nacional

Coordina equipos especializados por sectores



CAPACIDAD RELACIONAL:

Coordina actores públicos, privados, académicos y sociales

Articula la agenda Caribe con el Gobierno nacional

Brindar apoyo a congresistas y sus UTL

Gestiona relaciones con cooperación internacional, banca multilateral y sector privado

Impulsa acuerdos y coordinación entre subregiones

06

HOJA DE RUTA

Una hoja de ruta para convertir las prioridades del Caribe en resultados

Los grandes procesos de transformación territorial no ocurren porque existan más proyectos, sino porque existe una capacidad para sostener prioridades durante varios gobiernos. El desafío del Caribe no es identificar nuevas inversiones, sino construir una forma de gestionarlas con continuidad, coordinar actores que hoy toman decisiones de manera independiente y crear mecanismos para que los proyectos avancen, incluso cuando cambian las administraciones.

La hoja de ruta que se presenta a continuación propone una secuencia de decisiones para convertir una agenda regional compartida en una capacidad permanente de ejecución, estructuración, articulación y seguimiento.

1

Generar una decisión de Estado

Agosto - septiembre 2026

La transformación del Caribe requiere una decisión política que trascienda un periodo de gobierno y alinee a las principales entidades nacionales alrededor de una misma agenda.

Acciones:

- Emitir un mandato presidencial para priorizar la transformación del Caribe.
- Conformar un equipo intersectorial con capacidad de coordinación.
- Definir la entidad anfitriona y los recursos iniciales.
- Convocar a la RAP Caribe, gobiernos territoriales, sector privado, academia y sociedad civil.

Resultado: *Mandato nacional, equipo de trabajo y mecanismo inicial de coordinación.*

2

Construir una visión compartida

Septiembre - noviembre de 2026

El Caribe no necesita empezar de cero ni producir otro diagnóstico aislado; necesita integrar el conocimiento existente en una agenda común.

Acciones:

- Consolidar diagnósticos y agendas existentes.
- Construir un inventario regional de proyectos.
- Evaluar el nivel de madurez de cada iniciativa.
- Definir una visión compartida de corto y largo plazo.

Resultado: *Agenda regional unificada e inventario de proyectos con potencial de priorización.*

Elegir en qué concentrar los esfuerzos

3

Diciembre 2026 – febrero 2027

Los recursos son limitados; por ello es necesario concentrarlos en los proyectos con mayor capacidad de transformar la región.

Acciones:

- Aplicar criterios de priorización regional.
- Clasificar proyectos según su nivel de madurez.
- Definir responsables y próximos hitos.
- Identificar fuentes potenciales de financiación.

Resultado: *Cartera regional priorizada con responsables y ruta de avance.*

4

Convertir la agenda en compromisos del Estado

Febrero – mayo 2027

Las prioridades regionales deben reflejarse en las decisiones de política pública, presupuesto y regulación del Gobierno Nacional.

Acciones:

- Incorporar proyectos al Plan Nacional de Desarrollo y el Plan Plurianual de inversiones.
- Formular un CONPES Caribe.
- Crear un mecanismo de preinversión.
- Impulsar los ajustes normativos necesarios para acelerar la ejecución.

Resultado: *Compromisos nacionales, financiación para preinversión y respaldo institucional a la agenda regional.*

Acelerar la ejecución

5

Junio 2027 – mayo 2030

La credibilidad de la estrategia dependerá de convertir las prioridades en proyectos que avancen de manera visible.

Acciones:

- Gestionar la estructuración técnica, jurídica y financiera de los proyectos.
- Movilizar recursos públicos, privados y de cooperación.
- Fortalecer las capacidades de los gobiernos territoriales.
- Hacer seguimiento permanente al avance de la cartera.

Resultado: *Proyectos que avanzan hacia estudios, cierre financiero, contratación o ejecución, junto con mayores capacidades instaladas en los territorios.*

6

Consolidar una agenda permanente

2030 en adelante

La transformación del Caribe solo será sostenible si la agenda continúa más allá de los cambios de gobierno.

Acciones:

- Evaluar y ajustar el modelo de gobernanza.
- Consolidar una institucionalidad con financiación estable.
- Fortalecer los mecanismos de seguimiento y rendición de cuentas.
- Mantener actualizada la cartera regional de proyectos.

Resultado: *Una agenda regional permanente, con capacidad para sostener proyectos estratégicos durante las siguientes décadas.*

UNA AGENDA EN MARCHA MÁS ALLÁ DE 2030

El año 2030 no debe entenderse como el final de esta hoja de ruta, sino como el momento en que el Caribe cuente con una capacidad permanente para priorizar, estructurar y ejecutar proyectos estratégicos. Más que una lista cerrada de inversiones, la región deberá haber consolidado una agenda dinámica, capaz de renovarse y mantenerse vigente durante las siguientes décadas.

ASÍ DEBERÍA VERSE UNA AGENDA REGIONAL EN MARCHA:



CARTERA VIVA

La agenda regional se actualiza permanentemente con proyectos priorizados según las necesidades del territorio.



PROYECTOS MADUROS

Las iniciativas avanzan de forma continua desde la estructuración hasta la ejecución.



GOBERNANZA REGIONAL

Las decisiones se toman de manera coordinada entre la Nación, los territorios y el sector privado.



CONTINUIDAD INSTITUCIONAL

Las prioridades del Caribe trascienden los periodos de gobierno y mantienen una visión de largo plazo.

Anexo metodológico

Construcción y lectura de la cartera de proyectos estratégicos

La cartera de proyectos estratégicos no corresponde a un inventario exhaustivo de todas las iniciativas existentes en el Caribe. Su construcción partió de la revisión de documentos de planeación, agendas gremiales, estudios técnicos, estadísticas oficiales, anuncios institucionales y conversaciones con actores públicos y privados. A partir de esta evidencia se identificaron proyectos y apuestas con capacidad para integrar territorios, habilitar sectores productivos, cerrar brechas y movilizar decisiones que requieren coordinación regional o nacional.

Cada iniciativa fue caracterizada según su tipo, nivel de madurez, actores responsables, decisiones necesarias para avanzar, fuentes potenciales de financiación, hito esperado entre 2026 y 2030 y resultado de largo plazo. Esta caracterización permite distinguir entre proyectos que necesitan empezar su estructuración, iniciativas que requieren resolver bloqueos y proyectos que ya se encuentran en ejecución u operación.

Alcance del valor financiero reportado

Los colores utilizados en la cartera indican a qué tipo de intervención corresponde el valor financiero reportado para cada iniciativa. Su propósito es facilitar la interpretación de los montos y distinguir si los recursos identificados están asociados con estudios, construcción de infraestructura, modernización, terminación de proyectos, implementación de programas o gestión institucional.

El color no clasifica integralmente el proyecto, ya que una misma iniciativa puede incluir varios tipos de intervención a lo largo de su desarrollo. Tampoco representa su prioridad, nivel de madurez, grado de avance ni fuente de financiación. Se refiere exclusivamente al alcance principal del valor presentado en la columna de financiación.

TIPO DE INTERVENCIÓN	ALCANCE DEL VALOR FINANCIERO
Estudios, prefactibilidad y factibilidad	El valor corresponde a diagnósticos, estudios de alternativas, diseños, consultorías o procesos de estructuración técnica, ambiental, social, jurídica o financiera.
Obra nueva	El valor corresponde a la construcción de nueva infraestructura, ampliaciones o intervenciones que crean capacidad adicional o extienden la cobertura de un servicio.
Modernización y mantenimiento	El valor corresponde a la rehabilitación, reposición, conservación, adecuación, actualización tecnológica o mejoramiento de infraestructura y activos existentes.
Terminación y desbloqueo	El valor corresponde a los recursos requeridos para completar, reactivar o dar continuidad a proyectos que cuentan con avances previos, pero enfrentan obstáculos financieros, contractuales, prediales, jurídicos, ambientales o regulatorios.
Programa estratégico	El valor corresponde a la implementación de programas que integran varias intervenciones, territorios, beneficiarios o líneas de acción y que no se limitan a la construcción de una obra específica.
Gobernanza y gestión institucional	El valor corresponde al fortalecimiento de capacidades, modelos de operación, sistemas de información, mecanismos de coordinación, asistencia técnica o instrumentos institucionales necesarios para implementar y sostener una iniciativa.

Los montos pueden representar el costo total de una intervención o únicamente uno de sus componentes, según la información disponible. Por esta razón, no todos los valores son directamente comparables ni deben interpretarse como el costo total de los proyectos.

Cuando una iniciativa presenta más de un valor financiero, cada monto puede clasificarse de manera independiente según el componente al que corresponde.

Escala de madurez M0-M6

La escala de madurez permite diferenciar las iniciativas que apenas deben comenzar su estructuración de aquellas que ya se encuentran en ejecución u operación. Se expresa mediante la letra M, acompañada de un número entre 0 y 6.

NIVEL	ETAPA DE REFERENCIA	DESCRIPCIÓN
M0	Iniciativa por evaluar	Existe una necesidad, propuesta o intención general, pero todavía no se han definido con claridad su alcance, liderazgo institucional, viabilidad ni ruta de estructuración
M1	Identificación y perfil inicial	La iniciativa cuenta con un propósito y un alcance preliminar. Puede tener antecedentes o estudios iniciales, pero requiere consolidar su perfil, definir responsables y evaluar alternativas
M2	Estructuración preliminar	Se han identificado componentes, posibles alternativas o experiencias iniciales. Todavía es necesario avanzar en estudios de prefactibilidad, precisar el modelo de intervención y definir condiciones técnicas, institucionales o financieras
M3	Estructuración avanzada	La iniciativa cuenta con estudios, diseños, instrumentos o experiencias de implementación que permiten delimitarla con mayor precisión. Requiere completar su factibilidad, consolidar su modelo institucional o financiero y resolver decisiones determinantes para avanzar
M4	Cierre e inicio de implementación	Existe una ruta de ejecución definida y la iniciativa se encuentra en contratación, cierre financiero, licenciamiento, reestructuración, adquisición predial o resolución de bloqueos para iniciar o reanudar su implementación
M5	Ejecución avanzada	Las obras, inversiones o componentes principales se encuentran en ejecución. El reto consiste en completar actividades pendientes, resolver retrasos, realizar pruebas o ampliar la intervención hasta alcanzar su entrada plena en operación
M6	Operación y estabilización	La infraestructura, el servicio, el programa o el arreglo institucional ya se encuentra en operación o en su fase final de implementación. Las acciones se concentran en estabilizarlo, asegurar su sostenibilidad, mejorar su calidad y consolidar sus resultados

Los niveles presentados constituyen una fotografía de la cartera a julio de 2026 y están sujetos a actualización. El avance de estudios, decisiones regulatorias, licencias, consultas, financiación, contratación o ejecución puede modificar la clasificación de cada iniciativa. La escala busca facilitar el seguimiento de la cartera y orientar la siguiente decisión necesaria, no emitir una certificación oficial sobre la viabilidad de los proyectos.

Definiciones y precisiones técnicas

i PIB: corresponde al Producto Interno Bruto, entendido como el valor agregado generado por la economía en un periodo determinado. Para el análisis regional se utilizan las cuentas departamentales del DANE en valores corrientes y se agregan los siete departamentos continentales del Caribe. DANE (2024pr).

ii PPP: La paridad de poder adquisitivo ajusta el PIB por diferencias en precios entre países y permite comparar tamaños económicos según su poder real de compra. La forma en la que se calcula el PPP del Caribe corresponde a la estimación mediante el peso de la región en el PIB nacional por PPP. DANE (2024pr) y Fondo Monetario Internacional (2024).

iii Valor agregado municipal: mide el aporte económico generado por las distintas actividades productivas en cada municipio, antes de incorporar impuestos netos sobre los productos. En el documento se utiliza como aproximación territorial a la producción económica local y permite observar la concentración del valor regional entre los principales nodos urbanos y el resto de los municipios. DANE (2024).

iv Matriz Insumo producto: permite observar cómo una variación en la demanda de un territorio genera efectos dentro del mismo departamento y en otros territorios. Banco de la República (2012).

v Pobreza multidimensional: enfoque que identifica las múltiples carencias que sufren las personas de forma simultánea, evaluando dimensiones como la salud, la educación, el trabajo, el nivel de vida y el acceso a servicios públicos para brindar un retrato real y completo de la calidad de vida más allá de la falta de ingresos. DANE (2025)

vi Categorización presupuestal municipal: Ley 617 de 2000, los municipios se clasifican en categoría especial y categorías 1 a 6 de acuerdo con su población e ingresos corrientes de libre destinación —ICLD—. Contaduría General de La Nación (2025).

vii ICLD: Los Ingresos Corrientes de Libre Destinación son recursos que las entidades territoriales pueden usar con mayor flexibilidad para financiar funcionamiento, estructuración de proyectos, cofinanciación, operación y mantenimiento. En este documento se utilizan como una aproximación al margen fiscal real de municipios y departamentos para impulsar proyectos propios. Contaduría General de la Nación, Formulario Único Territorial (2025).

viii SAIDI y SAIFI: Indicadores utilizados para medir la continuidad del servicio eléctrico. El SAIDI corresponde al tiempo promedio de interrupción por usuario y el SAIFI al número promedio de interrupciones por usuario. Las cifras utilizadas corresponden al reporte de XM para la vigencia 2024.

Bibliografía

Aeronáutica Civil de Colombia. (2025). *Aeropuerto Golfo de Morrosquillo en Tolú quedará habilitado para recibir vuelos internacionales*. www.aerocivil.gov.co

Agencia Nacional de Infraestructura. (2026). *ANI y Aerocivil avanzan en plan para modernizar aeropuerto Ernesto Cortissoz de Barranquilla*. www.ani.gov.co

Agencia de Desarrollo Rural. (2021). Documento CJ96. www.adr.gov.co
CAF. (2025). CAF aprueba USD 300 millones para modernizar los aeropuertos de Colombia. www.caf.com

Asoportuaria Barranquilla. (2026). *Zona Portuaria de Barranquilla y Río Magdalena: Proyección 2026-2030* [Presentación]

CAF.(s.f.). *Reactivación del ferrocarril en América Latina y el Caribe* [Presentación]. Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe. <https://www.caf.com/media/4678658/oscar-florez-reactivacion-del-ferrocarril-en-america-latina-y-el-caribe.pdf>

Contaduría General de la Nación. (2025). Formulario Único Territorial (FUT) – ICLD por entidad territorial 2025.

Contaduría General de la Nación. (2025). Resolución No. 338 del 28 de noviembre de 2025 “Por la cual se expide la certificación de categorización de las entidades territoriales (Departamentos, Distritos y Municipios) conforme a lo dispuesto en la Ley 617 de 2000. www.contaduria.gov.co

Consejo Nacional de Política Económica y Social. (2025). CONPES 4181. Departamento Nacional de Planeación. colaboracion.dnp.gov.co

DANE. (2026). Codificación de la División Político-Administrativa de Colombia — DIVIPOLA. <https://www.dane.gov.co/index.php/sistema-estadistico-nacional-sen/normas-y-estandares/nomenclaturas-y-clasificaciones/nomenclaturas/codificacion-de-la-division-politica-administrativa-de-colombia-divipola>

DANE. (2025). Medición de pobreza monetaria y desigualdad 2024. Departamento Administrativo Nacional de Estadística. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/pobreza-y-condiciones-de-vida/pobreza-monetaria>

DANE. (2025). Índice de pobreza multidimensional. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/pobreza-y-condiciones-de-vida/pobreza-multidimensional>

DANE. (2025). Gran Encuesta Integrada de Hogares — GEIH 2024-2025. Departamento Administrativo Nacional de Estadística. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo>

DANE. (2025). Cuentas departamentales 2024 preliminares. Departamento Administrativo Nacional de Estadística. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/cuentas-nacionales/cuentas-nacionales-departamentales>

DANE. (2025). Proyecciones y retroproyecciones de población municipal para el periodo 2018-2042 con base en el CNPV 2018. Departamento Administrativo Nacional de Estadística. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion>

DNP. (2025). Estadísticas de cobertura de servicios públicos domiciliarios. Departamento Nacional de Planeación. <https://terradata.dnp.gov.co/>

DNP. (2023). Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026: Colombia, potencia mundial de la vida. Departamento Nacional de Planeación. <https://www.dnp.gov.co/plan-nacional-desarrollo/pnd-2022-2026>

DNP. (2022). Documento CONPES 4084: La Mojana, territorio resiliente, sostenible, productivo y competitivo. Departamento Nacional de Planeación. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4084.pdf>

DNP. (2020). Plan Maestro Ferroviario. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Plan-Maestro-Ferroviario.pdf>

El Heraldó. (2026). Ecopetrol y Petrobras anuncian descubrimiento de gas costa afuera con la perforación del pozo Copoazú-1. <https://www.elheraldo.co/economia/2026/03/18/ecopetrol-y-petrobras-anuncian-descubrimiento-de-gas-costa-afuera-con-la-perforacion-del-pozo-copoazu-1/>

El Heraldó. (2025). Foro Industrial Caribe: Innovación, Crecimiento y Sostenibilidad [Video]. Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=ZybmnmUvt1w>

El Tiempo. (2026). Innovación, investigación y desarrollo: claves para la competitividad del Caribe [Video]. Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=k9rTjnEd7IM>

El Tiempo. (2025). ‘La ley de competencias es una oportunidad histórica para reducir las brechas entre regiones’: Efraín Cepeda. El Tiempo. <https://www.eltiempo.com/politica/congreso/la-ley-de-competencias-es-una-oportunidad-historica-para-reducir-las-brechas-entre-regiones-efrain-cepeda-3439563>

El Tiempo. (2023). Sucre 2050, el proceso de construcción para un territorio con visión estratégica [Video]. Youtube. https://www.youtube.com/watch?v=_GksQXIE1pc

FND. (2026). Región Caribe – Capítulo el Congreso responde 2026-2030 [Video]. Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=7IT3AJT9aZ4>

Gobernación del Atlántico. (2025). RAP Caribe apuesta a inversiones por \$41,2 billones en los próximos 10 años. <https://www.atlantico.gov.co/index.php/para-ninos-y-ninas-77012?view=article&id=26073:rap-caribe-apuesta-a-inversiones-por-41-2-billones-en-los-proximos-10-anos&catid=800>

Haddad, E., Faria, W., Galvis-Aponte, L. A., & Hahn-De-Castro, L. W. (2016). Matriz insumo-producto interregional para Colombia, 2012. Banco de la República, Documentos de Trabajo sobre Economía Regional y Urbana, núm. 247. https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/dtser_247.pdf

Infraestructura Colombiana de Datos Espaciales. (2026). Portal nacional de información geoespacial. <https://www.colombiaenmapas.gov.co/inicio>

Instituto Nacional de Vías. (2026). Invías reporta cumplimiento del 100% en las primeras cuatro obras de protección frente a la erosión en Salamina. <https://www.invias.gov.co/publicaciones/9435/invias-reporta-cumplimiento-del-100-en-las-primeras-cuatro-obras-de-proteccion-frente-a-la-erosion-en-salamina/>

International Monetary Fund. (2024). World Economic Outlook Database, October 2024 Edition: Gross domestic product, current prices, purchasing power parity; international dollars. <https://www.imf.org/en/publications/weo/weo-database/2024/october>

Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio. (2025). Agua para Santa Marta: construcción de las dos plantas desalinizadoras es declarado proyecto estratégico de la Nación. <https://www.minvivienda.gov.co/sala-de-prensa/agua-para-santa-marta-construccion-de-las-dos-plantas-desalinizadoras-es-declarado-proyecto-estrategico-de-la-nacion>

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. (2025). Plan de Acción de Biodiversidad Colombia 2030. <https://www.minambiente.gov.co/wp-content/uploads/2025/03/Plan-Accion-Biodiversidad-Colombia-2030.pdf>

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. (2021). Resumen del Plan Maestro de Erosión Costera. <https://www.minambiente.gov.co/wp-content/uploads/2021/10/Resumen-PMEC.pdf>

Ministerio de Educación Nacional. (2026). El Gobierno Nacional consolida la educación superior pública en el Caribe con una histórica inversión que supera los \$4,8 billones. <https://www.mineducacion.gov.co/portal/salaprensa/Comunicados/429217:El-Gobierno-Nacional-consolida-la-educacion-superior-publica-en-el-Caribe-con-una-historica-inversion-que-supera-los-4-8-billones-de-pesos>

Ministerio de Minas y Energía. (2026). Gobierno nacional activa ambicioso plan de obras eléctricas por más de USD 1.700 millones para blindar el Caribe. Ministerio de Minas y Energía. <https://www.minenergia.gov.co/es/sala-de-prensa/noticias-index/gobierno-nacional-activa-ambicioso-plan-de-obras-electricas-por-mas-de-usd-1700-millones-para-blindar-el-caribe/>

Ministerio de Minas y Energía. (2025). Gobierno anuncia inversión de \$433 mil millones para transformar Corredor de Vida en Cesar. <https://www.minenergia.gov.co/es/sala-de-prensa/noticias-index/gobierno-anuncia-inversion-433-mil-millones-para-transformar-corredor-de-vida-en-cesar/>

Ministerio de Minas y Energía. (2024). El proyecto de Comunidades Energéticas y la Línea Colectora hacen posible la Transición Energética Justa en La Guajira. <https://www.minenergia.gov.co/es/sala-de-prensa/noticias-index/el-proyecto-de-comunidades-energ%C3%A9ticas-y-la-l%C3%ADnea-colectora-hacen-posible-la-transici%C3%B3n-energ%C3%A9tica-justa-en-la-guajira/?ref=planetcritical.com>

Ministerio de Salud y Protección Social. (2025). Informe de gestión del Ministerio de Salud y Protección Social 2025. <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/PES/informe-gestion-msps-2025.pdf>

Ministerio de Transporte. (2026). Gobierno nacional firma memorando para avanzar en transporte de pasajeros en el corredor férreo La Dorada-Chiriguana. <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/12304/gobierno-nacional-firma-memorando-para-avanzar-en-transporte-de-pasajeros-en-el-corredor-ferreo-la-dorada-chiriguana/>

Ministerio de Transporte. (2024). Desde el centro del país y hasta los puertos del Caribe, el café de Colombia vuelve a transportarse en tren. <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11694/desde-el-centro-del-pais-y-hasta-los-puertos-del-caribe-el-cafe-de-colombia-vuelve-a-transportarse-en-tren/>

Ministerio de Transporte. (2015). Plan Maestro Fluvial de Colombia 2015. Ministerio de Transporte. <https://plc.mintransporte.gov.co/Portals/0/Documentos/PLAN%20MAESTRO%20FLUVIAL%20-%20MINTRANSPORTE.pdf>

Open Street Map. (2026). <https://www.openstreetmap.org/>

Portafolio. (2025). Inversión histórica para la navegabilidad del río Magdalena en 2026. <https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/inversion-historica-para-la-navegabilidad-del-rio-magdalena-en-2026-643082>

Unidad de Planeación Minero-Energética. (2024). Convocatoria pública UPME 04-2024: compensadores sincrónicos en las subestaciones El Banco, Guatapurí y La Jagua. <https://www.upme.gov.co/convocatorias/convocatoria-publica-upme-04-2024-compensadores-sincronos-en-las-subestaciones-el-banco-guatapuri-y-la-jagua/>

RAP Caribe. (2024). Plan Estratégico Regional 2025-2035 para el Caribe Colombiano. https://rapcaribe.gov.co/wp-content/uploads/2024/12/PER24-35_RAP_Libro.pdf

RAP Caribe. (s. f.). Plan Caribe Energético: Apuestas para la estabilidad del sistema en la Región Caribe y Colombia 2026-2030. RAP Caribe: El Poder de la Unión.

Revista Semana. (2024). Foro Compromiso Guajira | ¿Qué sectores están impulsando la economía de la región? [Video]. Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=Y3xKDLQzWMo>

Sacyr. (2023). Sacyr firma el acta de inicio del proyecto público-privado de restauración de los ecosistemas degradados del Canal del Dique. <https://sacyr.com/-/acta-de-inicio-canal-del-dique>

Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios. (2024). Indicadores de gestión: Servicio de energía eléctrica, año 2024. <https://www.superservicios.gov.co/sites/default/files/inline-files/Indicadores-de-gestion-energia-electrica-ano-2024-v2.pdf>

Universidad de los Andes. (2026). Foro presidencial | Capitales que Construyen: Diálogo Nación-Territorio [Video]. Youtube. https://www.youtube.com/watch?v=2l8X_xYa1As

Universidad del Norte. (s. f.). Casa Grande Caribe. <https://manglar.uninorte.edu.co/bitstream/handle/10584/12926/9789587896374%20eCasa-Grande-Caribe.pdf>

Universidad del Magdalena. (s. f.). Perla del Caribe: Ecosistema de Innovación en Economía Azul y Desarrollo Regenerativo para Santa Marta y el Gran Caribe. <https://investigacion.unimagdalena.edu.co/proyecto/11424>

Uninorte Académico. (2024). “¿Cómo Reducir las Desigualdades Regionales en Colombia? Expertos Analizan” [Video]. Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=5eOHfWfwqmA>

Universidad Tecnológica de Bolívar. (2024). Webinar UTB-Banrep Casa Grande Caribe: Retos para los nuevos gobiernos de la región [Video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=voh5yDGLBfg>

Valora Analitik. (2026). Los aeropuertos en Colombia que más pasajeros mueven [Publicación]. Instagram. <https://www.instagram.com/p/DXX-DqLCp6R/>

XM. (2025). Informe anual de operadores de red 2024. <https://sinergox.xm.com.co/infms/Operadores%20de%20Red/Informe%20Operadores%20de%20Red%20-%202024.pdf>