



Informe al Congreso de la República

Sector Transporte

2019 - 2020

Ministerio de Transporte

Ángela María Orozco Gómez
Ministra de Transporte

Olga Lucía Ramírez Duarte
Viceministra de Infraestructura

Carmen Ligia Valderrama Rojas
Viceministra de Transporte

Gloria Elvira Ortiz Caicedo
Secretaria General

Adriana Elizabeth Ramírez Guarín
Directora de Transporte y Tránsito

Pablo Mejía González
Director de Infraestructura

Edith Aristide Galvis
Jefe Oficina Asesora de Planeación

Mónica Alejandra Cervera Murillas
Jefe Oficina de Regulación Económica

Pablo Augusto Alfonso Carrillo
Jefe Oficina Asesora Jurídica

Luz Stella de la Concepción Conde Romero
Jefe Oficina de Control Interno

Entidades adscritas

Instituto Nacional de Vías – INVIAS
Juan Esteban Gil Chavarría
Director General

Unidad Especial Administrativa Aeronáutica Civil - AEROCIVIL
Juan Carlos Salazar Gómez
Director General

Agencia Nacional de Infraestructura – ANI
Manuel Felipe Gutiérrez Torres
Presidente

Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV
Luis Felipe Lota
Director

Superintendencia de Transporte – SUPER-TRANSPORTE
Camilo Pabón Almanza
Superintendente

Otras entidades relacionadas con el sector

Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena – CORMAGDALENA
Pedro Pablo Jurado Durán
Director ejecutivo

Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional
MG. Carlos Ernesto Rodríguez Cortés
Director

Versión 1.0: Julio de 2020

Contenido

I.	Introducción	9
1.	Gobernanza, institucionalidad moderna para el transporte y la logística, y Seguridad Vial	16
➤	OBJETIVO 1. Fortalecimiento institucional, gobernanza y articulación intersectorial	16
	Fortalecimiento del control de la prestación del servicio público de transporte	16
	Gobierno corporativo para la sostenibilidad institucional	18
	Fortalecimiento Institucional	19
	• Fortalecimiento de Aerocivil	19
	• Acuerdos para desarrollar infraestructura de transporte	20
	• Alianzas logísticas regionales (ALR)	21
➤	OBJETIVO 2. Gestión de la seguridad y protección en la operación del transporte	22
	Pactos y acuerdos por la seguridad vial	22
	• Pacto Nacional por la Seguridad Vial (junio 2019)	22
	• Pacto por la Seguridad Vial de los niños, niñas y adolescentes con la Organización de las Naciones Unidas (agosto 2019)	23
	• Pacto por la Seguridad Vial de los ciclistas (octubre 2019)	23
	• Acuerdos	23
	Seguridad vial en los territorios	24
	• Seguridad Vial: Compromiso de Todos	24
	• “La Seguridad Vial se Toma Tu ciudad”	25
	• Programa “Pequeñas Grandes Obras (PGO)”	26
	Más estrategias para salvar vidas en la vía	27
	• Atención a Víctimas por Siniestros Viales	27
	• Puntos Seguros	28
	• Programa SETA (Supervisión Especial de Temporada Alta)	28
	• Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial	29
	• Control a la publicidad y promoción de vehículos	29
	• Aplicación del Nuevo Reglamento Técnico de Cascos	29
	Estructuración del nuevo modelo de operación RUNT 2.0	31
	Sistemas inteligentes de transporte	32
	• Movilización Terrestre de Pasajeros	32
	• Registro Nacional Fluvial	33
	• Monitoreo del Tránsito y la Infraestructura Vial Nacional	34
	Portal Logístico de Colombia	34
	Entorno para la innovación	35
	• Hackathon de Transporte 2019	35
	• Ruedas de Innovación	35

2. Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida 36

➤ OBJETIVO 1: Movilidad integral en las ciudades y aglomeraciones urbanas 37

Zonas Diferenciales para el Transporte y/o el Tránsito 37

Movilidad Eléctrica 38

- Ley 1964 de 2019 y reglamentación 38
- Buses eléctricos 39

Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional 40

Política Nacional de Movilidad Activa 40

Protección de la salud y el medio ambiente 41

- Ley 1972 de 2019 41
- Desarrollo e implementación de movilidad sostenible 42
- Semana Nacional por la Movilidad Sostenible 43
- Plan Integral de Gestión de Cambio Climático Sectorial (PIGCCS) 43
- Infraestructura y Transporte Sostenible 44

➤ OBJETIVO 2: Sistemas de transporte de pasajeros competitivos y de calidad 45

Sistemas de Transporte Público cofinanciados por la Nación 45

- SETP Neiva 46
- SETP de Montería 46
- SETP Santa Marta 47
- SETP SIVA Valledupar 47
- SETP Transcaribe Cartagena 47
- SETP de Armenia 48
- SETP de Pasto 48
- SITM Metrolínea de Bucaramanga 49

- SITM MIO Cali 49
- SITM – TransMilenio (Soacha Fases II y III) 52
- Primera Línea del Metro de Bogotá PLMB –Tramo 1 53
- Nuevas troncales alimentadoras de Transmilenio 53

➤ OBJETIVO 3: Financiamiento para la movilidad eficiente 55

Cofinanciación Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo (PNTU) 55

- Inversión de la Nación. 55
- Acompañamiento a entes territoriales en la estructuración de nuevos proyectos. 56

➤ OBJETIVO 4: Conectividad urbano-regional 57

Accesos Norte a Bogotá (Accenorte) 57

- Accenorte FASE I 57
- Accenorte FASE II 58

Avenida Longitudinal del Occidente (ALO) – tramo sur 59

Regiotram de Occidente 60

3. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal 62

➤ OBJETIVO 1: Desarrollo y promoción del Plan Maestro de Transporte Hacia una Intermodalidad Eficiente 62

Primera operación multimodal entre Cartagena y la Dorada 63

Nueva Política Nacional de Logística 63

Gerencias de corredores logísticos	64
➤ OBJETIVO 2: Reactivación del transporte ferroviario como motor de desarrollo de las regiones	65
Plan Maestro Férreo y Ley Férrea	65
Reactivación del transporte ferroviario	66
➤ OBJETIVO 3: Aprovechamiento de la red fluvial para el posicionamiento del modo	68
Navegabilidad del Río Magdalena	70
APP Río Magdalena	72
APP Canal del Dique	73
Socialización de las ventajas del modo para transporte de pasajeros	74
Más estrategias para intervención de la infraestructura fluvial	75
• Pacto por la infraestructura	75
• Plan Todos Somos PAZcífico	76
➤ OBJETIVO 4: Política portuaria: accesos marítimos y modos portuarios seguros y adaptados a los retos de comercio exterior	77
Plan de Expansión Portuaria	78
Desarrollo de Infraestructura Portuaria	79
• Puerto Bahía Colombia de Urabá - Puerto Antioquia	79
• Puerto de Buenaventura y Tumaco	79
• Estero San Antonio.	79
• Puerto de Cartagena.	79

• Puerto de Providencia y Santa Catalina Islas	80
• Dragado de profundización del acceso a Santa Catalina	80
➤ OBJETIVO 5: Transporte aéreo, infraestructura y servicios	81
Aeropuertos concesionados con obras de modernización	81
• Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz (Atlántico)	81
• Aeropuerto Internacional Rafael Núñez (Bolívar)	82
• Aeropuerto Internacional José María Córdova (Antioquia)	82
Aeropuertos no concesionados mejorados en su infraestructura física	83
• Aeropuerto Internacional el Edén (Quindío)	83
• Aeropuerto Antonio Nariño (Pasto, Nariño)	83
• Aeropuerto San Bernardo de Mompox y Montemariano de Carmen de Bolívar (Bolívar)	84
• Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo (Amazonas)	84
• Aeropuerto Vanguardia (Meta)	85
Mantenimiento de aeropuertos	86
Nuevos Proyectos Aeroportuarios	86
• APP - IP Aeropuerto de Cartagena-Rafael Núñez	86
• APP Aeropuertos del Suroccidente	87
• APP Aeropuerto El Dorado - Campo de Vuelo	87
• Aeropuerto del Café	88
Desempeño del transporte aéreo	89
Conectividad nacional e Internacional	89
• Permiso de operación a cuatro aerolíneas para operar en las rutas:	90
• También se inició operación en 12 rutas nacionales, así:	90
• Y 19 rutas internacionales, así:	90
Acuerdos celebrados en materia aerocomercial	91
• Firma de Acuerdos ICAN - 2019	91

• Firma de memorando de Entendimiento con Perú	91
• Firma de Acuerdos de Cooperación Técnica con Aruba, Bolivia y Chile para mejorar el sector aéreo	91
Aseguramiento en la prestación de los servicios aeroportuarios	92
• Proyecto de implementación del reconocimiento de equivalencia de las medidas de seguridad de la aviación civil	93
OBJETIVO 6: Transporte carretero estratégico para la integración nacional, territorial y la competitividad	94
Programa de Modernización Vehicular	95
Normalización de las omisiones en el registro inicial de las matrículas de los vehículos automotores	96
Desarrollo de la red vial primaria concesionada	97
• Cierres Financieros proyectos 4G	97
• Reactivación proyectos 4G	101
• Otros proyectos concesionados reactivados	105
• Ejecución proyectos 4G	106
• Otros proyectos que avanzan a buen ritmo	113
• Nueva Generación de Concesiones (5G)	113
• Mayor Gestión Predial	116
Atención a la Vía al Llano	117
Estrategia para concluir proyectos de red vial primaria no concesionados	118
• Proyecto Par Vial Alto de Daza	118
• Nuevo Puente Honda	119
• Proyecto binacional Espriella - Río Mataje	120
• Segunda calzada Armenia – aeropuerto El Edén	120
• Vía Buga – Buenaventura	121
Desarrollo de proyectos estratégicos no concesionados	122

• Proyecto Cruce de la Cordillera Central	122
• Troncal del Magdalena	123
• Nuevo Puente Pumarejo	123
Otros proyectos importantes para el desarrollo de la red vial primaria	125
• Vía de acceso al puerto de Barranquilla – Carrera 38	125
• Transversal del Libertador	125
• Puente Valencia	125
Proyectos en estructuración de la red vial primaria no concesionada	125
• Conexión Pacífico- Orinoquía	125
Programa Colombia Rural	126
Transporte carretero estratégico para la integración territorial	127
• Implementación del Plan Nacional de Vías para la Integración Regional (PNVIR)	127
• Inventarios Viales	128
• Apoyo a las comunidades indígenas	128
Gestión de recursos para materializar iniciativas	129
• Sistema General de Regalías (SGR).	129
• Obras por Impuestos	130
4. Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago	131
• Sobretasa a entidades financieras para vías terciarias	131
• Donaciones	132

IV. Atención a la emergencia por COVID-19	133
• Entre las medidas sanitarias	134
• Entre las medidas de emergencia económica, social y ecológica	134

Puesta en operación Centro de Logística y Transporte	135
Las concesiones en la pandemia	136
Operación de transporte modo aéreo	137
Operación de transporte modo terrestre	138
• Transporte de pasajeros por vía terrestre	138
• Transporte de carga por vía terrestre	138
Seguridad Vial durante la emergencia	139
• Fomento del uso de la bicicleta	139
• Seguridad en Carreteras	140
Operación de transporte modo férreo	140
Operación de transporte marítimo	141
Acciones para dar continuidad al transporte fluvial	142
• Limpieza en el río Atrato	142
Acompañamiento y control por parte del sector a sus supervisados	143
• Coordinación con puertos	145
Otras acciones para dar continuidad a la operación del sector	146
• Habilitación de Canales Tecnológicos	146
• Reactivación obras de infraestructura	146
• Acciones complementarias	147

V. Presupuesto 2019 – 2020 Sector Transporte 149

Presupuesto Sector Transporte 2019	150
Presupuesto Sector Transporte 2020	152

VI. Implementación de la política pública nacional de equidad de género en el sector transporte 154

• Fortalecimiento Sectorial	155
• Fortalecimiento de la institucionalidad de género	156
• Participación de las mujeres en escenarios de poder y toma de decisiones	158
• Derecho de las mujeres a una vida libre de violencias	159
• Educación y empoderamiento económico para la eliminación de brechas de género en el mundo del trabajo	159
• Cambio climático y género	159
• Transformación cultural y comunicación	159
• Infogramas	161
• El cuidado una apuesta de articulación y corresponsabilidad	161
• Trazador de equidad de género	161





I. Introducción

A la hora de hablar del Sector Transporte en su conjunto, podríamos decir que Colombia vive una particular paradoja. Si bien hemos logrado avances en infraestructura vial y logística en los últimos años, todavía enfrentamos varios retos en términos de infraestructura en los diferentes modos, competitividad, uso de nuevas tecnologías, conectividad de zonas rurales y eficiencia. Somos conscientes que debemos trabajar en estos desafíos, pues su superación es fundamental para lograr reducciones en costos de transporte y tiempos de viaje, que les permitirán a millones de ciudadanos desplazarse entre las regiones, para acceder a servicios y mercados, tanto a nivel nacional como extranjeros. Esa ha sido nuestra meta desde el primer día: conectar las vidas de los colombianos, unirlos con lo que más quieren, con lo que más necesitan.

Este objetivo lo perseguimos bajo el lineamiento del presidente Iván Duque Márquez de concluir, concluir y concluir los proyectos estratégicos de infraestructura y trans-

porte, entregado desde el inicio del cuatrienio. Por eso, durante el periodo objeto del presente informe, comprendido entre julio de 2019 y junio de 2020, el Ministerio de Transporte, como líder del sector, ha dado continuidad a acciones específicas para restaurar la confianza de los distintos actores, y así poder aunar esfuerzos para reactivar las iniciativas que se encontraban paralizadas, como los proyectos de Cuarta Generación (4G), para combatir la corrupción, para renovar el aparato institucional que regula y controla al sector, para contrarrestar la ilegalidad y la siniestralidad vial, y para obtener la asignación de los recursos presupuestales que requiere el sector. Este último es un aspecto que resulta crítico para el logro de los objetivos trazados.

Es importante señalar que la gestión del sector tiene como foco principal a los ciudadanos, a cada uno de los colombianos que interactúa diariamente con algún modo de transporte. Nos concentramos en su cuidado y protección de sus derechos.

Por eso, a través de la modernización de las entidades del sector buscamos tener una mayor capacidad técnica y tecnológica.

Para el periodo señalado anteriormente tenemos varios ejemplos de ese enfoque. Podemos hablar, por ejemplo, de que uno de los resultados de la reforma institucional adelantada a la Superintendencia de Transporte es que, por primera vez en la historia de la entidad, antes de adelantar una sanción, se realiza un acompañamiento tanto a los empresarios del sector como a los usuarios en materia de protección de sus derechos.

Siguiendo con el cuidado de los colombianos, hemos puesto la seguridad vial como uno de los elementos más importantes en la gestión del sector, a partir de la alineación realizada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) al 2030. Tenemos claro que la seguridad vial la hacemos entre todos y por eso, en consecuencia, los esfuerzos adelantados al respecto se centran en la atención a las víctimas, la articulación interinstitucional, el uso seguro de vehículos y el desarrollo de estrategias orientadas a sensibilizar y adelantar acciones en los diferentes territorios del país. Todo esto enfocado en el papel del comportamiento humano y la infraestructura segura en la prevención de siniestros viales

y en la mitigación de consecuencias negativas cuando éstos ocurren.

Otros pilares fundamentales de la gestión del sector transporte son la lucha frontal contra la ilegalidad, la sostenibilidad ambiental y la competitividad. Para hacerles frente, entre otras acciones adelantamos toda una cruzada para modernizar el transporte como estrategia para formalizar el mercado. Como resultado, solo en 2019 se asignaron recursos por más de 35.000 millones de pesos para los postulados al Nuevo Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga, el cual tiene como objetivo renovar el 47% de los vehículos de carga con más de 20 años hasta 2025.

Durante el segundo semestre de 2019 avanzamos de manera relevante en materia de reglamentación de hitos importantes de este programa, partiendo del convencimiento de que darle posibilidades de financiación a los pequeños transportadores incluye un doble beneficio: por un lado, los transportadores logran mayor eficiencia en su trabajo, con un consecuente beneficio para sus familias y para el país, y por otro lado, se contribuye a la disminución de material particulado, lo que significa una mejor calidad del aire para todos los colombianos.

En el frente de movilidad, en desarrollo de

la promoción de sistemas de transporte competitivos y sostenibles que respondan equitativamente a las necesidades tanto de la población rural como urbana desde una perspectiva sostenible, se puso en marcha la Política de Movilidad Sostenible. Aquí vale la pena resaltar acciones como la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica y Sostenible, lanzada en 2019, que busca mejorar la calidad del aire, reducir las emisiones contaminantes, promover el uso de vehículos de cero y baja emisión, y la adhesión de Colombia a la iniciativa mundial MobiliseYourCity por el cambio climático, entre otras. Con ellas, se traza una hoja de ruta para consolidar el modelo de transporte sostenible que requiere el país.

Hoy, después de casi dos años de gestión, sentimos que, desde la administración, podemos darle al país un mensaje de cumplimiento por parte del Sector Transporte. Hemos desarrollando un trabajo con transparencia e institucionalidad, buscando mejorar la conectividad y la productividad, partiendo de una adecuada articulación con las comunidades. Una muestra de ello es que de acuerdo con las cifras de crecimiento económico reveladas periódicamente por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), en las últimas mediciones el sector infraestructura de transporte ha tenido una destacada

participación en el Producto Interno Bruto nacional, a través de la construcción de carreteras, reportando en 2019 un crecimiento del 10,7% respecto al mismo periodo de 2018. Esta cifra ayudó al crecimiento global del PIB, que en 2019 fue de 3,3%.

Uno de los proyectos clave para el sector es, sin duda, el programa 4G. La gestión frente a estos proyectos también ha sido satisfactoria, pues en lo corrido de este Gobierno se ha logrado el cierre financiero de ocho proyectos: Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó, Mar 1, Mar 2, Pasto – Rumichaca, Accesos Norte de Bogotá, Pamplona – Cúcuta, Vías del Nus y Puerta de Hierro – Palmar de Varela. En estos proyectos, alcanzar el cierre financiero significa contar con los recursos para finalizar las obras. Entonces, estos ocho contratos de crédito suscritos significan el ingreso de recursos por más de 11 billones de pesos en la ejecución de los proyectos. En total, se han logrado 19 cierres financieros de los 29 proyectos de 4G. Este logro es clave considerando que la infraestructura es uno de los principales generadores de empleo del país. Esperamos que con la reactivación de los proyectos que hacen falta, alcancemos a generar alrededor de 50.000 nuevos empleos.

Las acciones adelantadas para la reactivación de las vías 4G también dejan buenas

noticias. Actualmente tenemos 24 proyectos de 29 en marcha, lo que quiere decir que el 82% del programa está andando. A este logro debemos sumarle que la Quinta Generación de Proyectos de Concesión (5G) dio sus primeros pasos con la publicación, en abril de 2020, de los prepliegos de la iniciativa “Nueva Malla vial del Valle del Cauca (Accesos Cali – Palmira)”, que supone inversiones por 1,16 billones de pesos en desarrollo de infraestructura para esa región, y para el país. Esta nueva generación de proyectos de infraestructura trae varios ajustes, en especial en materia de sostenibilidad ambiental, social e institucional. Su primera “ola”, que además incluye proyectos férreos, fluviales y aeroportuarios, está conformada por 12 proyectos.

La inclusión de estos proyectos dentro del programa se debe, en buena parte, a que necesitamos fortalecer los diferentes modos de transporte que tiene el país, pues otro de los objetivos es el desarrollo de una verdadera estrategia de multimodalismo que potencie la competitividad del país. Se trata, sin duda, de uno de los mayores retos que tiene el sector. Por eso, los avances que se presentan en este sentido están enfocados en garantizar y promover la eficiencia, seguridad, reducir costos y mejorar la calidad del transporte de mercancías y personas. Además, teniendo en

cuenta que la infraestructura es clave para conectar territorios apartados y combatir la ilegalidad, en este informe sintetizamos los resultados alcanzados por el programa Colombia Rural, diseñado para conectar los centros de producción con las grandes urbes de distribución.

Otro avance importante de nuestro sector durante este periodo fue la publicación de la Política Nacional Logística, consignada en el documento CONPES 3982 de 2020. Esta política, desarrollada bajo el liderazgo del Departamento Nacional de Planeación (DNP), busca promover el multimodalismo en el transporte de carga y la eficiencia en las operaciones de comercio exterior, así como lograr mejoras en la institucionalidad, la calidad de la información y el capital humano de la logística nacional. Con todo esto le apuntamos a reducir costos y tiempos en las cadenas logísticas, y así impulsar la competitividad en el país.

También se publicó la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional, en el documento CONPES 3991 de 2020. Con ella se emiten lineamientos para contribuir al desarrollo económico y ambientalmente sostenible, así como para el aumento de la accesibilidad a los servicios de transporte urbanos y regionales. Esos parámetros buscan orientar a las autoridades de trans-

porte en la planeación e implementación de proyectos de movilidad y de transformación territorial acordes a las particularidades de cada territorio.

Un desafío que no teníamos contemplado, ni como sector ni como país, es la emergencia ocasionada por la llegada y expansión del coronavirus COVID-19 en Colombia. Su atención ha marcado gran parte del primer semestre de 2020, por lo que consideramos pertinente incluir en este informe una síntesis de la gestión adelantada por el sector frente a la pandemia. Lo hacemos, en buena medida, porque entendemos que el transporte ha sido un sector fundamental desde el comienzo y a lo largo de la contingencia y manejo de la emergencia, toda vez que el Gobierno tuvo claro, desde el primer momento, su compromiso de cuidar la vida de los colombianos y velar porque el abastecimiento de alimentos e insumos médicos y de primera necesidad se mantuviera en todo el país, realizándose de manera eficiente y racionalizando los recursos del Estado.

Por lo tanto, a partir de las disposiciones emitidas por el Gobierno nacional, en especial frente al Aislamiento Preventivo Obligatorio, se ha realizado un acompañamiento permanente con todos los actores de la cadena logística buscando garantizar

el flujo de comercio y el abastecimiento en cada rincón del país. Es una labor que hemos adelantado a partir de un trabajo juicioso y articulado entre las entidades del sector y el Centro de Logística y Transporte, instancia puesta en operación con ocasión de la emergencia, y que ha resultado clave para el manejo de toda la situación.

El Centro ha apoyado las gestiones de los diferentes modos de transporte, que se enfocaron en mantener al país abastecido. Sus gestiones han servido, por ejemplo, para garantizar el desarrollo de todas las operaciones aéreas en los aeropuertos de Colombia, que han facilitado, entre otros, el transporte de carga aérea que permite a todas las regiones del país, así como la movilización de medicamentos y otros insumos para actividades del sector salud. También ha impulsado el desarrollo de operaciones férreas, principalmente en el corredor que conecta La Dorada con los principales puertos del Caribe, en especial el transporte de productos de exportación e importación entre el centro del país y el puerto de Santa Marta.

Finalmente, en los dos capítulos finales de este informe se presenta una síntesis de la gestión presupuestal del sector, un aspecto fundamental para adelantar las iniciativas que se traducen en mejoramientos

de la competitividad y la calidad de vida en el país. También presentamos los avances de la implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género en el sector, dada la importancia de empoderar a las mujeres en el trabajo como líderes y gestoras de un mejor presente y futuro.

Durante el periodo que abarca este informe podemos decir que el Sector Transporte avanzó con contundencia para alcanzar los ambiciosos objetivos que nos hemos planteado. Ha sido una gestión adelantada con eficacia y transparencia, teniendo siempre a los ciudadanos en el centro de cada acción, pues son ellos los receptores de todo lo que hacemos. Tenemos claro que lo alcanzado no es más que una invitación a seguir trabajando con entrega, dedicación y tenacidad, pues la misión permanece. Nuestro objetivo es ayudar a que Colombia se mueva más y mejor, es conectar las vidas de los ciudadanos, brindarles la infraestructura, el transporte y la logística que queremos y necesitamos como Nación. Ese ha sido nuestro compromiso, y lo será hasta el final de nuestra gestión.

Ángela María Orozco
Ministra de Transporte

A photograph of a port scene. In the foreground, a large ZPMC (Zoozhuang Port Machinery Company) container crane is visible, with its boom extending over a large container ship. The crane has markings "ZPMC" and "SWL51T GP-05". The ship's hull is dark blue with a large white letter "M" and a white arrow pointing down with the text "TUG". Stacks of green and white shipping containers are visible on the ship, with "HAMBURG" and "SARCO" markings. A worker in a white hard hat and safety vest is in the bottom right foreground, looking towards the ship. The background shows more of the port infrastructure and a clear sky.

II. Transporte y logística para la competitividad y la integración regional



Colombia posee todo lo necesario para convertirse en un país próspero, equitativo e incluyente, y así ser ejemplo e inspiración para toda la región. Por esto, el Gobierno nacional, a través del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2018 – 2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, definió la hoja de ruta para “sentar las bases de la legalidad, emprendimiento y equidad que permitan lograr la igualdad de oportunidades para todos los colombianos, en concordancia con un proyecto de largo plazo con el que Colombia alcance los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) al 2030”

De los 25 pactos establecidos en el PND, el Ministerio de Transporte es responsable del “Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional”, el cual busca mejorar la eficiencia del transporte urbano, carretero, aéreo y marítimo, y potenciar las redes fluvial y férrea para reducir los costos y tiempos logísticos y de transporte. También establece retos que buscan modernizar las entidades públicas del Sector Transporte, incentivar mecanismos alternativos de financiación para el transporte y la infraestructura, promover el desarrollo de infraestructura logística especializada, concluir los pro-

yectos de Cuarta Generación y lograr una movilidad urbano-regional segura y acorde con las necesidades de los territorios.

En este sentido, el pacto está dividido en cuatro capítulos o líneas, que contienen los objetivos y las estrategias esenciales para lograr consolidar un país más conectado y equitativo desde el Sector Transporte. De igual manera, cada uno de los capítulos establece una relación con algunos de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Los capítulos son:

Capítulos pacto

1

Gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros

2

Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida

3

Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal

4

Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago

ODS relacionados



Con base en este marco, el Sector Transporte presenta los principales avances y resultados alcanzados en desarrollo de la misionalidad de cada una de las Entidades que lo conforman, así como los compromisos adquiridos en el “Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional”.



1. Gobernanza, institucionalidad moderna para el transporte y la logística, y Seguridad Vial

➤ **OBJETIVO 1. Fortalecimiento institucional, gobernanza y articulación intersectorial**

Las entidades que conforman el Sector Transporte, y otras que participan en procesos asociados con este, presentan duplicidad de funciones, bajos niveles de especialización y falta de claridad en la delimitación de roles y responsabilidades a su cargo. Esto se traduce en procesos ineficientes y fragmentados en la formulación de política y en la planeación, financiación, provisión, operación, regulación y supervisión de infraestructura y servicios de transporte (DNP, 2015).

En este contexto, se requieren acciones enfocadas a modernizar, simplificar y hacer más eficiente el marco institucional del sector, para alcanzar mayores niveles de

eficacia, especialización y articulación entre las entidades nacionales y territoriales. Dentro de las principales acciones adelantadas se destacan:

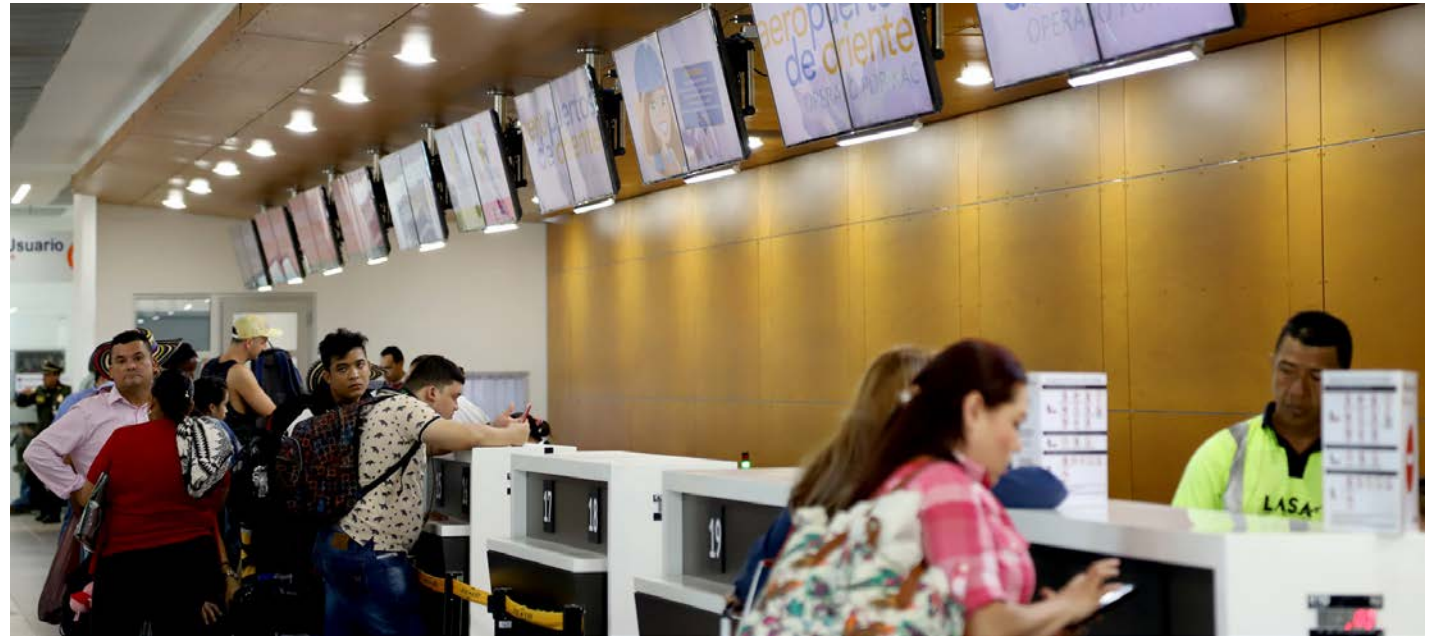
Fortalecimiento del control de la prestación del servicio público de transporte

A partir de la reforma de la estructura organizacional de la Superintendencia de Transporte, luego de 18 años de operación y a través del Decreto 2409 de finales de

2018, se logró fortalecer su presencia en toda Colombia. Al terminar 2019, prestaba sus servicios en 27 ciudades del país a través de 18 oficinas ubicadas en igual número de municipios y haciendo presencia efectiva con personal en terminales de transporte y aeropuertos de nueve más. En total, la entidad hizo presencia efectiva en 27 terminales de transporte terrestre y 16 aeropuertos.

“Por primera vez la Superintendencia de Transporte está realizando un acompañamiento en materia de protección de derechos tanto a los usuarios como a los empresarios del sector transporte, antes de sancionarlos”

Bajo este nuevo enfoque, en el periodo objeto de este informe se destaca la protección al usuario del sector aéreo y la implementación del programa “Comercio electrónico transparente”, que busca que las empresas que manejan venta de tickets y servicios por este medio lo hagan de conformidad con las normas establecidas. Esto permitió pasar del 56,6% a un 90,7% de cumplimiento de las normas de protección a usuarios en materia de comercio electrónico.



Siguiendo ese objetivo, en marzo de 2020 se lanzaron una Cartilla y una Guía de Derechos y Deberes de los Usuarios del Transporte Aéreo, con las que se busca construir una cultura de respeto de los derechos y deberes de los usuarios de este modo, así como la promoción y consolidación de buenas prácticas dentro del sector, que permitan alcanzar un servicio armónico, sólido y ejemplar. Estos documentos se pueden consultar en el siguiente link: <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/delegada-para-la-proteccion-de-usuarios/>.

Así mismo, durante el primer semestre de 2020, en el marco del programa “Semillero Virtual de Protección de Usuarios del Sector Transporte”, se inició el primer ciclo de capacitaciones gratuitas para estudiantes y docentes de instituciones educativas que cuentan con el servicio de Consultorio Jurídico. A través de este programa se darán a conocer temas importantes sobre el transporte terrestre, aéreo y fluvial. El objetivo es que los ciudadanos que acuden a los Consultorios Jurídicos de las universidades Externado de Colombia, Católica, de los Andes, Militar, Jorge Tadeo Lozano, Santo



Tomás y del Rosario, puedan obtener información de primera mano relacionada con las funciones de la Superintendencia de Transporte, brindando así el derecho a recibir información y el derecho a recibir un servicio de calidad.

“Solo durante 2019 se realizaron 286 capacitaciones sobre los deberes y derechos de los usuarios del Sector Transporte. Así mismo, se realizaron 532 visitas de inspección preventiva, en las que se verificaron las condiciones societarias, operativas y financieras de las empresas de transporte de los diferentes modos. En lo corrido de 2020 se han realizado 108 capacitaciones y 91 visitas de inspección preventiva”.

Gobierno corporativo para la sostenibilidad institucional

En abril de 2020 se suscribió un contrato entre la Corporación Andina de Fomento (CAF) y la empresa de consultoría Ernst & Young (EY) para darle inicio al proyecto de “Fortalecimiento del Gobierno Corporativo” de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). Con este proyecto se busca consolidar una entidad moderna, con mejores procesos administrativos, Consejo Directivo y la implementación de prácticas acordes con los estándares de OCDE. De esta manera, la ANI será una de las primeras entidades de su tipo en América Latina en adoptar estas prácticas, vitales para garantizar transparencia en la estructuración y ejecución de grandes proyectos de infraestructura de transporte concesionada.

Este proyecto apoya la formulación de un programa de gobernanza empresarial para mejorar los estándares y procesos administrativos de la Entidad. Además, permitirá que por 22 meses se analice, estructure e implementen una serie de actividades buscando obtener la inclusión del Código de Gobierno Corporativo, incorporar consideraciones de género; una propuesta



metodológica para identificar y valorar los riesgos de los proyectos en fase de estructuración; una política de transparencia de la información, rendición de cuentas, aspectos financieros, jurídicos y técnicos; la política de gestión del conocimiento y el borrador del proyecto de decreto con el cual se modifique el decreto de creación de la ANI, entre otros productos. Como cooperación técnica para el proyecto, el Fondo de Prosperidad aportará hasta USD 278.500, garantizando así la implementación de todo el programa de Gobierno Corporativo.

Fortalecimiento Institucional

➤ Fortalecimiento de Aerocivil

Con la expedición de los Decretos 1417 de 2019 y 163 de 2020, se modificó la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil). Gracias a estos, se permitió proveer veinticinco (25) empleos adicionales de bomberos aeronáuticos en el segundo semestre de 2019, y la creación de setenta (70) empleos de controladores de tránsito aéreo, cuarenta (40) de técnicos



aeronáuticos y setenta (70) de bomberos aeronáuticos en la actual vigencia, fortaleciendo las condiciones de seguridad operacional y la mejora en la atención de las necesidades de los usuarios del espacio aéreo colombiano.

Así mismo, en el segundo semestre de 2019 se certificaron y entraron en operación centros de entrenamiento avanzados, como un impulso al crecimiento de la industria aeronáutica en Colombia y al

uso tecnología moderna para la capacitación de pilotos locales y de la región. Dos de ellos están ubicados en Bogotá: el Centro de Entrenamiento GTA (Global Training Aviation), con tecnología europea y un simulador de vuelo de alta tecnología del equipo A32S, y el Centro de Entrenamiento de Pilotos CAE Colombia Flight Training. En este centro operan siete modernos simuladores de aviones ATR, Airbus A320, A330 y 787 de alta tecnología, para la capacitación anual

de cerca de 2.500 pilotos de vuelos comerciales. Este es el segundo centro de la región después de Brasil. Finalmente, durante 2019 se estableció en Rionegro (Antioquia) la empresa Alliance Aviation, con capacidad de entrenamiento de pilotos en FFS y FTD de A320.

Colombia es actualmente el segundo país de América Latina con mayor capacidad de dispositivos de simulación de vuelo. Entre 2019 y 2020, nuestro país pasó de seis dispositivos FSTD calificados a 16.

“La moderna tecnología que entró en operación para el entrenamiento de pilotos desde el Centro de Entrenamiento de Pilotos (CAE) tuvo un costo cercano a los 100 millones de dólares, y es el resultado de la articulación entre el sector privado y el Gobierno nacional para apuntar el crecimiento de la industria aeronáutica en el país”

➤ **Acuerdos para desarrollar infraestructura de transporte**

En el segundo semestre de 2019 se suscribió un memorando de entendimiento entre la Ministra de Transporte de Co-

lombia y su homólogo de la República Popular China, con el objetivo de compartir experiencias sobre políticas públicas, leyes y regulación de transporte carretero, marítimo y fluvial, planeación de transporte público urbano y administración marítima. El memorando también contempla el mejoramiento de esquemas de seguridad vial a través del intercambio de buenas prácticas en infraestructura vial y modelos de comportamiento ciudadano, así como el intercambio de conocimiento en modelos de provisión de servicios de transporte público, incentivos y esquemas de promoción utilizables para alcanzar la intermodalidad, al igual que la cooperación en temas relacionados con la aviación civil.

Además, se buscará tener esquemas de comunicación con el sector privado para que empresas colombianas o chinas puedan participar en licitaciones, de manera privada o conjunta, y de esta manera generar mayores incentivos para la inversión privada.

En febrero de 2020 se firmó un Memorando de Entendimiento con la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), las

entidades del sector transporte, el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, el Departamento Nacional de Planeación (DNP), ENTerritorio, Findeter y la Presidencia de la República, además de Bancóldex y la Agencia de Renovación del Territorio ART, para generar sinergias para ejecutar la adaptación e implementación gradual de las metodologías para la formulación y estructuración de proyectos de infraestructura, definidas como: PIR (Project Initiation Routemap), 5CM (Five Case Model) y BIM (Building Information Modeling).

Como estas metodologías buscan brindar opciones de formulación y estructuración de proyectos con la mejor información posible, optimizando costos, reduciendo la incertidumbre en la formulación de los proyectos así como su tiempo de ejecución, actualmente se realizan mesas institucionales con el fin de evaluar los mecanismos y proyectos piloto para implementar la metodología más adecuada a los procesos de estructuración y diseño en infraestructura de transporte, en un horizonte de mediano y largo plazo.

➤ Alianzas logísticas regionales (ALR)

En 2018, Ministerio de Transporte tuvo la iniciativa de conformar las Alianzas Logísticas Regionales (ALR), con el objetivo de maximizar la presencia institucional del Ministerio en el territorio nacional y consolidar espacios de articulación en los que se incentiven proyectos enfocados a mejorar la competitividad a partir del aprovechamiento de capacidades locales. Así, con la participación del sector público, las organizaciones privadas y las instituciones académicas las ALR se han convertido en un eje articulador que busca promover iniciativas logísticas, coordinación interinstitucional e investigación en las diferentes regiones del país.

Entre junio y diciembre de 2019 se conformaron las de Norte de Santander, Magdalena y Putumayo y Amazonía, con lo que se llegó a ocho ALR en todo el país. Las otras cinco son Bogotá, Antioquia, Valle del Cauca, Atlántico y Santander.



➤ **OBJETIVO 2. Gestión de la seguridad y protección en la operación del transporte**

En Colombia, la mortalidad asociada a siniestros viales aumentó un 18% entre 2009 y 2018, posicionándose como la segunda causa de muerte violenta en el país. En consecuencia, en materia de seguridad vial el Gobierno nacional priorizó la reducción de los siniestros viales, a través del mejoramiento de las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos, así como la construcción de una

cultura ciudadana de corresponsabilidad y autorregulación para una movilidad segura. Las medidas en pro de la seguridad vial contribuyen a la implementación de la agenda de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en el país, la cual contempla reducir la tasa de fallecidos a 8,25 por cada 100.000 habitantes para el año 2030 (DNP-Documento CONPES, 2018).

Pactos y acuerdos por la seguridad vial

En el marco de la prevención vial, el país ha firmado tres importantes pactos y un acuerdo para trabajar articuladamente por la seguridad vial de los actores viales más vulnerables:

➤ **Pacto Nacional por la Seguridad Vial (junio 2019)**

Este pacto fue suscrito entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y Protección Social, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y el Comité Empresarial de Seguridad Vial (CESV), y tiene como objetivo realizar un trabajo coordinado en la construcción de la estrategia que fomente una movilidad segura en las carreteras de Colombia.

En este pacto se definieron compromisos como la construcción de las estrategias prioritarias orientadas a compartir planes, políticas y prácticas que reduzcan los riesgos en las vías; la ejecución de acciones y proyectos de investigación en seguridad vial; la apertura de espacios de discusión y participación sobre movilidad segura para las personas, las entidades

públicas, las empresas y las comunidades; y el trabajo por el cuidado de los más vulnerables en las vías: peatones, ciclistas, motociclistas, niños, niñas, adolescentes y adultos mayores.

➤ **Pacto por la Seguridad Vial de los niños, niñas y adolescentes con la Organización de las Naciones Unidas (agosto 2019)**

Este Pacto fue suscrito por el Jean Todt, Enviado Especial del Secretario General de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial; los Ministros de Transporte, Salud y Protección Social y de Educación, y el director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), junto con representantes de la Alianza Global de las ONG por la Seguridad Vial, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA) y el Comité Empresarial de Seguridad Vial.

El propósito del pacto es prevenir y evitar que los menores de edad en el país sean víctimas de accidentes de tránsito, reiterando el compromiso del Gobierno nacional para orientar y priorizar las acciones que sean necesarias para prevenir las fatalidades en siniestros viales desde la infancia.



Este Pacto se suma a la política pública transversal de seguridad vial que es abordada desde las regiones en cuatro dimensiones: víctimas, educación, vehículos e infraestructura óptimos y usuarios idóneos.

➤ **Pacto por la Seguridad Vial de los ciclistas (octubre 2019)**

Este pacto fue suscrito por los Ministerios de Transporte y del Deporte, la ANSV, la Federación Colombiana de Ciclismo y la DITRA. Su objetivo es trabajar de manera articulada con el sector privado en la

disminución de los siniestros de ciclistas provocados por imprudencias en la vía y crear conciencia sobre la importancia de cuidar en la vía a estos actores viales.

➤ **Acuerdos**

En junio 2020 se suscribió un acuerdo de entendimiento entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la sociedad CEMEX Colombia S.A., con el objetivo de aunar esfuerzos para la formulación y ejecución de estrategias que contribuyan a mejorar las medidas de seguridad vial en los desplazamientos realizados en los vehículos



que sean de propiedad o se encuentran al servicio de Cemex, y que estén asociados a las actividades directas y conexas de la empresa. Con él se pretende aportar a la reducción de las tasas de siniestralidad y a la promoción de una movilidad más segura para todos los actores viales.

Adicionalmente, se han realizado acercamientos con diferentes gremios y empresas con el fin de impulsar estrategias conjuntas para seguir sumando esfuerzos que contribuyan a mejorar la seguridad vial y el comportamiento de los conductores en las vías del país.

Seguridad vial en los territorios

➤ Seguridad Vial: Compromiso de Todos

A cada departamento y ciudad se le asignó una meta de reducción de siniestralidad, basada en la participación porcentual de cada departamento y municipio en la siniestralidad del país, con el fin de poder desplegar estrategias focalizadas y coherentes con las dinámicas particulares de cada región.

Para apoyar a los departamentos, hacia finales de 2019 se suscribió un convenio interadministrativo de cooperación entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Federación Nacional de Departamentos a través del cual se trabajará en el fortalecimiento técnico de los departamentos que tienen organismos de tránsito, y se definirán estrategias de apoyo en aquellos donde no hay autoridades de control. Adicionalmente, se realizarán auditorías e inspecciones de seguridad vial en los tramos de mayor siniestralidad de vías de los departamentos, con el fin de generar recomendaciones para el diseño de planes de acción de posibles mejoras. Este convenio tendrá un plazo de ejecución de 24 meses.

Siguiendo con las estrategias de apoyo a los departamentos, y en cumplimiento de la reglamentación emitida por el sector, durante el primer semestre de 2019 los 32 departamentos de Colombia crearon sus Consejos Territoriales de Seguridad Vial, según lo establecido en la ley 1702 de 2013. Dichos Consejos buscan generar una coordinación interinstitucional que permitirá a los departamentos gestionar las políticas públicas de Seguridad Vial en sus jurisdicciones, realizar el seguimiento a los Comités Municipa-

les de Seguridad Vial y a la ejecución de los Planes Municipales de Seguridad Vial. También tienen como función analizar y hacer seguimiento a las problemáticas de seguridad vial en cada departamento, identificando y caracterizando puntos críticos, usuarios vulnerables y posibles causas, así como replicar las actividades de socialización de la política de Seguridad Vial y promocionar buenas prácticas en esta materia.

Adicionalmente, como resultado de un proceso de priorización y acercamiento con las Entidades Territoriales (ET), la ANSV asistirá técnicamente a 34 de ellas

en la elaboración del documento técnico de soporte para el Plan Local de Seguridad Vial (PLSV).

Por último, se dividió el país en ocho regiones en las que se han institucionalizado las Mesas de Articulación Interinstitucional (MAI), las cuales son un escenario de coordinación interinstitucional encaminado a que el Puesto de Mando Unificado Nacional (PMU), tenga la información de lo que sucede en las regiones para prevenir, mitigar y atender de manera oportuna y efectiva las contingencias de movilidad y seguridad vial en las regiones con mayor siniestralidad.



➤ “La Seguridad Vial se Toma Tu ciudad”

La estrategia consiste en llevar a los municipios herramientas técnicas para fortalecer las competencias relacionadas con seguridad vial. Así, se busca concientizar sobre la importancia de generar medidas para la mitigación de siniestros viales enfocadas a los actores vulnerables como motociclistas, ciclistas, niños, niñas y adolescentes y peatones.

Quince municipios del país fueron priorizados por sus altos índices de siniestralidad. La ANSV suscribió convenios con ellos para recibir asistencia técnica en seguridad vial. La intervención proyectada por municipio tiene una duración de aproximadamente una semana, y contempla actividades de pedagogía y talleres teórico-prácticos para los ciudadanos y las autoridades locales, con el propósito de darles pautas para que puedan implementar acciones que les ayuden a salvar vidas en las vías.

A la luz de esta estrategia, entre julio de 2019 y marzo de 2020 se realizaron 15 “tomas” por todo el país: Neiva, Montería, Chiquinquirá, Bucaramanga, Barranquilla, Sogamoso, Armenia, Cali,

Medellín, Santa Marta, Cartagena, Cúcuta, Pasto, Villavicencio y San Juan de Urabá. En todos los municipios hubo una gran recepción y participación por parte de los gobiernos locales y la ciudadanía convocada.

➤ Programa “Pequeñas Grandes Obras (PGO)”

Durante el periodo que abarca este informe la ANSV le dio continuidad al programa “Pequeñas Grandes Obras”, que consiste en realizar intervenciones de bajo costo y alto impacto en corredores viales urbanos y rurales de los diferentes territorios, orientadas a la prevención, la mitigación de la siniestralidad vial y a la reducción de víctimas por siniestros en el tránsito. El programa incluye intervenciones rápidas de señalización vial, construcción de medidas de tráfico calmado y urbanismo táctico, suministro e instalación de sistemas de contención vehicular, y actividades de persuasión y socialización a los actores viales sobre los proyectos de intervención.

Entre 2019 y 2020 se adelantó la segunda fase del programa, en la que 200 municipios de 27 departamentos postularon 1.284 puntos críticos viales, que se su-



man a 100 puntos críticos que ya cuentan con diseños, para acceder a las intervenciones que se realizan. La escogencia de los proyectos se realiza con base en criterios preestablecidos, analizando pertinencia de las intervenciones. La selección se realiza con base en una priorización, teniendo en cuenta un análisis

previo de cada sitio crítico, que contempla aspectos como índices de siniestralidad vial, flujo de los diferentes actores viales (peatones, ciclistas, motociclistas, vehículos), y ubicación, si se trata de vías primarias, secundarias e inmediaciones de instituciones educativas.

Más estrategias para salvar vidas en la vía

➤ Atención a Víctimas por Siniestros Viales

En el marco de esta estrategia, presentamos los ejes de acción que se encuentran en desarrollo y sus principales avances:

- Implementación de la ruta de atención integral a víctimas de siniestros viales. Ya existe una propuesta de ruta integral de atención a víctimas, la cual se encuentra en etapa de validación. Esta ruta considera la aplicación de un protocolo desde la perspectiva desde la atención pre-hospitalaria, hospitalaria, psicológica, social y jurídica, buscando garantizar una atención integral de las víctimas.
- Fortalecimiento de la respuesta a víctimas de siniestros viales. A través del Acuerdo 008 del 18 de diciembre de 2019, se reglamentó la Comisión Interministerial para fortalecer la implementación del Número Único de Atención de Seguridad y Emergencias (NUSE 123). El reglamento de esta comisión actualmente se encuentra en

aprobación. También se adelanta el análisis del diagnóstico de la operación del NUSE para generar un plan de trabajo que permita su consolidación a nivel nacional y territorial.

- Gestión y análisis de datos y variables de interés para la atención, monitoreo, seguimiento y evaluación de los factores relacionados con la respuesta integral a las personas víc-

timas de siniestros viales. En articulación con el Ministerio de Salud, se avanza en la construcción de lineamientos y orientaciones a las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud (IPS) así como de los profesionales de la salud encargados de reportar esta información, con el objetivo de mejorar la captura y el correcto diligenciamiento de los registros.



7 Puntos Seguros



Esta es una estrategia desarrollada para reducir las probabilidades de un siniestro vial, especialmente por fallas mecánicas y micro sueño. Los Puntos Seguros son un escenario de control y pedagogía en los cuales se realizan actividades de sensibilización y atención a los conductores, así como inspecciones a los vehí-

culos para verificar que se encuentren en condiciones óptimas para transitar. Durante la primera fase adelantada, entre junio y noviembre de 2019, se sensibilizaron más de 30.000 conductores, aproximadamente, en todo el territorio nacional.

Durante 2020 se dio continuidad a esta estrategia, disponiendo de 14 puntos seguros en los departamentos de Antioquia, Atlántico, Bolívar, Boyacá, César, Cundinamarca, Magdalena, Nariño, Norte de Santander, Quindío, Santander, Sucre, Tolima y Valle del Cauca. Con corte a mayo, se han realizado 32.100 inspecciones a vehículos, aproximadamente.

7 Programa SETA (Supervisión Especial de Temporada Alta)

La Superintendencia de Transporte, bajo las políticas de legalidad y seguridad, y en ejercicio de su función preventiva, implementó este programa con el fin de identificar hallazgos que, por estar asociados con la señalización, obstáculos a la visibilidad y el estado del corredor vial, podrían comprometer la seguridad de los usuarios de las vías concesionadas del país.

Durante el segundo semestre de 2019 se llevaron a cabo inspecciones en horarios nocturnos en 44 concesiones viales de las 58 que existen en la actualidad en el país, teniendo como resultado que, de los 1.013 hallazgos por mala señalización, 91% fueron gestionados inmediatamente. El hallazgo con mayor gestión fue la de-

ficiente señalización horizontal o marcas viales en el pavimento, con 311 acciones de mejora rápida. El de menor gestión fue la deficiente señalización preventiva de obra, con 5 acciones de mejora.

➤ Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial

Durante el segundo semestre de 2019 se fortaleció el programa de auditorías e inspecciones de seguridad vial. Con este se va a realizar la evaluación de las condiciones de seguridad vial de la infraestructura en 2.195 kilómetros, aproximadamente, distribuidos en 16 proyectos o corredores viales, en un principio. Los resultados de esta evaluación serán entregados a las entidades responsables del diseño y mantenimiento de cada tramo vial, quienes deberán desarrollar las acciones necesarias para mitigar los riesgos identificados. A la fecha estas acciones se encuentran suspendidas por la declaratoria de emergencia nacional.

Así mismo, durante el periodo objeto del informe se elaboró la “Guía técnica de auditorías e inspecciones de seguridad vial para Colombia”, con la participación de las diferentes entidades del sector transporte, instrumento a través del cual

se estandarizan los procedimientos para realizar las auditorías e inspecciones de seguridad vial a los proyectos de infraestructura vial en el país.

➤ Control a la publicidad y promoción de vehículos

Se expidió la Resolución 536 de 2019, por la cual se definen los contenidos, que, en cuanto a seguridad vial, dispositivos y comportamiento, deben contener tanto la información al público para los vehículos nuevos que se vendan en el país como los manuales de propietario. Además, se dictan otras disposiciones.

Esta reglamentación es de obligatorio cumplimiento para los productores y proveedores de vehículos nuevos en el país, con relación a cualquier tipo de información que anuncien con destino a los consumidores, resultando relevante la especificación que deberá hacerse para vehículos y motocicletas sobre los sistemas de seguridad activa y pasiva contenidos en esta Resolución. La información suministrada deberá quedar documentada y firmada por el comprador o su delegado para recibir el vehículo, y por el representante designado por el concesionario vendedor del vehículo.

➤ Aplicación del Nuevo Reglamento Técnico de Cascos



En marzo de 2020 empezó regir la Resolución 1080 de 2019 expedida por el Ministerio de Transporte, y que dio un año de transición para adoptar el nuevo reglamento técnico de cascos para motociclistas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos y similares. Este reglamento obliga a productores, importadores y comercializadores a vender estos elementos de protección cumpliendo estándares internacionales de desempeño y calidad. En la expedición de este reglamento téc-

nico se estableció que deberá incluirse en el casco una etiqueta que contenga información como nombre del producto, casco para uso en motocicleta y vehículos afines; talla, país de origen, importador o fabricante con su razón social; número de lote y fecha de producción.

Con esta resolución no se busca controlar directamente a los motociclistas, sino al mercado de cascos, buscando que al momento de ofrecer productos a los usuarios estos sean cascos certificados. Así, los usuarios tendrán mayores garantías de la calidad del producto que están adquiriendo para que, en caso de que su-

fran un siniestro vial, se minimice el riesgo de traumatismo al reducir el impacto de fuerza o colisión que se genera contra la cabeza.

Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, durante 2019 fallecieron en siniestros viales 3.455 motociclistas, lo cual representó el 52% del total de muertos en siniestros viales en el país. Así mismo, el número de lesionados fue de 19.277, lo cual representó el 56% del total de lesionados a nivel nacional. Analizados los datos se pudo inferir que cerca del 20% de los motociclistas fallecidos chocaron con un objeto fijo.



OBJETIVO 3: Sistemas inteligentes, análisis y gobernanza de la información para la gestión del transporte y del tránsito

Al hablar de la gestión del transporte y la logística, si bien se ha venido cerrando la brecha entre la formulación de políticas y la efectiva atención a las situaciones que les dan origen, evidenciada por muchos años, aún queda mucho por hacer. Por esto, cobra importancia la modernización del sector, lo que implica contar con sistemas y tecnologías de la información que permitan un intercambio dinámico entre el ámbito na-

cional y territorial, ya que un flujo limitado de información impacta en el diseño de políticas de movilidad urbana y nacional, así como de transporte y logística.

En consecuencia, el Gobierno nacional enfoca sus esfuerzos en fortalecer el análisis y gobernanza de la información para el Sector Transporte, teniendo en cuenta las plataformas actuales y la interoperabilidad,

los métodos alternativos de obtención y generación de información y la infraestructura tecnológica necesaria para la competitividad.

Estructuración del nuevo modelo de operación RUNT 2.0

Gracias a la implementación del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) fue posible centralizar y validar trámites, así como tener información para la toma de decisiones y dictar política pública de movilidad, seguridad vial y mercado automotor, entre otros. El sistema RUNT integra, bajo su modelo de operación, tanto a actores particulares como gubernamentales, quienes proveen información del sector a la plataforma en tiempo real en un esquema de corresponsabilidad, lo cual asegura la trazabilidad y administración de los datos. Gracias a esto, el sector cuenta hoy con cifras consolidadas sobre el crecimiento del parque automotor, registro de licencias de conducción, trámites y matrículas iniciales, entre otros.

No obstante, se debe seguir evolucionando. En 2019 se inició la estructuración del nuevo modelo de concesión para el diseño, implementación y operación del nuevo RUNT, logrando así que, al finalizar la vigencia, el Ministerio de Transporte abriera unos espacios de socialización, discusión y retroalimentación de los avances logrados en esta materia, dirigidos a quienes tuvieran interés en el mismo. A partir de ese proceso de socialización y retroalimentación, el Ministerio se centró en la revisión de los términos de referencia bajo los cuales se estará surtiendo el proceso de licitación para la nueva concesión del RUNT.

“El RUNT almacena más de 67.000 millones de registros en su base de datos. Tiene la capacidad tecnológica de realizar 307 millones de transacciones por día y permite el acceso simultáneo de 5.500 usuarios. Es una plataforma clave para el sector, y por esto se requiere la estructuración de un modelo moderno con un beneficio para el usuario en reducción de tiempos y recursos”.



Sistemas inteligentes de transporte

➤ Movilización Terrestre de Pasajeros

Durante el segundo semestre de 2019, desde la Superintendencia de Transporte se implementó un sistema de información en tiempo real sobre las operaciones de las Terminales de Transporte terrestre en el país. A través de este sistema se garantiza no solo la configuración de datos completos, estandarizados y de calidad,

sino la prestación de un servicio óptimo y eficiente para los usuarios del sector.

El sistema de interoperabilidad permite que las 49 Terminales de Transporte habilitadas en el país generen un reporte inmediato a la Superintendencia sobre tasas de uso, despachos y movilización de pasajeros las 24 horas del día, eliminando los procesos manuales de transmisión, tratamiento y generación de indicadores, alertas e informes correspondientes.



“La interoperabilidad será el único mecanismo de reporte de información de las Terminales de Transporte a la Superintendencia, lo que garantiza una vigilancia objetiva y no selectiva, además de la disponibilidad de la información organizada para la fijación de políticas de inspección, vigilancia y control”.

Las condiciones del servicio, sobre todo en temporada alta, podrán ser monitoreadas de manera eficiente, pues se contará con información de los despachos, las rutas, vehículos, oferta de vehículos y demanda de pasajeros, convenios, con-

tratos con empresas de servicio especial y niveles de servicio a los usuarios. En este caso, se podrán tener los datos exactos de posibles inconvenientes y pasajeros afectados, ante eventos que impidan la prestación del servicio.

De igual manera, se tendrá el control efectivo sobre las condiciones de los vehículos despachados desde las terminales de transporte, como la vigencia del Soat (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito), la revisión técnico-mecánica, la póliza responsabilidad civil contractual y la póliza responsabilidad civil extracontractual.

7 Registro Nacional Fluvial

En cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 112 de la Ley 2106 de 2019, mediante Resolución No. 20203040003645 de mayo de 2020, se reglamentó el Registro Nacional Fluvial. Este sistema permitirá contar con información centralizada y en tiempo real del registro de embarcaciones y/o artefactos fluviales, tripulantes y empresas, conteniendo los datos necesarios para determinar la propiedad, características técnicas y situación jurídica de las embarcaciones y artefactos fluviales; licencias de tripulantes, habilitación y permiso de operación de las empresas de transporte fluvial.

La información contenida en dicho registro será de carácter público y se alimentará en línea por la autoridad fluvial. Adicionalmente, permitirá mejoras en las eficiencias de operación de las empresas, en la medida que podrán registrar el zarpe en tiempo real y desde sus oficinas, sin necesidad de desplazamientos. Eso, siempre y cuando cumpla con las validaciones del sistema.

➤ Monitoreo del Tránsito y la Infraestructura Vial Nacional

Durante el segundo semestre de 2019 y lo corrido de 2020, se adelantó la etapa precontractual para la implementación del proyecto “Vías Inteligentes” (VIITS), concebido como un sistema para la gestión, monitoreo y control de las condiciones del tránsito, el transporte y la infraestructura en la red vial nacional. Se trata de un sistema orientado a la automatización en la operación, el mejoramiento del orden público y la seguridad vial, para beneficio de los usuarios viales.

El proyecto contempla la integración a un centro de control de herramientas tecnológicas tales como cámaras con detección automática de incidentes para el control del orden público de la vía; periféricos para el conteo de volúmenes vehiculares; instrumentación de puentes, viaductos, taludes, terrenos y obras de contención para identificar con antelación posibles riesgos; sistemas de pesaje dinámico, paneles de mensajería variable y monitoreo de zonas o puntos críticos en la infraestructura, entre otros.

Adicionalmente, se prevé el desarrollo de interoperabilidad entre el Instituto Na-

cional de Vías (Invías), como estructurador y articulador del proyecto, con diferentes entidades estatales como la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Superin-

tendencia de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, el Ejército y la Armada Nacional.

Portal Logístico de Colombia



La disponibilidad de información sectorial para la toma de decisiones facilita la definición de políticas públicas, la identificación de problemáticas asociadas a la operación logística, la formulación de proyectos productivos, el diseño de programas de mejora

y garantiza la transparencia en la gestión. Así, con el objetivo de contar con un espacio en donde fuera posible para los usuarios y ciudadanos acceder a la información disponible acerca de movilización de carga en el país, se rediseñó el Portal Logístico

de Colombia, convirtiéndolo en la ventana de información sectorial del Ministerio de Transporte hacia los usuarios del Sistema Nacional Logístico.

Partiendo de la información recopilada diariamente a través del Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), se diseñaron tableros de información dinámicos, en donde se presentan datos detallados acerca de la movilización interna de mercancías en el país, los volúmenes movilizados, la cantidad de viajes realizados, la naturaleza de la carga y la configuración vehicular que se utiliza para su movilización.

Gracias al éxito de esta iniciativa, se ha continuado con su fortalecimiento, incluyendo nuevos tableros, diseñando nuevos indicadores, ampliando las fuentes de información, consolidando datos provenientes de entidades como el Invías, la ANI y la Aerocivil, así como las concesiones portuarias entre otros. Además, en el Portal Logístico, que se puede consultar en esta página: <https://plc.mintransporte.gov.co/>, se publican los estudios producto de la ejecución del programa de implementación de la Política Nacional Logística.

Entorno para la innovación

➤ Hackathon de Transporte 2019

Con el propósito de generar nuevos emprendimientos en movilidad, infraestructura vial y estimular el uso de nuevas tecnologías, en conjunto con la academia, entidades locales y nacionales, durante el segundo semestre de 2019 se llevó a cabo la Hackathon de Transporte a nivel nacional. Este fue un evento de emprendimiento en tiempo real, donde equipos multidisciplinarios y motivados por la movilidad, el transporte y la logística, compiten para crear las mejores soluciones innovadoras a desafíos actuales y futuros de la movilidad en Colombia.

➤ Ruedas de Innovación

El Invías realizó, junto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Tercera Rueda de Estudios e Innovación, con énfasis en la Seguridad Vial y Resiliente. En este evento empresas nacionales e internacionales, y centros de investigación, pre-

sentaron propuestas para implementar nuevas tecnologías que mejoren la seguridad en la infraestructura vial en distintos modos de transporte.

Estos espacios permiten conocer tecnologías innovadoras para planificar, articular e implementar nuevos criterios y estándares de calidad, con el objetivo de lograr cero muertes en accidentes a través de cualquier modo de transporte. La proyección es incluir estas nuevas propuestas en los distintos proyectos de obra pública, y así hacerlos más eficientes y sostenibles.

El evento contó con la presencia de cinco empresas extranjeras, llegadas de México, España, Brasil y Estados Unidos; 27 empresas nacionales y tres centros de investigación, que pusieron a consideración de un panel de expertos su experticia en temas relacionados con seguridad vial, movilidad eléctrica, uso de materiales alternativos en construcción y operación, negocios verdes y uso de tecnologías innovadoras y sostenibles de transporte, entre otros. Las exposiciones se realizaron de manera presencial y virtual.



2. Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida

Lograr dinamizar la prestación de servicios de transporte público es una de las metas del Gobierno nacional. Por ello, se han desplegado estrategias y acciones tendientes a fortalecer la conectividad urbano-regional en el país, aportando a solventar los retos de movilidad y conectividad a los que se enfrenta la nación. Para lograrlo, se han

priorizado alternativas de transporte para reducir la congestión, la contaminación y la siniestralidad, así como para aunar esfuerzos para cofinanciar los sistemas de transporte público, para mejorar la estructura institucional y para fortalecer los mecanismos de financiación, de los accesos y pasos urbanos.



➤ OBJETIVO 1: Movilidad integral en las ciudades y aglomeraciones urbanas

Ofrecer alternativas de transporte de pasajeros y carga que minimicen la congestión, la siniestralidad y la contaminación, y que fortalezcan los instrumentos de planeación y regulación de la movilidad, para promover el acceso a bienes y servicios en medios de transporte equitativos, seguros y sostenibles, se convierte en uno de los muchos objetivos a alcanzar en la gestión del Sector Transporte.

Zonas Diferenciales para el Transporte y/o el Tránsito

La Ley 1955 de 2019, en su artículo 300, estableció que el Ministerio de Transporte podría crear Zonas diferenciales para garantizar las condiciones de accesibilidad y seguridad en el servicio de transporte,

promover la formalización del servicio de transporte público y garantizar a los pobladores los servicios de tránsito. Según ese artículo, la entidad puede determinar la extensión geográfica de las zonas, ampliando la posibilidad en cuanto al ámbito de aplicación, ya que estas se podrán constituir por un municipio y/o grupos de municipios, y en cualquier lugar del territorio nacional donde no existan sistemas de transporte cofinanciados por la Nación, en los que la vocación rural o características geográficas, económicas, sociales, étnicas u otras propias del territorio impidan la normal prestación de los servicios de transporte o tránsito en las condiciones de la normativa vigente y aplicable.

En cumplimiento de lo anterior, se expidió el Decreto 746 de mayo de 2020, por el cual se crean Zonas Diferenciales para garantizar el servicio de transporte en municipios donde no existan sistemas de transporte cofinanciados por la Nación y cuyas características impiden la normal prestación de servicios de transporte público.



Movilidad Eléctrica

Se lanzó la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica y Sostenible, la cual tiene el propósito de mejorar la calidad del aire en el país a través de la reducción de las emisiones contaminantes, la promoción del uso de vehículos eléctricos, buscando disminuir las afectaciones de salud en la población desde una apuesta por el uso de combustibles más eficientes y una movilidad sostenible. Esta iniciativa también contempla las acciones necesarias para acelerar la transición hacia la movili-

dad eléctrica, tales como la definición de un marco regulatorio que asegure la promoción de la movilidad eléctrica en el país y la revisión y generación de mecanismos económicos y de mercado necesarios para ello. En este sentido, la meta es la incorporación de 600.000 vehículos eléctricos para el año 2030.

➤ Ley 1964 de 2019 y reglamentación

En el segundo semestre de 2019 se sancionó la Ley que promueve el uso de vehículos eléctricos en el país. Esta iniciativa fue liderada por los ministerios de

Transporte, Minas y Energía, Ambiente y Vivienda, y tiene como meta lograr que mínimo el 10% de los vehículos adquiridos sean eléctricos o de cero emisiones a partir de 2025, y para 2035 que el 100% de los vehículos públicos adquiridos para Sistemas de Transporte Masivo sean eléctricos o con cero emisiones contaminantes, entre otras consideraciones.

Uno de los beneficios que trae la ley es una tarifa diferencial para calcular el impuesto de vehículos automotores (liquidación sobre el 1% del valor comercial total del automotor eléctrico), ya que la normatividad aplicable antes de la expedición de esta norma establece que el impuesto de vehículos de combustibles se determine sobre la base de su valor comercial, manejándose porcentajes entre 1,5% y 3,5%.

Esta ley también determina que habrá un descuento del 10% en las primas del Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito (Soat); autoriza a las entidades territoriales a desarrollar, promover y ofertar esquemas de incentivos como descuentos en el registro o impuesto de los vehículos, tarifas diferenciales de parqueaderos o, incluso, exenciones tributaria; y señala que los vehículos eléctricos no

tendrán ningún tipo de restricción a la circulación (por ejemplo pico y placa), ni de tipo ambiental, entre otras.

En lo relativo a la obligación de reglamentar los lineamientos técnicos para realizar la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, consagrada en esta Ley, así como establecer el descuento para los mismos en el caso de vehículos eléctricos, el Ministerio de Transporte, junto con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, se encuentran adelantando los estudios para establecer el porcentaje de disminución de dicho valor y en la definición de los lineamientos técnicos necesarios que se deben tener en cuenta para la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes de estos vehículos

En materia de revisión técnico-mecánica para motocicletas eléctricas, mediante Resolución 6589 de diciembre de 2019 se modificaron los lineamientos para esta revisión.

Adicionalmente, se encuentra en construcción el proyecto de decreto que reglamenta la identificación de los parqueaderos preferenciales, incluyendo un logotipo y color para los mismos.

➤ Buses eléctricos



- **MIO.** En septiembre de 2019 comenzó a operar en el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) del Masivo Integrado de Occidente (MIO) - de Cali, la primera flota de buses eléctricos de un Sistema Integrado de Transporte Masivo en Colombia. Se trató de los primeros 26 buses eléctricos, de un total de 136, que entrarán a fortalecer la operación del sistema a partir de 2020.



- **METROPLUS.** En 2019 se avanzó en la integración de flota eléctrica a la operación de buses de la ciudad de Medellín, adquiriendo 64 buses eléctricos tipo padrón. La operación gradual de los buses empezó en noviembre de 2019 en el corredor de la 80. Las unidades que entraron a funcionar tienen capacidad para 80 personas, cumplen con normas de accesibilidad y otras facilidades para los usuarios, como puertos de carga USB. Esta adquisición incluyó el alistamiento de la flota, suministro y puesta en funcio-

namiento de 16 cargadores. La capital de Antioquia es la primera ciudad que, por acuerdo municipal, instauró que cada bus del sistema que deba reemplazarse se sustituya por uno totalmente eléctrico.



- **TRANSMILENIO.** TransMilenio realizó la adjudicación de 490 buses eléctricos para el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, los cuales se proyecta entren en operación entre noviembre y diciembre de 2020.

Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional

El Ministerio de Transporte, en conjunto con el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, lideró el proceso de formulación y diseño de la “Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional” aprobada mediante documento CONPES 3991 de abril de 2020.

A partir de esta Política se emiten lineamientos para contribuir al desarrollo económico y ambientalmente sostenible, así como para el aumento de la accesibilidad a los servicios de transporte urbano y regional. Dichos lineamientos, buscan orientar a las autoridades de transporte en la planeación e implementación de proyectos de movilidad y de transformación territorial acordes a las particularidades de cada territorio.

Los objetivos de la política se encuentran descritos en el documento CONPES y están orientados a fortalecer la calidad de la movilidad integral y la institucionalidad, así como la consolidación de mecanismos de financiamiento para la movilidad sostenible, buscando mitigar los efectos de la

congestión, la siniestralidad vial y la contaminación ambiental.

En materia de financiación, esta política contiene orientaciones para las entidades territoriales en la implementación de fuentes de financiación para los sistemas de transporte. Además, busca fortalecer la institucionalidad nacional para acompañar y adelantar el seguimiento a la cofinanciación de los proyectos de sistemas de transporte.

Política Nacional de Movilidad Activa

Se está estructurando una política integral para promover y masificar el uso de la bicicleta y la caminata en el territorio nacional. Esta política contempla la articulación con algunos instrumentos ya desarrollados, como la NAMA TAnDem (Acción de Mitigación Nacionalmente Apropia de Transporte Activo y gestión de la demanda, por sus siglas en inglés) y el CONPES 3991 de 2020, la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional.

En el mismo sentido, y en cooperación con Gobierno de Alemania a través de su Ins-

tituto de Tecnología Climática, se trabaja en un proyecto que tiene como objetivo mejorar las condiciones marco para la promoción del transporte no motorizado y la gestión de la demanda de transporte a nivel de ciudad en Colombia. Dicho proyecto se llevará a cabo entre 2020 y 2021, en tres ciudades intermedias del país.

Protección de la salud y el medio ambiente

➤ Ley 1972 de 2019

Durante el segundo semestre de 2019 se expidió esta Ley, a través de la cual se establecen medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes al aire, provenientes de fuentes móviles que circulen por el territorio nacional, haciendo énfasis en el material particulado. El objetivo es resguardar la vida, la salud y goce de un ambiente sano.

En esta Ley se definen diferentes iniciativas conducentes, entre otras, a definir plazos para que los diferentes tipos de vehículos que circulan por el territorio nacional se ajusten a límites máximos



de emisión contaminante que puedan generar. En síntesis, a partir del primero de enero de 2023, las fuentes móviles que se fabriquen o importen a Colombia tendrán que cumplir con los estándares técnicos establecidos en la norma Euro 6, contenida en el Reglamento 715/2007 de la Unión Europea o su equivalente y a partir del primero de enero de 2035, todos los vehículos de transporte en Colombia deberán cumplir con los parámetros establecidos. Así mismo, mediante el artículo 10 de la mencionada ley, se estableció la integración de la Comisión

Intersectorial de Calidad de Aire en todos los municipios y distritos del país.

Frente a las acciones a cargo del Ministerio de Transporte en relación con esta ley, en coordinación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible se vienen evaluando y analizando las condiciones actuales del parque automotor de motocicletas, con el fin de definir las acciones necesarias para avanzar en un programa de renovación de estas tipologías vehiculares. Así mismo, se viene trabajando en una consultoría con el MinAmbiente

para realizar los análisis requeridos para la reglamentación de los sistemas de diagnóstico a bordo, de acuerdo con el plazo de dos años planteado por la ley.

➤ Desarrollo e implementación de movilidad sostenible

Buscando hacer del transporte urbano un medio sostenible, amigable con el medio ambiente y acorde a las necesidades de los usuarios, el Ministerio de Transporte, en representación del Gobierno nacional, se adhirió a la Alianza Global Mobilise-YourCity, una red mundial que tiene como propósito empoderar a las ciudades y países en la preparación de políticas de transporte urbano sostenible, enfocadas en mejorar la movilidad y generar acciones para combatir la crisis climática.

Con la adhesión a la Alianza Global MobiliseYourCity se pretende obtener beneficios en materia de salud, calidad de vida en las ciudades, justicia social, prosperidad económica, disminución de la accidentalidad vial y soluciones que permitan alcanzar cambios transformacionales hacia un transporte más sostenible, que contribuya al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) planteados por las Naciones Unidas.



MobiliseYourCity tiene como objetivo reducir las emisiones de gases de efecto invernadero relacionados con el tránsito en ciudades, como mínimo en un 25% hasta el 2030 y al menos 50% para 2050. Esta iniciativa es financiada por la Unión Europea, el Ministerio francés de Transición Ecológica y Solidaridad (MTES), el Fondo Francés para el Medio Ambiente Mundial (FFEM) y el Ministerio Federal de Medio Ambiente, Conservación de la Naturaleza y Seguridad Nuclear (BMU) de

Alemania. Tiene alianzas con 56 ciudades y 13 gobiernos nacionales.

A través de la alianza con Colombia se quiere trabajar a nivel nacional prestando asistencia técnica, apoyo en las regiones con la elaboración e implementación de Planes de Movilidad Urbana, ayuda en futuros proyectos de inversión en el sector transporte y conexión con diferentes agencias de financiación para su desarrollo.



[Inicio](#) [Noticias](#) [Galería](#)



¡Anímate a participar!
busca las actividades
que se realizarán en
tu ciudad aquí!

➤ **Semana Nacional por la Movilidad Sostenible**

En los últimos años el Ministerio de Transporte ha venido organizando la ‘Semana Nacional por la Movilidad’, cuya versión 2015 hizo énfasis en la Bicicleta, en el 2016 en el peatón, en el 2017 en la Movilidad Saludable, Segura y Sostenible, y en 2018 en la Movilidad Saludable, Segura y Ambientalmente Sostenible.

Para la versión 2019 el Comité Organizador, en cabeza del Ministerio de Trans-

porte y en coordinación con los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de Salud y Protección Social, de Educación, de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, Coldeportes, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y Findeter, estableció la temática “Movilidad y género”, enfatizando acciones en los actores viales: peatón y ciclista.

Como parte de esta iniciativa se realizaron 187 eventos en 142 municipios alrededor de todo el territorio nacional, que incluyeron actividades académicas, cul-

turales, recreo-deportivas, y de intervención urbana (temporal o permanente), entre otras. Estas permitieron contar con un escenario para repensar las ciudades en favor de la movilidad, promoviendo cambios transformacionales en materia de comportamiento ciudadano, política pública, construcción de infraestructura, entre otros aspectos.

La versión 2020 está programada para realizarse entre el 22 y el 27 de septiembre. Actualmente se trabaja en su preparación desde el Comité Organizador.

➤ **Plan Integral de Gestión de Cambio Climático Sectorial (PIGCCS)**

El Ministerio de Transporte, con el apoyo de la Estrategia Colombiana de Desarrollo Bajo en Carbono (ECDBC) en su segunda fase, está desarrollando el Plan Integral de Gestión de Cambio Climático del Sector. Además, de la mano del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, trabaja en la actualización de la Contribución Nacionalmente Determinada (NDC por sus siglas en inglés) del sector en diferentes modos de transporte. Estas contribuciones son un compromiso de la comunidad internacional para reducir las emisiones de gases de efecto

invernadero, acorde con la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC).

Este Plan permite tratar varios aspectos relacionados con el cambio climático desde diferentes puntos de vista, incluyendo análisis normativo, lineamientos para la mejora de la información y apoyo académico, así como la educación de las comunidades en aspectos de cambio climático y transporte. De igual manera, incluye aspectos como la consideración del enfoque de género y la transición justa de la fuerza laboral.

➤ **Infraestructura y Transporte Sostenible**

En el marco del Cuarto Foro Invías, realizado el último trimestre de 2019, se lanzó la Política de Sostenibilidad de esta Entidad, la cual fue elevada a reglamento técnico en febrero de 2020. A través de la implementación de esta política, en todo el ciclo de vida de los proyectos del Instituto se debe tener como eje central la sostenibilidad, para fomentar el desarrollo de la infraestructura de transporte.

La política tiene como fundamento cuatro ejes estratégicos que buscan la re-

ducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, la optimización en el uso de los recursos naturales en los procesos constructivos de infraestructura de transporte, el aseguramiento de las estrategias de sostenibilidad a nivel institucional e interinstitucional, prácticas constructivas y operativas amigables con los recursos naturales y el entorno, infraestructura de transporte adaptada a la variabilidad climática, actualización tecnológica en la construcción y operación, transporte inclusivo para diferentes

grupos poblacionales y el desarrollo de una cultura de sostenibilidad.

El Foro concluyó con el panel “Ideas y buenas prácticas para Infraestructura de transporte sostenible”, donde las necesidades de las comunidades y su entorno natural, la transformación cultural, los criterios de innovación, infraestructura verde y mejores prácticas constructivas, fueron presentadas como elementos fundamentales para el desarrollo de Infraestructura y Transporte sostenible.

- ♦ Las acciones de promoción para el uso de vehículos limpios buscan incrementar a 6.600 el número de vehículos eléctricos registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) a 2022.
- ♦ El resultado obtenido al cierre del 2019 fue un incremento del 67,32% en el número de vehículos eléctricos registrados en el RUNT frente a 2018. Se alcanzó un total de 3.430 registrados, superando la meta prevista para la vigencia, ubicada en 2.100 vehículos.



➤ OBJETIVO 2: Sistemas de transporte de pasajeros competitivos y de calidad

Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) son determinantes en la implementación de una política de movilidad que ofrezca un servicio de transporte público de pasajeros de calidad. Por esto se han priorizado las acciones encaminadas a su fortalecimiento como un servicio público esencial, que supla las necesidades de los usuarios y contribuya al goce efectivo de los derechos ciudadanos.

Sistemas de Transporte Público cofinanciados por la Nación

Para lograr dinamizar la prestación de servicio público de transporte, el Gobierno nacional fortalecerá, mediante cofinanciación, la infraestructura vial de los sistemas de transporte público urbano buscando alcanzar 1.197 kilómetros intervenidos para el año 2022.

Para cumplir con este propósito, y dinamizando la implementación de los Sistemas de Transporte Cofinanciados por la Nación, a través de la implementación de la Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo (PNTU) se ha avanzado en la construcción de infraestructura vial destinada a los SETP en Santa Marta, Pasto, Popayán, Armenia, Neiva, Sincelejo, Valledupar y Montería, y de los SITM de Cartagena (Transcaribe), Cali (MIO), Bucaramanga (Metrolínea), Medellín (Metroplús), así como la extensión de Transmilenio al municipio de Soacha en sus fases 2 y 3.

Frente a las acciones en materia de transporte masivo sostenible, dentro del Plan Nacional de Desarrollo se fijaron bases que permitieron la renegociación de los contra-

tos de concesión que facilitaron la renovación de la flota del SITP y Transmilenio en Bogotá. Además, en el caso de Bogotá, el Gobierno nacional logró, junto al Gobierno distrital, la adjudicación de la Primera Línea del Metro. Esta movilizará más de 1 millón de ciudadanos al día con tecnología de cero emisiones, garantizando una inversión de la Nación de 15.4 billones de pesos para este proyecto, así como los 4,02 billones de pesos que invertirá la Nación en las dos troncales alimentadoras de TransMilenio: la Avenida Ciudad de Cali (7,2 kilómetros) y de la Avenida 68 (16,9 kilómetros), mientras que el Distrito Capital aportará 665.000 millones.

A continuación, se detallan datos de interés sobre algunas de los avances alcanzados:

➤ SETP Neiva



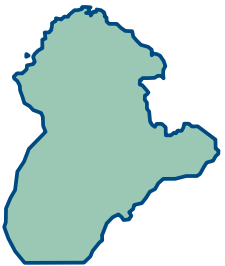
El proyecto para la puesta en marcha del SETP de Neiva contempla un total de aportes de 321.492 millones de pesos. De este monto, la Nación destina 208.430 millones de pesos y Neiva 113.062 millones. Para mayo de 2020, la Nación ha desembolsado 89.760 millones de pesos y el municipio 85.378 millones.

En materia de infraestructura vial, dentro de convenio de cofinanciación de este SETP, a marzo de 2019 se construyeron y rehabilitaron 20,7 kilómetros de vías, 88.800 metros cuadrados de espacio público y 3 kilómetros de ciclorutas, todo esto con recursos por 62.515 millones de pesos, incluyendo interventorías.

En diciembre de 2019 se entregó el Intercambiador Vial Bicentenario, una obra fundamental para el sistema, en la que fueron invertidos 32.237 millones de pesos entre obra e interventoría. Estos recursos corresponden a la Gobernación del Huila y la Alcaldía de Neiva, en el marco del convenio de cofinanciación. La Nación, por su parte y a través del Ministerio de Transporte y Findeter, aprobó el beneficio de tasa compensada solicitado por la Gobernación del Huila por un monto de 9.000 millones de pesos.

Esta obra beneficia a más de 110.000 habitantes de las comunas 1,2 y 3 de la zona norte de Neiva, además de generar reducciones en tiempos de las 14 rutas que integrarán el sistema. En lo corrido de 2020 se concretaron las obras de rehabilitación y construcción de 2,5 kilómetros de vías por 14.659 millones de pesos, intervenciones claves para poner en operación el Sistema.

➤ SETP de Montería

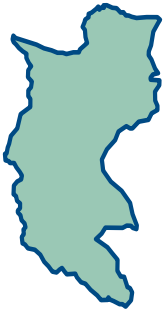


Actualmente se construye un centro de servicio al ciudadano como parte del SETP de la capital de Córdoba, denominado “Centro Inteligente”. Cuenta con un avance del 29% y una inversión

por parte de la Nación de 3.618 millones de pesos. Este centro contará con un área de más de 1.900 metros cuadrados construidos y 3.063 metros cuadrados de espacio público, para el beneficio de los ciudadanos. En él se busca concentrar los servicios de movilidad, seguridad y emergencia en un solo lugar, para facilitarle a la ciudadanía el acceso a la oferta institucional sin que sea necesario desplazarse hasta el centro de la ciudad.

Allí también funciona el centro de control del sistema semafórico, puesto en marcha en noviembre de 2019, con una inversión de la Nación de \$12.330 millones de pesos; y el Sistema de Gestión y Control de flota, el cual entrará en marcha entre 2020 y 2021. Este último tendrá una inversión de la Nación de \$13.080 millones.

SETP Santa Marta



En el segundo semestre de 2019 se entregaron dos obras clave para este Sistema. La primera consistió en la rehabilitación de la Avenida del Río entre las carreras 5 y la Avenida del Ferrocarril, que beneficia la movilidad de cerca de 32.000 usuarios de la

ciudad. Esta obra, cuyo costo total fue de 5.603 millones de pesos, recibió aportes de 4.586 millones de pesos por parte de la Nación.

La segunda obra es el puente vehicular de doble calzada Avenida Bavaria, sobre el río Manzanares. Esta obra, que tuvo un valor de 8.264 millones de pesos, de los cuales la Nación aportó 6.925 millones, es fundamental no solo para la implementación del sistema, sino también para facilitar la conexión de la capital del Magdalena de norte a sur. El beneficio será extensivo a cerca de 24.000 habitantes. La demanda estimada de este Sistema es de 222.000 pasajeros al día, con una flota proyectada de 437 vehículos (176 microbuses, 138 busetas, 93 busetones y 30 buses padrones).

SETP SIVA Valledupar



En febrero de 2020 se suscribió el acta de inicio del contrato de obra de construcción de la malla vial y espacio público del Centro Histórico de Valledupar, con una inversión de 21.493 millones de pesos, de los cuales 18.953 millones son de la Nación. Contempla la interven-

ción de 4,1 kilómetros que comprenden 31.771 metros cuadrado de espacio público y pavimento rígido.

La rehabilitación del Centro Histórico de Valledupar es la obra más importante y transformadora de los últimos años, puesto que significa devolverles el centro a los ciudadanos. Además, es la máxima expresión del nuevo modelo de ciudad que se está construyendo a través de la implementación del SETP, en el que gracias a la infraestructura, se le da prioridad al peatón, al transporte público y a los medios no motorizados, desincentivando el uso del vehículo particular.

SETP Transcaribe Cartagena



Durante el segundo semestre de 2019 continuó la ejecución de las vías de precarga, alimentadoras y complementarias que rehabilitaran aproximadamente 20,4 kilómetros de vías urbanas, necesarias para la correcta

operación del Sistema. Las inversiones en ejecución corresponden, para las vías alimentadoras, a 18.205 millones de pesos, incluida la interventoría, y para las vías complementarias 33.449 millones de pesos, incluyendo la interventoría.

Estas obras son un soporte clave para que las rutas alimentadoras y complementarias, que beneficiarán a 263.000 habitantes de barrios de Cartagena, entre los que se encuentran: Manga, Blas de Lezo, Bocagrande, Crespo, Lemaitre, Nelson Mandela, El Bosque, Simón Bolívar, El Pozón, Zaragocilla, Torices, entre otros sectores de la ciudad.

➤ SETP de Armenia



El Sistema Estratégico de Transporte Público de Armenia hace parte de la estrategia del Gobierno por mejorar la prestación del servicio de transporte público, competitividad, eficiencia y sostenibilidad regional. El sistema tiene, en total, una inversión de 254.032 millones de pesos, de los cuales la Nación aporta el 70%. A marzo de 2020 ya se han construido y rehabilitado 31,6 kilómetros de vías, 22.9 kilómetros de andenes y cinco paraderos con espacios públicos (PEP).

Además, en el primer trimestre de 2020 se suscribieron los contratos para la construcción de las obras del PEP Hospital San Juan de Dios, la construcción del Tramo III de la calle 50 (Puente Los Quindos) y el Terminal de Ruta Puerto Espejo, obras con inversiones superiores a los 11.290 millones de pesos con fuente Nación, que se programa inicien en el mes de junio una vez se concreten los requerimientos de los protocolos de bioseguridad.

Se proyecta que las obras estén terminadas en noviembre de 2020, excepto la

de la calle 50 que se estima termine en marzo de 2021. Estas obras, en conjunto, beneficiarán a más de 94.000 personas del municipio, principalmente de las zonas sur, occidente y norte.

➤ SETP de Pasto



Durante el primer trimestre de 2020 este Sistema inició la construcción de seis proyectos estratégicos. Tres de los seis proyectos corresponden a la construcción

de la infraestructura vial, espacio público y obras complementarias de las fases II, III y IV de la carrera 27, la cual es un eje dinamizador de espacio público y de gran importancia para la ciudad ya que se encuentra en el sector comercial, religioso y turístico de Pasto. En la fase II, se construirán 480 metros de vías, 480 metros de cicloruta y 5.926 metros cuadrados de andenes; mientras que en la fase III se construirán 1,3 kilómetros de vías, 640 metros de cicloruta y 4.315 m² de andenes. Finalmente, la fase IV habla de la construcción de 680 metros de vías, 1.360 metros de ciclorutas y 11.055 m² de andenes.

Los otros tres proyectos son la adecuación y mantenimiento de la carrera 4 fase II, principal corredor vial de acceso al sector suroriental de Pasto, donde se encuentra la frontera con Ecuador, y la construcción del patio taller Aranda y el patio Mijitayo. El primero tiene un área de construcción de 10.800 m² para una capacidad de 110 buses y el segundo albergará 118 buses en un área de construcción de 11.000 metros cuadrados.

De acuerdo con el cronograma establecido, estas obras finalizarían en diciembre de 2020 y hacen parte de la operación del nuevo sistema de transporte público de la ciudad, que se encuentra en etapa de transición del Transporte Público Colectivo (TPC) al Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP).

La cofinanciación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasto suma un total de \$410.555 millones, de los cuales \$287.390 millones corresponden a la Nación. Los \$123.165 millones, restantes, son aportes del municipio.



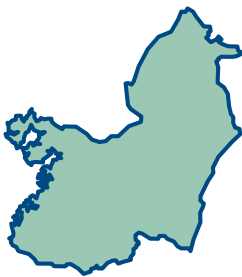
➤ SITM Metrolínea de Bucaramanga



Se realizaron obras fundamentales para la operación del Sistema, que fortalecerán el servicio en los componentes troncales y de alimentación. Estas obras corresponden a los Portales

de Piedecuesta y Norte, los cuales tienen una inversión de 82.855 millones de pesos aproximadamente. Al finalizar 2019 estas obras tenían una ejecución de 100% y 72% respectivamente. Actualmente, se ejecuta la construcción del Portal Norte el cual tiene un avance físico del 90%. Esta infraestructura, mejorará la cobertura, el confort y la seguridad en el Sistema.

➤ SITM MIO Cali



Finalizando 2019 se inició la construcción de los tramos 1 y 2 de la Troncal Oriental del MIO, los cuales abarcan la construcción de 12,9 kilómetros de carril exclusivo para buses del sistema, con 23 estaciones, infraestructura para usuarios de bicicleta y accesos, como puentes peatonales, al separador central por el que se ingresará al Sistema.

El tramo 1 corresponde al corredor vial de la calle 70 (autopista Simón Bolívar) entre la Avenida 3 Norte y la carrera 28 D (terminal intermedia Julio Rincón). Esta intervención comprende 8,8 kilómetros de carril solo bus por sentido de circulación, y su desarrollo recorre las comunas 4, 5, 6, 7, 8, 12 y 13 de la ciudad. Este tramo tiene proyectadas 16 estaciones de parada, además de incluir infraestructura para biciusuarios, cicloparqueaderos, intervención integral de espacio público, adecuación de intersecciones existentes y nuevas actividades complementarias de redes secas, húmedas y de tipo ambiental que se desprendan del proyecto.

El tramo 2 (Autopista Simón Bolívar entre carreras 29 y 61 – en la carrera 61 está construyéndose una terminal intermedia) intervendrá 4,1 kilómetros de carril exclusivo para buses del MIO. En este serán construidas siete estaciones, infraestructura para biciusuarios, intervenciones de espacio público y redes (húmedas y secas), entre otros.

El proyecto tiene una ejecución estimada de 30 meses en el tramo 1 y de 24 meses en el tramo 2. Para la construcción de estos dos tramos se invertirán 187.068 millones de pesos, de los cuales la Nación hará un aporte de 92.000 millones a través del convenio de cofinanciación del Sistema Integrado de Transporte Masivo para Cali. El municipio, por su parte, aportará 95.068 millones. Se proyecta que esta troncal moverá cerca de 70.000 usuarios por día. La etapa de pre-construcción de los dos tramos finalizó en abril de 2020, dando paso al inicio de la etapa de construcción.

El proyecto de la Troncal Oriental se complementará con 4,6 kilómetros de carril exclusivo para buses del MIO, lo que corresponderá al tramo 3 del proyecto. El costo total proyectado de este tramo es de 194.000 millones de pesos,

de los cuales 137.000 millones serían de la Nación a través de un CONPES modificatorio del Proyecto SITM – MIO, que actualmente está en revisión entre el Mi-

nisterio de Transporte, el Ministerio de Hacienda y el Departamento Nacional de Planeación.





- ◇ Frente al objetivo de fortalecimiento de los sistemas de transporte de pasajeros, se estableció como meta aumentar un 17% los kilómetros de infraestructura vial intervenida para sistemas de transporte público urbano cofinanciados por la Nación durante el cuatrienio.

◇

- ◇ En la vigencia 2019 se logró la intervención de 27,7 kilómetros de infraestructura vial para estos sistemas, superando la meta programada al finalizar la vigencia de 1.105,78 kilómetros intervenidos. A mayo de 2020 se cuenta con un total de 1.110 kilómetros intervenidos.

- ◇ Si bien los sistemas de transporte público son la opción de movilidad usada por la mayoría de los ciudadanos asentados en los centros urbanos del país, aproximadamente el 8% de las personas utiliza la bicicleta como medio para moverse (DNP, 2019).

◇

- ◇ A lo largo de 2019 se logró la construcción de 38,27 nuevos kilómetros de cicloinfraestructura, alcanzado así un total de 213,77 kilómetros, excediendo en 9% la meta de la vigencia, que estaba ubicada en 210,36 kilómetros.

➤ **SITM – TransMilenio (Soacha Fases II y III)**

En diciembre de 2019, la Empresa Férrea Regional (EFR) firmó los contratos de obra pública para la construcción de las Fases 2 y 3 de TransMilenio de Soacha, con la co-financiación de la Nación, el departamento de Cundinamarca y el municipio. El total de infraestructura vial a intervenir es de 4,45 kilómetros de corredor troncal, incluyendo empalmes y desarrollo de puentes.

La Fase 2 se extiende desde la calle 22 de Soacha hasta el sector de El Altico. Tendrá una extensión de 1,3 kilómetros, dos estaciones sencillas con paradas de buses biarticulados y una estación intermedia la cual tendrá nueve plataformas para buses alimentadores del sistema y seis plataformas troncales.

En la Fase 3 se construirá un tramo de 2,6 kilómetros hasta el futuro patio portal, en el sector de El Vínculo. Así mismo, en el patio portal se ejecutarán nueve plataformas de alimentación y seis plataformas a las que podrán llegar los articulados y biarticulados de TransMilenio. Por otra parte, esta fase incorporará dos estaciones sencillas. Se estima que las obras culminen en el 2023 y que la puesta en marcha de

la operación se produzca ese año, aumentando la capacidad del sistema en Soacha a 400.000 usuarios al día y mejorando la calidad de vida de los habitantes de este municipio estratégico para la región.

La ejecución de las Fases 2 y 3 inició en febrero de 2020 en su etapa de pre construcción. A mayo de 2020 se tiene un avance del 1%, debido a la suspensión de dos meses que tuvieron las obras por la situación de emergencia.

Con la ejecución de las fases 2 y 3 de TransMilenio de Soacha, se extenderá el sistema de transporte público hacia el sur de Soacha y se conectarán a la Fase 1, la cual entró en operación en 2013.

En las Fases 2 y 3 de TransMilenio, la Nación, el municipio de Soacha y el departamento de Cundinamarca invertirán un total de 962.529 millones de pesos (cifras en pesos constantes de 2019). De este monto, los aportes de la Nación ascienden a 673.158 millones.



➤ **Primera Línea del Metro de Bogotá PLMB –Tramo 1**

En noviembre de 2019, la Empresa Metro de Bogotá y el consorcio APCA Transmimetro (conformado por las compañías China Harbour Engineering Company Limited y Xi'An Metro Company Limited) suscribieron el contrato de concesión integral para la ejecución y operación de la Primera Línea del Metro de Bogotá – Tramo 1. La suscripción de este contrato significa que la totalidad de los trabajos se asignarán a un único contrato integral de concesión, que incluye estudios y diseños de detalle, ejecución de las obras, la operación y el mantenimiento del proyecto y la reversión de la infraestructura correspondiente a la PLMB – Tramo 1; diseño, instalación, suministro, pruebas, puesta en marcha, operación, reposición, mantenimiento y reversión del material rodante y de los sistemas metro-ferroviarios, y prestación del servicio de transporte público férreo.

En la construcción se contrató la ejecución de 23,96 kilómetros de viaducto, 16 estaciones y 28 edificios de acceso, 1 patio taller en un área de 32 hectáreas, 1 centro de control operativo, 19 kilómetros de ciclorutas, 1,4 millones de metros cuadrados de espacio público, 22,2 kilómetros de re-

configuración completa de los corredores viales por donde pasará el metro, redes, obras de adecuación y reparación de desvíos, gestión social y ambiental y obras en intersecciones especiales.

En cuanto al material rodante, el contrato incluye la instalación, pruebas, puesta en operación y mantenimiento de 30 trenes y equipos y sistemas metro-ferroviarios para la completa operación del sistema. De igual manera, en la suscripción del contrato se incorpora la prestación del servicio de transporte férreo por 20 años y la reversión de la infraestructura.

Se tiene programada realizar la firma del acta de inicio del contrato de concesión hacia octubre de 2020. En la actualidad, la Empresa Metro de Bogotá adelanta el proceso de selección para contratar la interventoría integral al contrato de concesión.

La Primera Línea del Metro de Bogotá Tramo 1 contará con aportes totales que ascienden a 22,3 billones de pesos (a pesos constantes de 2017). De esta suma, 15,14 billones corresponden a la Nación y 7,18 billones al Distrito.

Según estimaciones, con la primera línea del Metro se logrará un ahorro de cerca de

319 millones de horas de viaje por año. Con la operación del proyecto integral, se prevé una reducción anual de Gases Efecto Invernadero (GEI) cercana a 61.000 toneladas de CO₂, mientras que con respecto a contaminantes del aire se estima una disminución de 7.000 toneladas de CO₂.

“77 años después de intentos fallidos, la primera línea del metro de Bogotá se constituirá como una de las primeras líneas de metro más extensas de América Latina, incluso por encima de las existentes en ciudades como Quito, Ciudad de Panamá, Sao Paulo y Santiago de Chile.”

➤ **Nuevas troncales alimentadoras de Transmilenio**

A la Primera Línea del Metro de Bogotá – Tramo 1 se sumará la puesta en marcha de dos troncales alimentadoras de TransMilenio: la de la Avenida Ciudad de Cali, de 7,2 kilómetros, y la de la Avenida 68, de 16,9 kilómetros. En estos dos proyectos, para los que se requieren 4,68 billones de pesos, la Nación hará una inversión de 4,02 billones, mientras que el Distrito Capital aportará 665.000 millones.

En enero de 2020, el Distrito Capital adelantó la audiencia para la adjudicación de los contratos de construcción de la Troncal Avenida 68, cuyo presupuesto estimado para el contrato de obra es de 2,3 billones de pesos. En esta obra se contempla construir una estación intermodal en la Avenida Primero de Mayo para la conexión con la primera Línea del Metro, en donde se contemplan conexiones operacionales con cinco vías arterias (NQS, Américas, Calle 26, Suba y Séptima), y reconstruir todos los andenes de la Avenida 68, que representan 527.000 metros cuadrados, una cicloruta de 18 kilómetros, 12 ciclo-parqueaderos, seis puentes vehiculares nuevos, 15 puentes peatonales y tres pasos vehiculares a desnivel.

La ejecución de las obras se realizará mediante nueve contratos (lotes o tramos), y se programa que el Distrito firme el acta de inicio de estas obras en la segunda semana del mes de junio de 2020.

La Troncal Avenida Ciudad de Cali – tramo (entre Avenida de las Américas hasta Avenida Circunvalar del Sur) se encuentra en proceso de contratación y su adjudicación está programada para el mes de julio.

- ◇ El sector estableció como meta un aumento del 11% en el número promedio de viajes en día hábil en sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación a lo largo del cuatrienio. Esto quiere decir llegar a 6.000.000 de viajes realizados como promedio mensual.
- ◇ El resultado para 2019 fue de 5.401.491 en los siete SITM en operación, logrando el cumplimiento del 100% de la meta establecida para la vigencia. En el escenario generado por el estado de emergencia y las medidas de aislamiento preventivo obligatorio, en los meses de abril y mayo de 2020 la demanda de los SITM en operación se redujo en promedio 83 y 78 puntos porcentuales respectivamente.



➤ OBJETIVO 3: Financiamiento para la movilidad eficiente

En la ley 1955 de 2019, Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, se plasmó el apoyo de la Nación para fortalecer los sistemas de transporte de pasajeros como un servicio público que sirva a las necesidades de movilidad de los usuarios, y contribuya al goce efectivo de los derechos ciudadanos,

incluyendo un paquete de alternativas, a través de ciertos artículos de la Ley, que ofrecen herramientas para dar sostenibilidad a la operación de los sistemas con base en criterios de calidad en la prestación del servicio y control a la ilegalidad e informalidad.

Cofinanciación Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo (PNTU)

➤ Inversión de la Nación.

La inversión realizada a través de la Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo (PNTU) en la ejecución de la infraestructura y componentes elegibles de los sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación es la siguiente:

- En la implementación de Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) y la Primera Línea de Metro de Bogotá (PLMB - Tramo 1), entre agosto de 2019 y junio de 2020, la Nación ha realizado desembolsos por 475.479 millones de pesos. Esta inversión incluye los SITM de Cartagena (Transcaribe), Cali (MIO), Bucaramanga (Metrolínea), Medellín (Metroplús) y Soacha Fases II & III (TransMilenio), y los

SETP de Pasto, Sincelejo, Santa Marta, Valledupar, Montería, Armenia, Popayán y Neiva. Los recursos fueron distribuidos de la siguiente manera: 212.808 millones de pesos en los SITM, 225.923 millones en los SETP y 36.748 millones en la PLMB -Tramo 1.

- Entre julio de 2019 y junio de 2020 la inversión de la Nación ha sido de 236.483 millones de pesos: 118.212 millones en los SITM, 81.523 millones en los SETP y 36.748 millones en la PLMB -Tramo 1.

➤ **Acompañamiento a entes territoriales en la estructuración de nuevos proyectos.**

Se ha dado continuidad al apoyo técnico a los proyectos nuevos radicados en el Ministerio de Transporte, para el cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 1955 de 2019 para acceder a la cofinanciación de la Nación, en el marco de la implementación de la Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU). En este contexto se destacan los siguientes hitos en los procesos de estructuración que dependen y son responsabilidad de los entes territoriales:

- **SETP Ibagué:** Elaboración de ficha del banco de proyectos de Inversión Nacional (BPIN), cumpliendo este requisito y en espera del CONFIS.
- **Metro Ligero de la 80 en Medellín:** Elaboración del borrador del documento CONPES de importancia estratégica del proyecto (proyecto con aval

del CONFIS). Se han realizado mesas de trabajo conjuntas entre Ente Gestor, Empresa Metro de Medellín, DNP y Ministerio de Transporte.

- **Procesos de estructuración SETP** de Tunja, SETP Manizales, y Tren de Cercanías del Valle del Cauca (TCV).





Accesos Norte a Bogotá (Accenorte)

Accenorte FASE I

Durante el último trimestre de 2019, la Autopista de 4G Accesos al Norte de Bogotá (Accenorte), concesionada por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), logró su contrato crédito por 300.000 millones de pesos, lo que asegura los recursos necesarios para la ejecución de sus obras. Con Accenorte se llega a ocho Autopistas de 4G que alcanzan cierre financiero en el actual Gobierno.

Este proyecto, de aproximadamente 66 kilómetros, contempla la construcción de 4,9 kilómetros de segunda calzada, el mejoramiento y rehabilitación de la calzada existente por la carrera séptima desde la calle 245 hasta la Caro, la ampliación en 4,2 kilómetros de la Autopista Norte, desde la Calle 245 hasta La Caro, la construcción de 3,4 kilómetros de doble calzada de la carretera de los Andes, la cual conectará la Autopista Norte con

OBJETIVO 4: Conectividad urbano-regional

El alto crecimiento de las poblaciones satélite de las aglomeraciones urbanas (20% anual), mayor al de sus poblaciones núcleo (1,2 % anual) (DNP, 2018), evidencia la necesidad de mejorar la articulación institucional entre municipios y escalas de gobierno con diferentes competencias frente al ordenamiento territorial y la financiación de pro-

yectos de interés regional, posibilitando la creación e intervención de infraestructura, así como la adecuada prestación de servicios de transporte, beneficiando la oferta de servicios integrales de transporte para la ciudadanía. En este sentido, los principales avances para el periodo en seguimiento son:



la Concesión DEVISAB, a la altura del sector Humero en el municipio de Chía, y las obras de rehabilitación y mantenimiento de 53 kilómetros de calzada existente.

En mayo de 2020 el proyecto tenía un avance de 34%. Específicamente, la ampliación de la Autopista Norte registra un avance del 94 %, mientras que la carretera de los Andes tiene un avance del 26%, específicamente en las excavaciones, explanaciones y perforaciones para la cimentación de los puentes que cruzarán el río Bogotá, además de las obras que conectarán la Autopista Norte con esta variante.

➤ **Accenorte FASE II**

A través de este proyecto, que hace parte de la nueva generación de concesiones (5G), se busca ampliar la Autopista Norte a cinco carriles mixtos en cada calzada y la construcción de andén y ciclorruta, entre la calle 192 y 245. Para la Carrera Séptima contempla la construcción de la segunda calzada entre las calles 201 y 245, así como de andenes y ciclorutas que mejorarán la transitabilidad de los peatones y biciusuarios. Finalmente, incluye la Perimetral de Sopó, con una longitud de 7,2 kilómetros, que van desde la hacienda Aposentos en la Autopista

Norte y el sitio denominado Tres Esquinas, donde termina con una intersección a desnivel con la vía Sopó - La Calera.

Accenorte Fase II tiene una longitud de 5,8 kilómetros para el corredor de la Autopista Norte, 4,9 kilómetros para la Carrera Séptima, así como la construcción de 11,7 kilómetros de espacio público, que incluye andenes, ciclorutas y mejora de retornos e intersecciones viales. También incluye 17,9 kilómetros de operación y mantenimiento. También incluye la intervención de la variante Sopó a través del mejoramiento de 5,5 kilómetros y la construcción de 1,7 kilómetros, para un total de 7,2 kilómetros. Todas estas obras se financiarán con los ingresos de los peajes de Andes, Fusca y Unisabana (Antiguo Teletón), entre otros.

Accesos Norte II tendrá una inversión cercana a los \$1,68 billones, y se proyecta que la fase de construcción dure cerca de 5,5 años. Actualmente, el proyecto se encuentra surtiendo los trámites de aprobación ante las entidades competentes (Ministerios de Transporte y Hacienda y el Departamento Nacional de Planeación), para luego abrir el proceso licitatorio.

Todo el proyecto de Accesos al Norte de Bogotá contempla grandes beneficios ambientales. La ejecución de varias de estas obras se reactivará la conexión hídrica de los humedales de Torca y Guaymaral, ecosistemas terrestres y acuáticos que por años han estado desprovistos de la circulación de agua debido al cruce de la Autopista Norte que corta el flujo natural del agua.

Este es el corredor más congestionado del país, con un promedio de tráfico de 70.000 carros al día. El proyecto contempla un corredor para 120.000 vehículos. La ampliación de este corredor reduce los tiempos de viaje en la entrada y salida de la ciudad, además de disminuir costos de rodamiento para los viajeros que tiene la vía como paso obligado hacia el norte

y oriente del país. Con la construcción de la variante de Chía, denominada Carretera de los Andes, se eliminará una de las principales problemáticas que tiene hoy el municipio de Chía, como es el paso del tráfico pesado por el casco urbano, el cual genera represamiento vehicular, que afecta la movilidad de sus ciudadanos.

La población beneficiada con los mejoramientos del proyecto Accesos Norte a Bogotá es de aproximadamente 372.000 personas en el área de influencia directa e indirecta del proyecto, que abarca los municipios de Chía, Sopó, Tocancipá, Cajicá y Zipaquirá. El proyecto generará 4.200 empleos directos y 2.800 indirectos aproximadamente, beneficiando en gran parte a los habitantes de las poblaciones del área de influencia.

Avenida Longitudinal del Occidente (ALO) – tramo sur

Este proyecto hace parte de la Quinta Generación de Concesiones (5G). Es una Alianza Público-Privada (APP) de iniciativa privada que busca conectar la Calle 13, al occidente de la capital, desde Fontibón hasta la intersección Chusacá, a través de la construcción y mejoramiento de cerca de 24 kilómetros de doble calzada y una alameda de 153.000 metros cuadrados. También incluye la construcción de dos intersecciones a desnivel: una en la calle 13 con diagonal 17, en Fontibón, y la segunda intersección en la Avenida Indumil, además de tres nuevos puentes sobre el río Bogotá y 43 nuevos puentes adicionales.

También incluye un moderno espacio público con una cicloruta de cuatro metros de ancho y más de 10 kilómetros de largo, con lo cual se atiende al alto flujo de ciclistas que se movilizarían por este corredor, teniendo a la vez un impacto positivo en la calidad del aire.

El proyecto busca mejorar el acceso suroccidental a Bogotá, optimizando el recorrido entre Soacha y la Calle 13. Se beneficiarán



más de dos millones de habitantes de las localidades de Bosa, Kennedy y Fontibón, además de los municipios de Soacha, Sibate y Mosquera, al reducir en más de 30 minutos sus desplazamientos habituales y los trancones para ingresar o salir por el sur de la capital. Se estima que esta vía tenga un tráfico promedio diario de aproximadamente 8.000 vehículos al iniciar operaciones.

La inversión de este proyecto está contemplada en cerca de 1,11 billones de pesos, y las obras de construcción, incluyendo el periodo de pre-construcción, durarán cerca de cinco años. Sin embargo, se tiene previsto tener operativa la primera calzada en el tercer año del proyecto, contado desde la firma del contrato de concesión.

Actualmente el proyecto se encuentra surtiendo los trámites de aprobación ante las entidades competentes (Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Departamento Nacional de Planeación, Consejo de Ministros y CONPES), específicamente en el trámite correspondiente a la revisión y aprobación por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, etapa previa al proceso licitatorio.



Regiotram de Occidente

Este es un proyecto férreo de transporte público de pasajeros que conectará a Bogotá con municipios que conforman la región Sabana de Occidente como Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá. Se trata de un tren ligero, ciento por ciento eléctrico, que operará como tren de cercanías en las zonas suburbanas y rurales, y como un tranvía en áreas urbanas. El trazado, que tendrá aproximadamente 40 kilómetros, será desarrollado en su mayoría sobre el

corredor férreo existente en la región Sabana de Occidente, y se conectará con la Primera Línea Metro de Bogotá – Tramo 1 en el Distrito Capital, a la altura de la carrera 17 con calle 26.

El proyecto fue adjudicado, en diciembre de 2019 en audiencia pública, a la compañía China Civil Engineering Construction Corporation por parte de la Empresa Férrea Regional S.A.S. (EFR), suscribiéndose el respectivo contrato durante la primera semana de enero de 2020.

Este es un contrato integral de concesión, por un periodo de 26 años y comprende aspectos como:

- Estudios y diseños, gestión social y ambiental, ejecución de las obras de construcción, obras de adecuación y reparación de desvíos, obras para redes, la operación, el mantenimiento y la reversión de la infraestructura correspondiente al Regiotram. Las obras de adecuación incluyen actividades en el kilómetro 5, para mejorar la interoperabilidad de este sistema con el movimiento de carga.

- Estudios y diseños, instalación, suministro, pruebas, puesta en marcha, operación, reposición, mantenimiento y reversión del material rodante y de los sistemas ferroviarios y del Sistema de Recaudo, Información y Atención al Usuario (SRIAU).
- Prestación del servicio público de transporte férreo de pasajeros en Bogotá y Cundinamarca a través del Regiotram, incluyendo su recaudo.

La puesta en marcha del Regiotram está programada para mediados de 2024, e im-

plica una inversión de 1,9 billones de pesos (a pesos constantes de 2017), que serán aportados por la Nación y el departamento de Cundinamarca. La Nación aportará 1,3 billones, de los cuales se proyecta invertir 83.904 millones entre los años 2021 y 2022. El monto para Cundinamarca es de 594.000 millones.

“Regiotram de Occidente al inicio de su operación en el año 2024, permitirá la movilización de cerca de 130.000 pasajeros por día”.



3. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal

➤ **OBJETIVO 1: Desarrollo y promoción del Plan Maestro de Transporte Hacia una Intermodalidad Eficiente**

A pesar de los avances en la generación de políticas para impulsar y priorizar los proyectos del sector transporte, el país aún debe superar retos que permitan la reducción de costos logísticos, mejoras en la conectividad e impulsar el transporte intermodal, partiendo de la evaluación de las condiciones para la prestación del servicio, costos, tiempos y aspectos regulatorios que promuevan el desarrollo de esta actividad.

De acuerdo con lo anterior y teniendo en cuenta las metas que se tienen a corto, mediano y largo plazo para el sector transporte, de conformidad con el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) y las recomendaciones derivadas de los módulos I y II del PMTI (enfocados en infraestructura y logística respectivamente), durante el periodo objeto de informe se presentan los siguientes avances:



Primera operación multimodal entre Cartagena y la Dorada

El sector transporte es consciente de la oportunidad que representa para la competitividad de las regiones y la economía del país la apertura de nuevos mercados y de corredores logísticos, que garanticen eficiencia y seguridad para los generadores de carga. Por eso, durante el último trimestre de 2019 avanzó en la apuesta del intermodalismo, conectado el corredor férreo

de La Dorada - Chiriguaná con los principales puertos del Caribe, por el corredor férreo en combinación con el río Magdalena.

Específicamente, la operación desarrollada en febrero de 2020 consistió en el transporte de 36 contenedores de papel reciclable, alrededor de 1.000 toneladas. Tuvo una duración estimada de 7 días. Arrancó en la terminal marítima Contecar en Cartagena (Bolívar) y recorrió en barcaza aproximadamente 500 kilómetros, avanzando sobre el canal del Dique y por el río Magdalena hasta Puerto Capulco, en Gamarra (Cesar),

donde fue trasladada al tren, para finalmente recorrer cerca de 400 kilómetros del corredor férreo que conecta El Ramal con La Dorada (Caldas). Actualmente esta operación se realiza una vez por mes, y ha logrado la movilización de carga general.

El sector continuará promoviendo el desarrollo de estas operaciones para lograr la eficiencia de la infraestructura y la optimización de costos logísticos para los generadores de carga. En lo corrido del 2020 se realizaron esfuerzos para sumar cargas de tipo exportación desde La Dorada hasta Santa Marta, que hagan más eficiente el costo de esta operación. Para los generadores de carga interesados en sumarse al intermodalismo se habilitó el correo electrónico subetealtren@ani.gov.co.

Nueva Política Nacional de Logística

Bajo la dirección del Departamento Nacional de Planeación, se estructuró y publicó **Documento CONPES 3982 de 2020: Política Nacional Logística**. Este documento busca promover la intermodalidad en el transporte de carga y la eficiencia en las operacio-

nes de comercio exterior, así como lograr mejoras en la institucionalidad, la calidad de la información y el capital humano de la logística nacional, para reducir costos y tiempos en las cadenas logísticas y así impulsar la competitividad en el país.

A través de la implementación de esta Política se espera que los costos logísticos, que hoy representan el 13,5% sobre las ventas como promedio nacional, disminuyan al 9,5% para el año 2030, tasa que llega a un nivel similar al de países OCDE, que es el 9% (DNP, 2020). Para lograrlo, se proyecta una reducción de aproximadamente el 50% en los costos del transporte fluvial; una reducción de casi el 26% para el transporte férreo y una reducción que este entre el 15% y el 26% en el transporte carretero.

Para el cumplimiento de éste y otros objetivos trazados en el Documento CONPES, se establecieron estrategias en los siguientes frentes: corredores logísticos articulados, servicios de calidad en logística y transpor-

te, facilitación del comercio, entorno institucional, información en logística y uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) al servicio de la logística.

Gerencias de corredores logísticos

Este programa surgió como respuesta a las necesidades de articulación de actores y la solución de problemáticas asociadas a la operación logística que diariamente se presentan en los corredores de importancia estratégica para el país. Durante 2019 se logró la vinculación de cinco gerentes de corredor logístico, para gestionar las acciones de articulación en cinco de los corredores de importancia estratégica para el país. Para el primer semestre de 2020 esta iniciativa ha continuado, siendo liderada por el Ministerio de Transporte, manteniendo la

vinculación directa de estos cinco gerentes de corredor, y apoyando su labor con un equipo de tres facilitadores portuarios. En la actualidad los corredores Bogotá-Calarcá, Calarcá-Buenventura, Medellín-Costa Caribe, Bogotá-Cúcuta y Bogotá-Villavicencio cuentan con gerente de corredor.

El programa de gerencias de corredor desarrolla diariamente acciones de mitigación de problemáticas en coordinación con las autoridades locales con injerencia en cada corredor logístico, las agremiaciones de transportadores, las sociedades portuarias, las autoridades en carretera y, en general, todos los actores del Sistema Nacional Logístico. También se elaboran planes de contingencia como los llevados a cabo para la cosecha del arroz este año, así como la articulación necesaria ante los fallos en la infraestructura carretera y la implementación de las medidas adoptadas para garantizar el abastecimiento durante el aislamiento preventivo obligatorio hacen parte de los logros del programa.



➤ **OBJETIVO 2: Reactivación del transporte ferroviario como motor de desarrollo de las regiones**

El modo férreo se ha caracterizado por ser un modo competitivo para el transporte de mercancías en altos volúmenes, bajos costos de operación, menores índices de congestión y de accidentalidad y baja emisión de gases nocivos para el medio ambiente. A través de este modo, actualmente se moviliza el 25% de la carga total del país, incluyendo carbón y petróleo. Sin embargo, si se excluyen estos dos productos, ese

porcentaje se reduce a menos del 1% de la carga total. Además, a pesar de que Colombia cuenta con una red aproximada de 3.300 kilómetros, sólo 1.600 kilómetros son operables. En consecuencia, se requiere establecer e implementar diferentes iniciativas que permitan la reactivación y consolidación del transporte ferroviario de carga. A continuación, se presentan los principales avances en esta materia:

Plan Maestro Férreo y Ley Férrea

La reactivación del modo de transporte férreo requiere de la participación y liderazgo de actores públicos. Por esto, el Sector Transporte, el DNP y entidades de financiamiento como FDN y Findeter, con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo, conformaron la Mesa Férrea, en el marco de la cual se trabajó durante 2019 en la elaboración del Plan Maestro Férreo, hoja de ruta para este modo en el corto y mediano plazo.

Este documento establecerá los lineamientos técnicos, normativos, institucionales y regulatorios del desempeño del modo. Paralelamente, desarrolla las bases generales de la planeación presupuestal, de las fuentes de financiación y de la priorización de proyectos que contribuyan al desarrollo económico del país. La socialización con entidades del orden territorial del alcance de la política de reactivación ferroviaria se

realizó durante 2019. Así mismo, durante ese año se adelantó la gestión de recursos de cooperación para la estructuración de proyectos férreos y la promoción del modo en las regiones del país.

En el marco de la Mesa Férrea también se elaboró un documento borrador del proyecto de Ley marco para transporte férreo, atendiendo la necesidad de contar con un marco normativo actualizado, acorde al modelo de negocio y de regulación, así como con garantías para la prestación de un servicio eficiente desde una institucionalidad robusta.

El lanzamiento del Plan Maestro Ferroviario se tenía previsto para finales del primer trimestre de 2020, para luego proceder a la presentación del proyecto de Ley marco para el transporte férreo. Sin embargo, debido a la emergencia causada por el COVID-19, no fue posible adelantar las acciones según lo previsto. Actualmente el lanzamiento del Plan Maestro Ferroviario se encuentra programado para el tercer trimestre del año, y con posterioridad a ello se procedería con la presentación del proyecto de Ley para consideración y discusión en el Congreso de la República.



Reactivación del transporte ferroviario

Se logró la consolidación de la operación comercial y multimodal en los corredores férreos Bogotá – Belencito y La Dorada – Chiriguaná, este último conectando la carga con los puertos del Caribe colombiano. Durante 2019 se movilizaron 92.596 toneladas de productos como cemento, acero, materia prima de cerámica, materia prima para la elaboración de envases, café y otros productos terminados. Estas vías férreas, en las condiciones actuales, tienen la capacidad para movilizar dos millones de

toneladas anuales en el corredor Bogotá – Belencito y cinco millones de toneladas en el corredor La Dorada – Chiriguaná.

La movilización de estos productos demuestra el gran potencial que tiene el transporte intermodal en Colombia, además de probar que la red férrea nacional está preparada para recibir cualquier tipo de mercancías, principalmente de grandes volúmenes, que, por lo general, tienen vocación férrea. Las cifras así lo demuestran: en enero de 2019 se movilizaron 2.024 toneladas por los corredores mencionados, mientras que en el mismo mes de 2020 la cifra llegó a las 9.356 toneladas.

Luego de desarrollar un análisis de demanda y de viabilidad de los proyectos férreos de interés de la Nación que fueron priorizados en el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), se identificó que el corredor con mejores condiciones técnicas, operacionales y de viabilidad comercial correspondía al tramo La Dorada – Chiriguaná, con su conexión con el puerto de Santa Marta y con Barranquilla a través de la conexión fluvial desde Puerto Capulco. Por eso, en el segundo semestre de 2019 se inició la estructuración técnica de este proyecto, que hace parte de la nueva generación de concesiones (5G), la cual finalizará en junio de 2020. Durante el segundo y tercer trimestre de 2020 se trabajará en la estructuración financiera y legal. La inversión estimada es de 1.8 billones de pesos.

La estructuración integral de este proyecto de iniciativa pública se realiza con recursos de la Nación a través de la ANI, y con el apoyo del Fondo de Prosperidad del Reino Unido y la Embajada Británica en Colombia. Según el cronograma, la estructuración integral estaría lista en el segundo semestre del 2020, momento en el cual se tendrá la definición del modelo de transacción a partir del cual se procederá a dar apertura al respectivo proceso de licitación.

“A través de la consolidación de la operación comercial y multimodal en los corredores férreos Bogotá – Belencito y La Dorada – Chiriguaná, que conecta la carga con el corredor concesionado Chiriguaná – Santa Marta, se consiguió que cerca de 10 generadores de carga movilizaran por estos corredores productos como cemento, palanquilla de acero, café y bebidas, entre otros.

Gracias al tren se están generando cerca de 2.200 empleos”.

Es importante señalar que esta estrategia de reactivación del modo férreo hace parte de la Contribución Nacionalmente Determinada (NDC, por sus siglas en inglés) del sector transporte, esto dado su importante potencial en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. En el proceso de actualización de la NDC se vienen realizando los cálculos de los potenciales de emisiones dadas las distintas estrategias de operación para la reactivación del modo. Es decir, la reactivación del modo férreo hará parte de las estrategias fundamentales para la reducción de emisiones, de cara a las metas del país para el 2030. Así fue presentado en la sesión de la Comisión Intersectorial de Cambio Climático (CICC) realizada durante el segundo semestre de 2019.

- ♦ La consolidación de la operación comercial y multimodal en los corredores férreos Bogotá – Belencito y La Dorada – Chiriguaná, que conecta la carga con el corredor concesionado Chiriguaná – Santa Marta, permitió el cumplimiento de la meta trazada para la vigencia 2019 de red férrea con operación comercial activa, programada en 649 kilómetros. Se logró la operación comercial activa de un total de 1.077 Kilómetros.



➤ **OBJETIVO 3: Aprovechamiento de la red fluvial para el posicionamiento del modo**

Al igual que el modo férreo, el fluvial se ha rezagado durante las últimas décadas, en parte debido a la ausencia de medidas específicas para promover el transporte intermodal. Si bien Colombia cuenta con más de 18.000 kilómetros de red fluvial navegable, debido a la baja inversión pública, esta no se encuentra debidamente aprovechada. En consecuencia, si se quiere lograr la conectividad con la Colombia para

la cual el río es el único medio de transporte, se requiere mayor desarrollo de la infraestructura multimodal en los primeros afluentes del país con énfasis en el modo fluvial. Esto significa, entre otras cosas, la intervención de infraestructura fluvial del país. Para avanzar en este camino, frente a la atención de muelles se adelantaron las siguientes acciones para el periodo en seguimiento:

- Entre septiembre y diciembre de 2019 se registró la finalización de la construcción del malecón de Quibdó (Chocó) y de las obras de mantenimiento y estabilización de orillas en el muelle Cabuyaro (Meta).
- En noviembre de 2019 finalizó la obra en el muelle Pie de Pató, ubicado en el Alto Baudó. El proyecto, con una inversión de 873 millones de pesos, se realizó para efectuar las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros y mercancías. Además, también contribuyen a una mejora en la calidad de vida de los habitantes de la zona, gracias a la generación de 25 empleos entre directos e indirectos.
- En enero de 2020 finalizó la obra de mantenimiento del muelle La Esmeralda en el municipio de Puerto Asís, con una inversión de 276,8 millones de pesos.

- Se encuentra en construcción el muelle de Curvaradó en el municipio de Carmen del Darién, departamento de Chocó. Este muelle estará conformado por un artefacto naval metálico tipo catamarán, una pasarela de acceso y unas escaleras en concreto reforzado, que estarán cimentadas y apoyadas sobre tubería metálica conformada por pilotes de 12 pulgadas de diámetro, rellenos en concreto reforzado y vigas superiores en cemento reforzado.

La inversión realizada es de 1.542,2 millones de pesos, y beneficiará a más de 13.000 habitantes, teniendo en cuenta que el río Atrato es su única vía de acceso. Entre los beneficios estratégicos que generará la obra se destacan el acceso y salida a la comunidad del Carmen del Darién, la operatividad comercial tanto en los periodos de invierno como de niveles bajos del río, al igual que la generación de empleo. Actualmente, esta obra de infraestructura fluvial tiene un avance físico del 44%.

- En enero de 2020 se inició la construcción del muelle de Tarapacá en Leticia, en el departamento de Ama-



zonas, el cual mejorará las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros, de manera cómoda y segura. Esta obra hace parte de los compromisos adquiridos por el Gobierno nacional que buscan un desarrollo integral en la infraestructura pública de transporte intermodal, generando conectividad, servicio de calidad y desarrollo sostenible.

La construcción de ese muelle cuenta con un presupuesto de 3.040 millones de pesos, con los cuales se espera construir una estructura metálica con una pasarela de aproxima-

damente 150 metros y una estructura flotante de acero.

Este proyecto se considera estratégico para atender las necesidades de las comunidades indígenas alejadas, donde su único modo de transporte es el fluvial. Así mismo, disminuye el riesgo de encallado de las embarcaciones que transitan por el río y genera alrededor de 48 empleos directos dentro de la población local.

Otros avances asociados al desarrollo de la red fluvial durante el periodo objeto del informe son:

- En diciembre de 2019 finalizó el mantenimiento al Río Jiguamiandó (Destronque y Limpieza), cuenca del Río Atrato, en el municipio de Carmen del Darién, departamento del Chocó. Los trabajos realizados consistieron en destronque y limpieza del cauce principal del río, con una inversión de 962,9 millones de pesos.

Con estos trabajos se buscó la recuperación de la capacidad hidráulica del río y, al mismo tiempo, facilitar el tránsito de las embarcaciones que transportan pasajeros y carga, mejorando así la movilidad y conectividad de quienes habitan en la zona de influencia directa del cauce fluvial con los demás municipios del departamento, generando también emprendimiento y tejido social en la comunidad beneficiaria.

- En febrero de 2020 se inició la construcción de obras de protección fluvial en el municipio de Santa Bárbara de Iscuandé, en el departamento de Nariño, proyecto que busca proteger centros educativos, puestos de salud y viviendas que se encuentran amenazadas por inundaciones, deslizamientos o erosiones generadas por el cauce del río.

- Estas obras concluirán con la construcción de un muro de protección en concreto de 61 metros de longitud, con una altura promedio de 3 metros con conformación de la zona peatonal aledaña, cuya función es la protección de las márgenes del río ante los procesos erosivos y de socavación; salvaguardando la seguridad e integridad de las viviendas e infraestructura del municipio de Iscuandé.

El valor total proyecto es de \$2.844 millones, con un plazo de 5 meses de ejecución (previo a la declaratoria de emergencia). El avance de la obra es del 2%.

Navegabilidad del Río Magdalena

Durante 2019 el mantenimiento del canal navegable del Río Magdalena permitió el transporte de 3,02 millones de toneladas, así como el movimiento de 11,34 millones de toneladas de carga en la zona portuaria de Barranquilla. Entre enero y mayo de 2020, el transporte de carga fue de 1,11 millones de toneladas y el movimiento fue de 4,82 millones de toneladas de carga.

En los primeros cinco meses de 2020 la movilización de carga por el río Magdalena





se ha mantenido. Durante el primer trimestre del año, incluso hubo un aumento del 5% en el movimiento de carga en comparación con el mismo periodo de 2019. Estos resultados se deben a la continuidad de las actividades de dragado que se adelantan, las cuales han permitido superar las dificultades de navegación por los bajos niveles del río como consecuencia del fuerte y largo verano, la crisis sanitaria por la pandemia del COVID-19 y los bajos precios del petróleo. Todo lo anterior, gracias en buena parte a la planeación financiera que hizo la Corporación Autónoma Regional del Río Grande

de la Magdalena (Cormagdalena), para poder tener los recursos durante estos niveles de aguas bajas y la destinación de más de 38.000 millones de pesos para este fin.

En el primer frente de operaciones, entre Barrancabermeja y Pinillos, se ha mantenido el canal navegable del río Magdalena en los 336 kilómetros que separan a dichos municipios. Con esto se ha garantizando la movilización de carga de importación y exportación por la arteria fluvial más importante del país. Lo anterior se ha logrado desde un trabajo en conjunto entre sector público y

privado, para identificar las zonas que presentan dificultades de paso y así planear los sectores para realizar el dragado.

Simultáneamente, se realizan labores ininterrumpidas de dragado en el Canal del Dique, interviniendo la trampa de sedimentos ubicada en el municipio de Calamar (Bolívar) y la desembocadura en el corregimiento de Pasacaballos, en Cartagena.

El tercer frente se concentra en el dragado del canal de acceso a la Zona Portuaria de Barranquilla (ZPB), particularmente en el sector de Bocas de Cenizas. Para esta área, a mediados del mes de mayo se informó el aumento del calado habilitado para la entrada de buques de 9,2 a 9,8 metros (para el sector entre Kilómetro 0 hasta Kilómetro 12) y a 9,4 metros (entre el Kilómetro 12 hasta el Kilómetro 22), lo que permitirá el ingreso de embarcaciones que cumplan con estos calados operativos.

De igual manera, a finales del mes mayo se definió el plan de dragado que se realizará en lo restante de 2020 para garantizar la navegabilidad en la ZPB, el cual fue producto de un proceso interinstitucional que contó con los aportes del gremio portuario y del Distrito de Barranquilla.

Para los meses de junio y julio, se tiene previsto una reducción en el nivel de lluvias en el país que va a afectar la cuenca del río Magdalena. Se espera una reducción de las precipitaciones entre el 10% y el 30%; por lo tanto, se garantizará la continuidad de las obras de dragado que se adelantan entre Barrancabermeja y los puertos de Barranquilla y Cartagena.

Al igual que la reactivación del modo férreo, el fortalecimiento de la navegabilidad del Río Magdalena hace parte de la Contribución Nacionalmente Determinada (NDC, por sus siglas en inglés) del sector transporte, esto dado su importante potencial en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. Como parte del proceso de actualización de la NDC se vienen realizando los cálculos de los potenciales de emisiones dadas las distintas estrategias de operación para el fortalecimiento de la navegabilidad del río. Esto quiere decir que dicho fortalecimiento hará parte de las estrategias fundamentales para la reducción de emisiones de cara a las metas del país para el 2030, como fue presentado en la sesión de la Comisión Intersectorial de Cambio Climático (CICC) realizada durante el segundo semestre de 2019.



APP Río Magdalena

El proyecto Asociación Público-Privada (APP) del Río Magdalena, que hace parte de la nueva generación de concesiones (5G), se divide en dos unidades funcionales. La primera va desde Bocas de Ceniza hasta Palmar de Varela, incluyendo el Canal de Acceso, con una longitud de 49 kilómetros. La segunda unidad funcional va desde Palmar de Varela hasta Barrancabermeja, en un recorrido que suma 619 kilómetros. El proyecto tiene un costo aproximado de 1.398 billones de pesos.

En total, son 686 kilómetros que buscan recuperar la navegabilidad del río a través de actividades de dragado y la construcción de estructuras de encauzamiento en el tramo entre Barrancabermeja – Boca río Sogamoso, así como el mantenimiento del tajamar occidental y la protección de orilla del K14 – K17.

Actualmente, se cuenta con los estudios y diseños finales para el mejoramiento en la infraestructura y la navegación del canal de acceso al puerto de Barranquilla, desde Bocas de Ceniza hasta el sector de Pimsa, los cuales exigieron una inversión de aproximadamente 7.000 millones de pesos.

Entre las principales conclusiones a las que llegaron estos estudios se encuentran que no es factible profundizar el canal actual, debido a que el análisis técnico demostró que las obras de encauzamiento del cauce aumentarían la velocidad de flujo del río a niveles que afectarían la navegación. También planteó que el principio básico de esta obra es que el trazado horizontal del canal coincida con la vaguada natural del río (línea que une los puntos de mayor profundidad en el río), conformando un canal navegable con una profundidad mínima de 11,4 metros y un ancho de 150 metros desde Bocas de Ceniza hasta el Puente Pumarejo, y de 88 metros desde el puente hasta el sector de Pimsa. Estos estudios y diseños son un insumo técnico que servirá de referencia para la estructuración de la APP.

Por otra parte, se adelantó la apertura al proceso de precalificación de la APP y se publicaron en el SECOP los requisitos legales, financieros y de experiencia en inversiones que deben cumplir los interesados en participar en la licitación del proyecto. Además, se realizaron dos audiencias públicas de presentación de la APP, a las que asistieron inversionistas, expertos y académicos. Durante estas audiencias se presentaron detalles de tipo técnico, requisitos jurídicos, financieros y se recibieron de

manera verbal y escrita todas las observaciones, comentarios e inquietudes, con el fin de aplicar un proceso de estructuración que cumpla con condiciones sociales, económicas y ambientales ideales que permitan la navegabilidad del río, la protección de la biodiversidad, el desarrollo de los municipios ribereños y la protección de las comunidades.

Una vez se reciba oficialmente la estructuración técnica del proyecto por parte de la Universidad de Norte, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) realizará la validación de estos estudios en un plazo de siete semanas. Culminada la validación por parte del BID, se proyectan aproximadamente cuatro meses para concluir la estructuración financiera y legal del proyecto, para iniciar los trámites con el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Con este proyecto se busca no sólo aumentar el volumen de carga que se moviliza hoy por el río y la activación de los puntos de comercio e intercambio a lo largo de la red fluvial, sino que busca beneficiar a las comunidades ribereñas en materia ambiental y con la generación de 1.950 empleos directos e indirectos.

APP Canal del Dique

Este proyecto, que también hace parte de la nueva generación de concesiones (5G), comprende la construcción de dos sistemas de esclusas (Calamar y Puerto Badel), compuertas (Calamar) y obras de interconexión entre ciénaga – ciénaga y ciénaga – canal. Se busca garantizar la navegabilidad por el canal, entre la bahía de Cartagena y Calamar en el río Magdalena a lo largo de 117 kilómetros, controlar las inundaciones protegiendo a 19 municipios en Bolívar, Atlántico y Sucre, y asegurar la disponibilidad del agua dulce, entre otros. De ahí la importancia del aporte que realizarán los tres departamentos por los que pasa el proyecto, y cuyos recursos alcanzan los 700.000 millones de pesos.

El proyecto cuenta con el acompañamiento del Banco Mundial, lo que ayudará a explorar formas de financiación a bajo costo ya que, si bien el aporte de los departamentos se encontraba garantizado a febrero de 2020, el proyecto estima una inversión de 2,8 billones de pesos, de los cuales 2 billones corresponden a costos de obra civil. Se proyecta su realización en 4 años y medio, en una concesión para 15 años.

Adicionalmente, el componente ambiental del proyecto es alto ya que además de la navegabilidad permanente y óptima por el canal, busca la restauración de ecosistemas como en el Parque Nacional Natural Corales del Rosario y San Bernardo. Así mismo, busca garantizar el suministro de agua potable al controlar la intrusión salina, lo que asegura el recurso hídrico para las labores de riego, ganadería y pesca.

Las intervenciones proyectadas en este proyecto facilitarán la navegabilidad y el

transporte de personal y productos medianos/pequeños, mediante embarcaciones con un convoy de diseño de seis barcasas, en una acomodación dos por tres barcasas de largo para un total de 232 metros de largo (eslora) por 32 metros de ancho (manga), incluido el remolcador, los cuales podrán transportar hasta 7.200 toneladas de carga, que es equivalente a 206 tractomulas de 35 toneladas cada una. El 55% de la población que se proyecta beneficiar con el proyecto se concentra en el departamento de Bolívar.

- ◊ El sector estableció como meta para 2019 movilizar 5,1 millones de toneladas de carga a través del modo fluvial. Esta meta fue alcanzada en un 95.33%, al movilizar un total de 4,8 millones de toneladas aproximadamente.
- ◊ Para 2022 se proyecta movilizar 7,8 millones de toneladas de carga en modo fluvial.

Socialización de las ventajas del modo para transporte de pasajeros

Durante el segundo semestre de 2019, en el marco de la campaña “Transporte marítimo y fluvial + formalización” de la Superintendencia de Transporte, se socializó y dio a conocer la normatividad fluvial vigente, con miras a fomentar la prestación del servicio público dentro del marco de legalidad, formalidad, seguridad, eficacia, calidad y eficiencia tanto por el modo marítimo como fluvial. Para ello se desarrollaron actividades académicas con asistencia de más de 195 estudiantes de programas afines a temas marítimos y fluviales a nivel nacional.

En los eventos académicos realizados en el marco de esta campaña también se socializaron temas como el desarrollo portuario y su impacto económico, entre otros.

Más estrategias para intervención de la infraestructura fluvial

➤ Pacto por la infraestructura

En enero de 2020 el Presidente de la República, la Vicepresidente de la República, la Ministra de Transporte, el Ministro de Comercio, Industria y Turismo, la Consejera Presidencial para la Gestión y el Cumplimiento, la Consejera Presidencial para la Competitividad y la Gestión Público Privada y representantes del sector privado suscribieron el Pacto por el Crecimiento del Sector de la Infraestructura. En este se realizó una identificación de cuellos de botella en los diferentes modos de transporte y las acciones en el corto, mediano y largo plazo que se deben desarrollar, tanto desde el sector público como desde el privado, para mejorar los indicadores de competitividad del país, en relación con los países de la región, y elevar la contribución del sector a la prosperidad nacional.

En relación con el modo fluvial, se viene trabajando en las siguientes acciones incorporadas en el pacto:

- Diseñar una estrategia para la remoción y disposición final de los artefactos abandonados en el Río Magdalena, especialmente en el Canal del Dique.
- Proponer estándares de señalización en los ríos (Ley 1242 de 2008) con el fin de señalar puentes, canales de acceso, canales navegables, líneas eléctricas, poliductos, etc. con el propósito de brindar mayor seguridad y conocimiento de los ríos.

- Estructurar el proyecto tipo de muelles y embarcaderos con base en los estándares de DNP.

Para llevar a cabo las acciones mencionadas, el Ministerio de Transporte viene realizando diferentes mesas de trabajo con las autoridades competentes con las cuales se ha logrado:

- Hacer la identificación del marco normativo relacionado con la remo-



ción y disposición final de artefactos abandonados en las vías fluviales, encontrando que existe un vacío legal, específicamente en el control de tránsito fluvial. Ya se está trabajando en una propuesta legislativa para la reglamentación en esta materia y una estrategia transversal, con diferentes autoridades fluviales, que permita descongestionar las vías fluviales cuando se presente abandono de embarcaciones, con las competencias que actualmente estas autoridades tienen.

- Se realizó la revisión de los estándares de señalización vigentes encontrando puntos de mejora en la señalización digital, para lo cual se revisará la pertinencia de generar los ajustes correspondientes.
- Se está adelantando una consultoría por parte del DNP, con el acompañamiento del Ministerio de Transporte, que permita elaborar el diseño del muelle tipo para diferentes tipologías de estas estructuras, esperando contar con los resultados finales en el tercer trimestre del año.



➤ Plan Todos Somos PAZcífico

En septiembre de 2019 se suscribió el contrato de préstamo BIRF 8798 – CO entre el Ministerio de Hacienda y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF). En desarrollo de este, el Gobierno nacional creó un modelo institucional centralizado para la ejecución de los proyectos del Plan Todos Somos PAZcífico. Así mismo, se creó un fondo fiduciario para la gestión de los recursos del crédito. La ejecución de los proyectos fue delegada a la Unidad Nacional para la Gestión de Riesgo de Desastres (UNGRD) y a Fiduprevisora sociedad Anónima S.A.,

siendo esta última el agente fiduciario y representante legal del prestatario.

Uno de los componentes del préstamo es la “Conectividad”, el cual tiene como alcance la mejora del transporte por vías navegables en los municipios participantes (El Charco, La Tola, Mosquera, Olaya Herrera, Santa Bárbara de Iscuandé, Francisco Pizarro, López de Micay y Timbiquí). Por este componente se ejecutarán 23,5 millones de dólares, a través de dos subcomponentes: mejora del acceso al transporte por vías navegable (20,9 millones de dólares) y mejora de la navegación y la seguridad de las vías navegables (2,6 millones de dólares).

Los otros dos componentes del préstamo son “Fortalecimiento Institucional”, que contempla la creación de capacidad y fortalecimiento institucional para los operadores de las vías de navegación y los prestadores de servicios de agua y saneamiento en los municipios participantes, con un valor de 2 millones de dólares; y la “Gestión de proyectos y Manejo Ambiental y Social”, para apoyar la implementación del proyecto en las áreas de gestión financiera, adquisiciones, desembolsos y salvaguardas, incluyendo, pero no limitado a, la financiación de los costes operativos, con recursos por 2,4 millones de dólares.

A mediados de mayo de 2020 el Comité Técnico, del cual hacen parte el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías, aprobó la asignación de recursos para una consultoría de “Estudios y diseños para la construcción, rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura de muelles e instalaciones portuarias y para la implementación de la señalización que permita mejorar las condiciones de navegación y seguridad en la vía navegable, en los departamentos de Nariño y Cauca, en el Pacífico sur colombiano” y su respectiva interventoría, las cuales en conjunto tienen un costo estimado de 4.409 millones de pesos.



➤ OBJETIVO 4: Política portuaria: accesos marítimos y modos portuarios seguros y adaptados a los retos de comercio exterior

Durante 2019 las zonas portuarias del país movilizaron 195,2 millones de toneladas (Supertransporte, 2020), destacándose la región de Ciénaga, con una participación de 24%, que corresponde a 47,4 millones de toneladas; seguida por Cartagena, con una participación del 21%, equivalente a 41,8 millones de toneladas; Golfo de Mo-

rosquillo, con 17% (32,7 millones de toneladas), y La Guajira, con 14% (27,6 millones de toneladas).

Estas cifras evidencian la oportunidad que ofrece el fortalecimiento del sistema portuario colombiano, sus accesos y sus servicios marítimos, así como definir estrategias



para garantizar eficiencia, actualización tecnológica y tarifas competitivas de los servicios que prestan las concesiones portuarias colombianas.

En relación con este objetivo se presentan los siguientes avances:

Plan de Expansión Portuaria

Frente a la actualización de la política portuaria, durante 2019 se trabajó en la propuesta de Plan de Expansión Portuaria para su presentación al Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES). El objetivo es que en este documento se plasme la hoja de ruta para el sector por-

tuario nacional, con un horizonte de largo plazo indicando inversiones estratégicas, públicas y privadas; análisis del modelo de la contraprestación portuaria que incremente la eficiencia actual; conveniencia de la entrega de concesiones portuarias, dada la escasez del recurso costero y la capacidad portuaria instalada frente a la demanda actual y proyectada; evaluación del régimen tarifario vigente; necesidades de fortalecimiento institucional del sector portuario nacional y el establecimiento de las acciones que deberán efectuarse una vez reviertan las concesiones portuarias en las décadas 2020 – 2030 y 2030- 2040, tratando especialmente aquellas derivadas de las Sociedades Portuarias Regionales de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena.

De igual manera, con el fin de orientar la formulación de la política en mención, el Ministerio de Transporte acompañó al DNP en la realización del Estudio de Capacidad y Demanda Portuaria que culminó en 2019. También se ejecutó un convenio con la Universidad de Los Andes, que generó recomendaciones tanto para el fortalecimiento de la autoridad portuaria nacional como para mejorar las relaciones de coordinación entre las diferentes entidades involucradas en el desarrollo de este sector de la economía nacional.

Desarrollo de Infraestructura Portuaria

➤ Puerto Bahía Colombia de Urabá - Puerto Antioquia

El plan de inversiones de este proyecto, que firmó contrato en marzo de 2019, corresponde a 249 millones de dólares en obras civiles y 52 millones de dólares en equipos. En este sentido, Puerto Antioquia contará con un muelle de 91 metros x 570 metros, cinco posiciones de atraque, un viaducto de doble calzada para el tránsito de tractocamiones entre la plataforma y el puerto en tierra, que permita el tránsito de hasta ocho tractomulas.

Este puerto tendrá capacidad para recibir buques de 367 metros de eslora y 13.000 TEUS. Tiene vocación multipropósito, que significa que recibirá carga en contenedores, graneles, carga general y vehículos. El proyecto cuenta con el apoyo de la Gobernación de Antioquia y la industria bananera de la región, se tiene previsto que las obras finalicen en el primer semestre de 2022.

➤ Puerto de Buenaventura y Tumaco

En el segundo semestre de 2019 se adelantó la contratación del dragado de mantenimiento del canal de acceso al puerto de Buenaventura y el mantenimiento del canal de acceso al puerto de Tumaco. La inversión para llevar a cabo estas obras es de 32.000 millones de pesos, y su objetivo es intervenir la longitud de los canales navegables, lo que permite recuperar la profundidad y garantizar el ingreso de buques de mayor calado. Así mismo, se adelantó el proceso de contratación para los estudios y diseños que identifiquen las características técnicas y costos para la profundización de los accesos a este importante puerto.

➤ Estero San Antonio.

Obra de dragado de mantenimiento de este estero, ubicado en el municipio de Buenaventura (Valle del Cauca), la cual se realiza periódicamente. En la actualidad se encuentra en trámite de permisos ambientales, y se proyecta que mejore las condiciones de operación de las embarcaciones desde y hacia las instalaciones industriales pesqueras, generando mayor competitividad en la región, al permitir el tránsito sin restricción alguna y con plena carga al principal puerto marítimo sobre el Pacífico colombiano.

Durante el primer semestre de 2020 se produjo un cambio en la profundidad prevista para el dragado y se adelantaron gestiones ante la DIMAR para obtener la documentación necesaria para iniciar labores durante la vigencia en curso. La inversión prevista es de 14.692 millones de pesos.

➤ Puerto de Cartagena.

En diciembre de 2019 se otorgó un plazo de 24 meses a la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, para la ejecución de obras de adecuación de nuevos patios de contenedores que totalizan un área de 29.704 m².

La inversión, que alcanza los 6.6 millones de dólares, pretende ampliar los espacios para almacenamiento, que ya alcanzaron el 92 % de su capacidad, y de esta manera continuar con el compromiso de mantener y fortalecer la creciente operación portuaria que se mueve por este puerto. Las obras por desarrollar incluyen la demolición de dos bodegas, así como la adecuación de 20 cobertizos, que tienen un avance del 55% en pavimentación, y la reubicación de cinco edificios en los que actualmente funcionan oficinas administrativas, servicios generales y operaciones, sala de capacitación y entrenamiento, oficinas de seguridad industrial, salud ocupacional y medio ambiente; así como oficinas de au-

toridades como el ICA, Invima, DIAN, Policía Antinarcóticos y autoridades sanitarias.

La reubicación de estos edificios permitirá, entre otros beneficios, concentrar las áreas en un solo edificio, aumentar el bienestar y optimizar los espacios y jornadas de los trabajadores, así como reducir el riesgo de los empleados del puerto por desplazamiento en las áreas expuestas a la operación portuaria.

➤ **Puerto de Providencia y Santa Catalina Islas**

Con la finalidad de mejorar la infraestructura portuaria que permita el acceso, cargue y descargue de los productos, bienes, servicios, mercancías y de pasajeros en condiciones adecuadas de movilidad y de seguridad, en mayo de 2020 la Alcaldía de Providencia adjudicó la construcción y recuperación del muelle marítimo, con una inversión de 14.290 millones de pesos.

➤ **Dragado de profundización del acceso a Santa Catalina**

Se adelantan gestiones del plan de manejo ambiental, consistente en el traslado de corales y pastos marítimos, y plan de extracción arqueológica. Al mes de abril de

2020 se tiene un avance del 20%. Para el desarrollo de esta obra la inversión es de 19.900 millones de pesos aproximadamente, aportados por la Nación.

A través de esta obra se brinda una solución integral a los habitantes de Providencia y Santa Catalina que reciben el transporte marítimo mediante pequeñas embarcaciones de carga, haciendo un cabotaje de trasbordo, ya que los barcos de mayor ca-

lado no pueden acceder a la isla debido a las condiciones de deterioro que presenta la actual estructura.

Se proyecta que la obra permita mejoras en los precios de los productos de la canasta familiar, del transporte de personas y de los insumos que abastecen las islas. De acuerdo con el cronograma establecido, se espera que las obras concluyan en diciembre de 2020.





➤ OBJETIVO 5: Transporte aéreo, infraestructura y servicios

En cuanto al modo aéreo, el PND 2018-2022, siguiendo la visión 2030 del Plan Estratégico Aeronáutico en sus siete ejes temáticos, busca impulsar políticas, planes programas y proyectos integrados en infraestructura aeronáutica y aeroportuaria, transporte y logística para el sector aéreo. Con esta vi-

sión se busca movilizar 100 millones de pasajeros y duplicar el transporte de carga, en un entorno institucional claro, competitivo, conectado, seguro y sostenible, soportado en una infraestructura renovada, una industria robustecida y un talento humano de excelencia.

Aeropuertos concesionados con obras de modernización

➤ Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz (Atlántico)

Durante el primer trimestre de 2020, en el aeropuerto de Barranquilla se pusieron al servicio de los usuarios 49 módulos de atención a los pasajeros, cumpliendo con los más altos estándares de calidad. Esto incluye información en tiempo real sobre el estado de los vuelos, áreas señalizadas y climatizadas, ascensores, escaleras eléctricas y manuales para acceder a los diferentes niveles del edificio, además de plazoleta de comidas, y servicios sanitarios garantizando la comodidad y satisfacción de los usuarios.

A mediados de abril el avance en la ejecución de las obras de modernización era del 90%, y gracias a la pronta retoma de las obras con ocasión a la atención a la emergencia por COVID-19, el proyecto finalizó en junio de 2020.

Actualmente, los usuarios disfrutan, entre otras obras, de 27.000 metros cuadrados de terminal completamente remodelado, siete salas del muelle nacional, cinco en muelle internacional y una sala dual; nueve puentes de abordaje; un moderno sistema de manejo de equipaje conocido como BHS (Baggage Handling System, por sus siglas en inglés), y una nueva fachada.

Los barranquilleros y visitantes de la capital del Atlántico hoy cuentan con una infraestructura que cumple con altos estándares de servicio, confort y seguridad operacional, gracias a la intervención adelantada.



➤ **Aeropuerto Internacional Rafael Núñez (Bolívar)**

Entre julio de 2019 y junio de 2020 se adelantaron obras de expansión y modernización en el aeropuerto de Cartagena, que consistieron en 200 metros cuadrados de ampliación total de la pérgola, que corresponde a la remodelación de más de 1.060 metros cuadrados y la construcción de más de 940 metros cuadrados nuevos.

Durante el segundo semestre de 2020 se contratará el proyecto de ampliación de este aeropuerto, por 600.000 millones de pesos.

➤ **Aeropuerto Internacional José María Córdoba (Antioquia)**

En noviembre de 2019 se pusieron en servicio las obras complementarias de este aeropuerto, ubicado en Rionegro. Estas contemplaron la renovación del módulo de conectividad B, que enlaza la terminal de pasajeros con los parqueaderos, y en febrero de 2020 finalizaron las obras de ampliación de la terminal de carga después de tres años de ejecución, en los cuales no se afectó la operación de carga de la terminal.

Las obras entregadas este año contribuyen al mejoramiento del proceso logístico de las mercancías de importación y exportación, fortaleciendo por ende la competitividad aérea en esa zona del país. También incluyen la adecuación de un centro administrativo de carga; un módulo de servicio de carga y bodegas; la ampliación de más de 33.000 metros cuadrados de calles de rodaje y bermas; la ampliación de la plataforma, que paso de ocupar 14.000 metros cuadrado a más de 34.000, y la construcción de cerca de 16.000 metros cuadrados de parqueaderos. Entre las nuevas obras se destaca la adecuación de 3.000 metros cuadrados para cuartos fríos, que favorecen la movilización de todo tipo de cargas, especialmente la de vocación agrícola. La inversión realizada ascendió a 110.000 millones de pesos.

Aeropuertos no concesionados mejorados en su infraestructura física

➤ Aeropuerto Internacional el Edén (Quindío)

A través de la Aeronáutica Civil, se adelanta la modernización del Aeropuerto Internacional El Edén, de Armenia, con una inversión de recursos por aproximadamente 116.000 millones de pesos. En el periodo en seguimiento se culminaron las obras de construcción y ampliación de la nueva plataforma internacional en 14.750 metros cuadrados más, con tres posiciones adicionales de parqueo para aeronaves tipo Charlie, pasando así de cuatro a siete espacios disponibles en una plataforma que contaba con un área inicial de 17.000 metros cuadrados.

Se trabaja en la construcción de la torre de control y la dotación e instalación de los equipos eléctricos, comunicaciones y navegación e información aeronáutica necesarios para poder ponerla en operación. También se adelanta la construcción de la terminal internacional y el mantenimiento de pista, plataforma, ca-

lles de rodaje, terminal nacional y zonas de seguridad, obras que se espera puedan entrar en servicio durante el segundo semestre de 2020.

➤ Aeropuerto Antonio Nariño (Pasto, Nariño)

En este Aeropuerto se culminaron las obras de construcción de terminal de pasajeros, torre de control, instalaciones administrativas y su puesta en funcionamiento. Así, el terminal de pasajeros pasó de un área de 1.672 metros cuadrados a un área de 5.958 metros cuadrados, la torre de control pasó de un área de 57 metros cuadrados y 9 metros de altura, a

un área de 757 metros cuadrados y altura de 27 metros, y el edificio administrativo pasó de un área de 222 metros cuadrados a 1.348 metros cuadrados.

Actualmente se trabaja en la ampliación de plataforma, construcción de infraestructura complementaria como vías de acceso, parqueaderos, urbanismo y paisajismo, cerramiento, sistema de drenaje, iluminación externa, obras que se espera puedan entrar en funcionamiento durante el segundo semestre de 2020.

Además, se trabaja en la rehabilitación de la pista, zonas de seguridad, sistema de drenaje lado aire, sistema de luces de





pista y mantenimiento lado aire y lado tierra. La ejecución de estas actividades inició en el mes de febrero de 2020.

La modernización de este aeropuerto cuenta con una inversión de aproximadamente 120.000 millones de pesos.

➤ **Aeropuerto San Bernardo de Mompox y Montemariano de Carmen de Bolívar (Bolívar)**

A diciembre de 2019, en desarrollo de un Convenio Interadministrativo con la Go-

bernación de Bolívar, se invirtieron cerca de 26.333 millones de pesos en la renovación de los aeropuertos San Bernardo de Mompox y Montemariano del Carmen de Bolívar.

Las obras realizadas en el aeropuerto San Bernardo de Mompox consistieron en la ampliación de la pista, rehabilitación de la pista, plataforma y calle de rodaje, construcción del cerramiento perimetral y adecuaciones y mantenimiento del terminal aéreo.

En el aeropuerto Montemariano, por su parte, se realizó la construcción de la pista, calle de rodaje, plataforma, terminal aéreo, parqueaderos, vías de acceso y cerramiento perimetral. Los aportes de la Nación ascendieron a aproximadamente 7.500 millones de pesos.

Buscando promover servicios aéreos a estos nuevos terminales aéreos, la Aeronáutica Civil convocará en 2020 a los operadores regulares y no regulares de pasajeros, a las autoridades regionales, a los operadores turísticos y a otras fuerzas vivas de la región a una Mesa de Conectividad Regional.

➤ **Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo (Amazonas)**

En el segundo semestre de 2019 la terminal aérea de Leticia, la más grande del sur del país, pasó de 1.704 a 11.136 metros cuadrados de área, con llegadas y salidas internacionales, una terminal de carga con ocho bodegas amplias para entrada y salida de mercancía, e instalaciones administrativas para la Dian y la Policía.

También entró a funcionar la zona de urbanismo de 46.000 metros cuadrados, que contempla áreas comunes, parquea-

Mantenimiento de aeropuertos

Con el objetivo de garantizar la seguridad operacional y la conectividad en un mayor número de aeropuertos de Colombia, se ejecutaron obras de mantenimiento de obras civiles (edificaciones, pistas, calles de rodaje, zonas de seguridad, entre otros) en 13 aeropuertos del país, ubicados en Bogotá, Santa Marta, Riohacha, Valledupar, Armenia, Popayán, Ipiales, Pasto, San Andrés, Barrancabermeja, Bucaramanga, Cúcuta y Providencia. Estas intervenciones se lograron gracias a una inversión cercana a los 30.000 millones de pesos.

La Aeronáutica Civil destinará 3.8 billones de pesos durante este cuatrienio al fortalecimiento de la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria, la seguridad operacional, la conectividad y la sostenibilidad ambiental.



Nuevos Proyectos Aeroportuarios

➤ APP - IP Aeropuerto de Cartagena-Rafael Núñez

Se trata de un proyecto de Asociación Público-Privada de iniciativa privada, que tiene por objeto la ampliación de lado aire y lado tierra del aeropuerto, y que actualmente se encuentra en etapa de factibilidad. Se estiman unas inversiones

de 472.000 millones de pesos en Capex y 638.000 millones de pesos en Opex.

Por el momento se adelantan los diferentes trámites de ley para su aprobación. En los primeros días de abril de 2020 se radicó ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, recibiendo observaciones de la Subdirección de Asociaciones Público-Privadas a mediados de mayo del año en curso. Estas están siendo atendidas por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.

➤ APP Aeropuertos del Suroccidente

Proyecto de Asociación Público-Privada de iniciativa privada, sin aporte de recursos públicos, que hace parte de la nueva generación de concesiones (5G). Su propósito es administrar, adecuar, construir, expandir, operar y explotar económicamente los aeropuertos Benito Salas de Neiva, Alfonso Bonilla Aragón de Palmira, que sirve a la ciudad de Cali, y Gerardo Tobar López de Buenaventura, con una inversión estimada de 900.000 millones

de pesos de Capex y 2 billones de pesos en Opex.

En el momento de consolidación de este informe el proyecto se encuentra tramitando la etapa de factibilidad. Esta iniciativa abarca dos departamentos y tres ciudades, y contempla un periodo de concesión de 30 años, que incluye un año de pre-construcción, seis años de construcción y 23 años de operación y mantenimiento.



➤ APP Aeropuerto El Dorado - Campo de Vuelo

Este proyecto contempla mejorar la eficiencia del campo de vuelo del aeropuerto más importante del país. La nueva infraestructura potenciará sustancialmente la operación del lado aire del terminal, toda vez que se prevé construir nuevas calles de salida rápida en pista sur, pista norte, así como la construcción de una nueva calle de rodaje, entre otras intervenciones, que permitirán que los aviones se demoren menos tiempo en las pistas y se parken en la posición asignada de manera expedita. Esto se traduce en ahorro en tiempo para los viajeros y aerolíneas, así como ahorro en combustible de estas últimas, contribuyendo además, en alguna medida, a la mitigación de la huella de carbón.

El alcance del proyecto también incluye la operación y mantenimiento de la infraestructura existente y de las nuevas obras que mejorarán el campo de vuelo del aeropuerto El Dorado. La duración total propuesta para el proyecto es de 6 años, incluyendo un periodo de pre-construcción y construcción de 3 años. Al tratarse de una iniciativa privada, no requiere recursos públicos. Ac-

tualmente, el proyecto se encuentra en fase de desarrollo de factibilidad.

Como parte de la complementación de la factibilidad técnica, se espera la conclusión del estudio de espacio aéreo y la actualización del plan maestro de este aeropuerto, con el fin de incorporar los resultados dentro de la estructuración que actualmente se está desarrollando.

➤ **Aeropuerto del Café**

A finales del 2019, luego del proceso licitatorio adelantado, se seleccionó la fiducia mercantil para constituir el patrimonio autónomo, en cumplimiento del artículo 67 de la Ley 1955 de 2019, Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. A partir de ese momento Fiduagraria S.A. administra los primeros 100.000 millones de pesos de recursos de la Nación de vigencia 2019, con el objetivo de continuar con construcción del Aeropuerto del Café.

Adicional de la adjudicación de la fiduciaria, se contrató una consultoría por intermedio de la Corporación Andina de Fomento (CAF), para la elaboración y validación de diseños. La validación de los diseños aportados por la Asociación Ae-



ropuerto del Café, y desarrollada por la CAF, tiene como fecha de entrega julio de 2020, de manera que se pueda proceder a la contratación de las obras.

También se han adelantado gestiones para la contratación de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, a fin de contar con su apoyo técnico en la supervisión de la consultoría de validación. También se han tenido conversaciones con Intercolombia, para definir las acciones tendientes a la reubicación de las líneas de

alta tensión que actualmente se encuentran en la zona de influencia de la pista.

Durante el segundo semestre de 2019 se lograron importantes avances para el cierre financiero de este proyecto: presupuesto Nación 2019, \$100.000 millones de pesos; presupuesto adicional aprobado para el 2020, 50.000 millones de pesos de recursos propios de Aero-civil y vigencias futuras departamentales por 60.000 millones de pesos. Las vigencias futuras del departamento de Caldas

fueron aprobadas por la Asamblea Departamental el 6 de diciembre de 2019. Actualmente, se están tramitando las vigencias futuras necesarias para asumir los costos de la fiducia y el patrimonio autónomo hasta 2022.

Aerocafé contrató con una firma extranjera la realización del estudio de gestión del espacio aéreo, siendo este uno de los requisitos de la autoridad aeronáutica para otorgar permiso de construcción. Se espera que este estudio se encuentre disponible en el mes de agosto de 2020. Así mismo, se cuenta con concepto del Departamento Nacional de Planeación (DNP) indicando que no es necesario tramitar adenda del CONPES 3586 de 2009, ni un nuevo CONPES, para permitir al Gobierno Nacional destinar recursos presupuestales para cofinanciar la continuación estas obras.

El proyecto contempla la participación del Gobierno nacional y de los Entes Territoriales, para materializar la construcción de esta obra en Palestina, que se proyecta beneficie a los más de dos millones de habitantes del Eje Cafetero.

Desempeño del transporte aéreo

El mercado de transporte aéreo de pasajeros movilizó 41,2 millones de pasajeros en 2019, un crecimiento aproximado del 9,2% (3,5 millones de pasajeros adicionales) frente a los 37,8 millones de pasajeros movilizados en 2018. De estos, cerca del 35% fueron internacionales y el 65% nacionales, reflejando el impacto generado por la liberalización progresiva de la política hacia los cielos abiertos superando los pronósticos realizados en el Plan Estratégico Aeronáutico 2030.

Se continúa trabajando para cumplir con la meta propuesta para el año 2030: movilizar a más de 100 millones de pasajeros y el doble de la carga de 2017. Durante 2019, la industria aeronáutica movilizó cerca de 41,2 millones de pasajeros por vía aérea.

Colombia se ha convertido en uno de los principales mercados aéreos en la región. Según el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), es el tercer país en el mundo con mayor proyección de crecimiento del sector aéreo, detrás de Vietnam e India.

Conectividad nacional e Internacional

Durante el segundo semestre de 2019 se afianzó y consolidó la conectividad regional con la realización de cuatro mesas de conectividad regional aérea, una en Cauca y tres mesas conjuntas para Guainía, Guaviare y Vaupés; Arauca y Casanare; y Valle y Chocó, respectivamente.

En estas mesas la Aerocivil sirvió como facilitador entre los operadores aéreos, autoridades departamentales y locales, cámaras de comercio, gremios empresariales y demás actores, en busca de consensos para lograr una mejor conectividad aérea regional y mostrar casos de negocio a los operadores aéreos sobre rutas que involucren a la región, para que éstos estimen un incremento en la oferta de servicios en nuevos destinos y/o el aumento de frecuencias en aquellas que vienen siendo atendidas.

De manera continua se reciben, estudian y autorizan solicitudes de las diferentes aerolíneas para operar nuevos trayectos o aumentar sus frecuencias dentro y/o fuera del país. En ese sentido, durante 2019 la autoridad aeronáutica autorizó 48 nuevas rutas aéreas tanto a nivel nacional como internacional, fortaleciendo así la competitividad y la economía del país.

Por esta razón, a través de un trabajo conjunto con las empresas aéreas, durante el segundo semestre de 2019 entraron en operación 40 nuevas rutas. En el primer semestre de 2020 se autorizaron ocho nuevas rutas por diferentes aerolíneas así:

➤ Permiso de operación a cuatro aerolíneas para operar en las rutas:

Regional Express Américas (Nacional)

- Bogotá- Manizales-Bogotá
- Bogotá- El Yopal-Bogotá
- Bogotá- Popayán-Bogotá
- Bogotá- Ibagué-Bogotá
- Bogotá- Florencia-Bogotá
- Bogotá -Villavicencio- Bogotá
- Cali-Tumaco-Cali
- Bogotá -Neiva- Bogotá
- Bogotá-Tumaco-Bogotá
- Cali-Pasto-Cali
- Bucaramanga-Santa Marta-Bucaramanga
- Bucaramanga-Cartagena-Bucaramanga
- Bucaramanga-Cúcuta-Bucaramanga

Gran Colombia de Aviación (Nacional)

- Cali-Cartagena-Cali

JetSmart Airlines SpA (Internacional)

- Santiago-Cali-Santiago
- Santiago-Bogotá-Santiago

Laser Airlines (Internacional)

Esta empresa cuenta con Resolución que otorga el permiso, pero no han iniciado

operaciones.

- Caracas-Bogotá-Maracaibo-Bogotá-Caracas

➤ También se inició operación en 12 rutas nacionales, así:

Viva Air Colombia

- Bogotá-Barranquilla-Bogotá
- Medellín-Barranquilla-Medellín

Easyfly

- Neiva-Medellín(MDE)-Neiva
- Bucaramanga-Villavicencio-Bucaramanga
- Cali- Medellín(MDE)-Cali
- Cali-Villavicencio-Cali
- Apartadó-Medellín(EOH)-Apartadó
- Cartagena-Armenia -Cartagena
- Cartagena-Cúcuta-Cartagena
- Cartagena-Ibagué-Cartagena
- Cartagena-Manizales-Cartagena
- Cartagena-Pereira-Cartagena

➤ Y 19 rutas internacionales, así:

Avianca

- Medellín-San Salvador-Miami-Medellín

- Bogotá-San Salvador-Miami-Bogotá
- Cali-San Salvador-Miami-Cali
- Cartagena-San Salvador-Cartagena
- Bogotá-Asunción-Bogotá
- Bogotá-San José-Bogotá

Aerorepública

- Bogotá-Guayaquil-Bogotá
- Bogotá-San José-Bogotá
- Medellín-Panamá-Buenos Aires-Medellín
- Cali-Panamá-Buenos Aires-Cali
- Cartagena-Panamá-Buenos Aires-Cartagena
- Barranquilla-Panamá-Buenos Aires-Barranquilla
- San Andrés-Panamá-Buenos Aires-San Andrés
- Pereira-Panamá-Buenos Aires-Pereira
- Bucaramanga-Panamá-Buenos Aires-Bucaramanga

Interjet

- Cancún-Medellín-Cancún
- México-Medellín-México
- México-Cartagena-México

Fast Colombia

- Bogotá-Cancún-Bogotá

Acuerdos celebrados en materia aerocomercial

➤ Firma de Acuerdos ICAN - 2019

El Gobierno nacional, a través de la Aeronáutica Civil, suscribió 12 instrumentos bilaterales que posibilitan la implementación de nuevos servicios aerocomerciales. Esto se logró en el marco de la Duodécima Conferencia de Negociaciones de Servicios de Transporte Aéreo de la Organización de Aviación Civil Internacional ICAN/2019, el evento mundial de negociaciones más importante que adelanta la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) realizado en Aqaba, Jordania, entre el 2 y el 6 de diciembre de 2019.

Durante dicho encuentro, Colombia se reunió con 16 países y, como resultado del trabajo, se consensuaron siete nuevos Acuerdos de Servicios Aéreos que amplían las oportunidades de conectividad para el país y posibilitan que las aerolíneas de las partes firmantes puedan, de forma inmediata, implementar servicios aéreos entre sus territorios, así como operar bajo la modalidad de códigos compartidos, acuerdos de coope-

ración y vuelos chárter. Estos acuerdos se alcanzaron con Letonia, República Checa, República de Chipre, República de Polonia, en Europa; Kuwait, en Asia, y Ghana y Zambia, en África.

Asimismo, cinco acuerdos fueron revisados y modernizados, ampliando las posibilidades de transporte aéreo con Bélgica, Turquía, Islandia, Qatar y Chile. También se sostuvieron rondas de negociaciones con otros cuatro Estados: Camboya, Tailandia, Nigeria y Omán.

➤ Firma de memorando de Entendimiento con Perú

En el segundo semestre de 2019 Colombia firmó un Memorando de Entendimiento con la República de Perú, con el objetivo de ampliar y modernizar las relaciones aerocomerciales entre ambos países. Esto en el marco de lo dispuesto por el artículo 9 de la Decisión 582 de la Comunidad Andina de Naciones donde, entre los Estados miembros (Bolivia, Ecuador, Perú y Colombia), podrán suscribir acuerdos bilaterales mediante convenios que amplían el régimen de quintas libertades extrasubregionales para vuelos regulares.

Este nuevo acuerdo posibilita que las empresas aéreas de Colombia y Perú tengan el derecho de embarcar y desembarcar pasajeros, correo y carga, no solo en el territorio de los cuatro Estados miembros de la subregión Andina, sino que amplía la conectividad aérea desde y hacia otros Estados ubicados en el continente americano y el Caribe, por ejemplo, un vuelo en la ruta Bogotá-Lima-Miami o Bogotá-Lima-Buenos Aires.

➤ Firma de Acuerdos de Cooperación Técnica con Aruba, Bolivia y Chile para mejorar el sector aéreo

Con el objetivo de promover, desarrollar y fortalecer la asistencia técnica, científica y administrativa, la capacitación, acompañamiento e intercambio de conocimientos entre los países sobre la base de un beneficio mutuo y recíproco en temas de seguridad operacional y estándares de calidad en materia de investigación de accidentes aéreos, la Aeronáutica Civil de Colombia (Aerocivil) y las autoridades de Aviación Civil de Aruba, Bolivia y Chile firmaron acuerdos de cooperación, durante el periodo objeto de este informe.

El Memorando de Entendimiento firma-



do con Aruba busca promover y desarrollar la cooperación de asistencia técnica en temas relacionados con investigación de accidentes, mientras que con Bolivia y Chile se busca ampliar y profundizar las acciones de cooperación técnica y el intercambio de conocimiento y mejores prácticas en lo relacionado con el desarrollo, modernización, operación y mantenimiento del sistema de aviación civil, así como la mejora y fortalecimiento institucional de las partes. Con Chile, adicionalmente, se busca fortalecer temas de seguridad operacional.

Aseguramiento en la prestación de los servicios aeroportuarios

Asistencia técnica a Entidades Territoriales. En 2020 se han destinado recursos por cerca de 5.000 millones de pesos para brindar asistencia técnica aeronáutica a las Entidades Territoriales propietarias de aeropuertos públicos. En este caso se trabajó con Necoclí, Bahía Solano, Sogamoso, Miraflores, Barbosa e

Inírida, para el fortalecimiento de la infraestructura de transporte aéreo.

De otra parte, a través de la firma de dos convenios interadministrativos, uno con las entidades territoriales mencionadas y otro con ENTERRITORIO, se están llevando a cabo los estudios, diseños, formulación y estructuración de proyectos; capacitación en gestión de seguridad operacional, administración aeroportuaria, apoyo técnico en tramites operacionales y gestión de riesgo; así como, acompañamiento a estas Entidades para la consecución de recursos que permitan financiar la ejecución de las obras que se requieran para el mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria.

También se adelanta la formulación de Terminal Aeroportuaria como Proyecto Tipo, con metodología del Departamento Nacional de Planeación, que le permitirá a las Entidades Territoriales acceder a este proyecto cuando requieran la construcción o mejoramiento de sus terminales aeroportuarias.

Por otra parte, se expidió la Resolución No 967 de 2020, mediante la cual se establece la metodología para la ponderación de criterios de priorización esta-

blecidos en el Decreto 129 de enero de 2020, y reglamenta el artículo 103 de la Ley del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, según el cual Aerocivil podrá apoyar la financiación de proyectos para la intervención de los aeropuertos regionales de competencia de la Entidades Territoriales.

➤ **Proyecto de implementación del reconocimiento de equivalencia de las medidas de seguridad de la aviación civil**

Este proyecto tiene como propósito impulsar a los Estados interesados de la región a generar reconocimiento de las equivalencias de las medidas de seguridad de otros Estados, a través de la suscripción de memorandos de entendimiento, para optimizar los recursos en materia de seguridad y facilitación, mejorando la conectividad regional y la experiencia de los pasajeros en los aeropuertos, con fundamento en las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

En este contexto, se suscribió acta protocolaria entre la Aeronáutica Civil de Colombia, la Oficina Sudamericana de la OACI, la Dirección General de Aeronáu-



tica Civil de Chile y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), en la que las partes se comprometieron a impulsar esta iniciativa a partir de enero de 2020. El acta se suscribió en el desarrollo del I Foro Internacional sobre los Nuevos Enfoques de la Facilitación, en el marco de la Seguridad de la Aviación Civil organizado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

La implementación de un sistema de control de seguridad único permitirá a

los pasajeros en conexión, equipaje de cabina, equipaje de bodega y carga, estar exentos de inspección si han sido adecuadamente inspeccionados en su aeropuerto de origen. Esto implica mejoras en la calidad del servicio, mejoras en los tiempos, ajustes a la infraestructura y cumplimiento con la reglamentación de seguridad de la aviación, así como un incremento de la eficiencia operacional de los aeropuertos y líneas aéreas, aumentando la efectividad y sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación civil.



➤ **OBJETIVO 6: Transporte carretero estratégico para la integración nacional, territorial y la competitividad**

Como se ha señalado anteriormente, la infraestructura de transporte es de significativa importancia tanto para el mejoramiento de la competitividad del país, así como de la calidad de vida de colombianos. En particular, si bien la calidad de infraestructura del modo carretero ha mejorado durante la última década, al ascender 10 puestos en el ranking del Foro Económico Mundial 2017-2018 (DNP, 2018), persisten dificultades en

aspectos tales como la gestión predial, social y ambiental, que impiden finalizar los proyectos en ejecución. De igual manera, resulta clave la necesidad de identificar nuevas fuentes de pago e incentivos para la atracción de capital privado para los nuevos proyectos, en todos los modos. No menos importante es la conectividad de la red vial terciaria, fundamental para conectar los centros poblacionales con la red secundaria

y los corredores arteriales, mejorando así la productividad del campo y mejorando la conexión de las regiones.

Por otro lado, en lo relativo al modo carretero, los niveles de eficiencia y productividad se ven impactados por la edad del parque automotor del país, la cual en Colombia es superior a la de otros países de la región. Lo anterior, es resultado de la falta de medidas y políticas públicas que impulsen la renovación de la flota y el uso de tecnologías limpias. Así, los vehículos de carga concentran el 46 % de la población vehicular envejecida (DNP, 2019).

En consecuencia, las acciones adelantadas para mejorar la calidad del transporte carretero, en términos de capacidad/estado de la infraestructura y de la prestación de servicios, para garantizar la conectividad entre centros de producción, distribución y consumo, así como la integración de los territorios, son un factor crítico de éxito para lograr la Colombia que queremos. A continuación, se presentan los principales avances del sector:

Programa de Modernización Vehicular

La edad promedio del parque automotor en Colombia, 18 años, es superior a la de otros países de la región. Según el RUNT, en Colombia existen 119.517 vehículos de transporte de carga con un peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas, que realizan el transporte de mercancías de puertos a las ciudades. De estos vehículos, cerca de 56.000 tienen más de 20 años de antigüedad, representando el 47% del parque automotor.

Con este contexto, durante el primer año de gestión del Gobierno, y luego de un trabajo conjunto realizado con los gremios, se adelantó la estructuración del nuevo Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga, con el fin de promover la eficiencia del transporte de carga, activar el emprendimiento en los actores del sistema y mejorar la calidad del aire, reduciendo las emisiones de CO2 al medioambiente.

En 2019 se expidió el CONPES 3963 “Política para la Modernización del sector transporte automotor de carga” y el Decreto 1120 de 2019 (Decreto del Nuevo Programa de Modernización), así como la Resolución 5304 de octubre de 2019, que lo reglamenta.



También durante el segundo semestre de 2019 se expidió la Resolución 3015, mediante la cual se reglamentó la contribución de ingreso al mercado correspondiente al 15% del valor comercial del vehículo para el fondo de modernización vehicular. Esto buscando obtener recursos e incentivar la reposición o desintegración de los vehículos de carga.

Durante el primer semestre de 2020 se firmó el Decreto 221, viabilizando que pequeños transportadores puedan acceder a la exención del impuesto sobre las ventas (IVA)

para la adquisición de vehículos que ingresan por reposición de vehículos destinados al transporte público de pasajeros y al transporte público o particular de carga. Se trata de un incentivo tributario que permite a los pequeños propietarios transportadores del país modernizar los vehículos para la prestación de servicio público de transporte de pasajeros y carga, con una reducción significativa de su costo de inversión y operación, al poder adquirirlos sin tener que pagar el valor IVA de 19% al momento de la compra de un nuevo vehículo por reposición.

A este beneficio pueden postularse los propietarios de hasta dos vehículos de transporte público de pasajeros y/o dos vehículos de transporte público o particular de carga, de más de 10.5 toneladas de peso bruto vehicular, que durante el término de cinco años, contados a partir del 27 de diciembre del 2019, efectúen la reposición de uno o dos vehículos propios de pasajeros y/o de carga, por una única vez, siempre y cuando se cumplan las condiciones para la obtención del certificado de cumplimiento de requisitos para el registro inicial de vehículo nuevo en reposición (CREIPASAJEROS y/o CREICARGA).

En lo corrido de 2020 se han postulado 552 vehículos al nuevo programa. Además, a través del Fondo de Modernización se ha cancelado el beneficio económico a 237 vehículos, por un valor superior a los 14.274 millones de pesos

Este programa es otra de las estrategias que el sector transporte viene incorporando en la Contribución Nacionalmente Determinada (NDC, por sus siglas en inglés) del sector transporte, dado que las nuevas tecnologías vehiculares al ser mucho más eficientes son también menos contami-

nantes. A este respecto, se vienen implementando metodologías de cálculo internacionales para definir el potencial real de reducción de emisiones de esta iniciativa.

Normalización de las omisiones en el registro inicial de las matrículas de los vehículos automotores

Con el objetivo de promover la legalidad y la formalización del sector, en septiembre de 2019 se realizó la actualización de la información contenida en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y en el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), en la que se incluyeron los vehículos que presentan omisión en su registro inicial, matriculados entre el primero de enero de 2009 y el 13 de noviembre de 2018, los cuales ascienden a 3.229 vehículos. Esta acción se realizó en aplicación del Decreto 632 del 12 de abril de 2019, por medio del cual se establecen medidas especiales y transitorias para la normalización del registro inicial de vehículos de carga con omisión en la matrícula, el cual fue reglamentado mediante Resolución 3913 de agosto de 2019.

Los vehículos que presenten omisión en su registro inicial podrán adelantar el trámite de Normalización dentro del término de dos años, contados a partir de su expedición. El trámite de normalización puede realizarse a través del RUNT utilizando las opciones: Normalización por Desintegración, Normalización por Cancelación del valor de la Caución o Normalización con Certificado de Cumplimiento de Requisitos – CCR.

Vale la pena resaltar que para efectos de la contratación y expedición del manifiesto de carga los generadores o las empresas de transporte habilitadas para la prestación del servicio en la modalidad deberán consultar en el RUNT y el RNDC, y verificar que los vehículos a contratar no presenten omisiones en su registro inicial, ya que quienes contraten vehículos con anotación, al igual que las sociedades portuarias que los enturnen, serán investigados por parte de la Superintendencia de Transporte.

De igual forma, la prestación del servicio de transporte de carga sin portar el manifiesto origina la inmovilización de los automotores, lo cual debe ser objeto de control por parte de las autoridades de policía.



Desarrollo de la red vial primaria concesionada

➤ Cierres Financieros proyectos 4G

El programa de las vías de cuarta generación (4G), que está integrado un total de 29 proyectos adjudicados, avanza a muy buen ritmo. A comienzos de marzo de

2020 se logró el octavo cierre financiero de proyectos de 4G conseguido durante este periodo de gobierno, garantizando así los fondos para la culminación de las obras. De esta manera, se completan 19 proyectos que aseguran los recursos necesarios para la culminación de sus obras a través de instrumentos de deuda con financiadores locales e internacionales.

Autopista Pasto – Rumichaca

La concesionaria vial Unión del Sur, a cargo de este proyecto, presentó en el segundo semestre de 2019 contrato de crédito por 575 millones de dólares, con el cual se garantizan los recursos necesarios para las obras contempladas en el contrato de concesión, alcanzando así su cierre financiero. Dentro de la financiación de este proyecto, que se cerró en julio de 2019, participaron nueve entidades financieras.

El corredor tiene una longitud de 83 kilómetros y hace parte de la vía Panamericana. Una vez se culmine la fase de construcción, se contará con 63 kilómetros de doble calzada entre San Juan y Catambuco, 15 kilómetros de rehabilitación entre Rumichaca - San Juan de Ipiales y 5 kilómetros de mejoramiento en el tramo de Catambuco – Pasto. También contempla la construcción de siete puentes. El proyecto tiene como objetivo principal mejorar la movilidad del sur del país y la conectividad con Ecuador, reduciendo el tiempo de desplazamiento en un 50%, aproximadamente.

Durante el mes de mayo de 2020 se alcanzó la unión de los tableros del puente

El porvenir en doble calzada, la calzada izquierda del Puente Guáitara y la calzada izquierda del Puente sobre la quebrada La Magdalena. Con la unión de los tableros el proyecto entró en la fase de finalización de construcción de dichas estructuras. Hasta ese momento, la inversión ascendía a 3,07 billones de pesos, y tenía una generación de más de 4.100 empleos. A mayo de 2020 el proyecto registró un avance del 56%.

Autopista Mar 2

El proyecto vial Autopista al Mar 2 presentó en julio de 2019 el contrato de crédito por 652 millones de dólares, con el cual certifica de esta forma su cierre financiero garantizando así la ejecución de las obras comprometidas en el contrato de concesión.

Este proyecto contempla en total 254 kilómetros, de los cuales actualmente se construyen 17,7 kilómetros de calzada sencilla, 63 puentes y 14 túneles, incluidos cuatro túneles falsos; además se adelantan obras para operar y mantener todo el corredor.

El proyecto tiene como objetivo principal generar una interconexión vial entre

Medellín y las principales concesiones viales del país, y que a su vez la conecten con los centros de intercambio comercial de la Costa Caribe, la Costa Pacífica y el río Magdalena, reduciendo el tiempo de desplazamiento en automóvil entre Medellín y Necoclí de 8 a 4 horas y en camión desde Urabá hasta el Eje Cafetero de 21 a solo 12 horas. La integración de este proyecto vial con proyectos como Autopista al Mar 1, Túnel del Toyo y

las Autopistas Pacífico 1, 2 y 3 facilitarán el comercio exterior desde y hacia el Eje Cafetero.

Estos trabajos generan aproximadamente 2000 nuevos empleos durante la etapa de construcción, beneficiando directamente a nueve municipios. Con corte a mayo de 2020 se contó con un avance de obra del 18% aproximadamente.



Puerta de Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz del Viso

Durante el segundo semestre de 2019, el concesionario suscribió los documentos de financiación del cierre financiero del Proyecto Puerta de Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz del Viso, que hace parte del Programa de Infraestructura de Cuarta Generación, por un monto un total de 185 millones de dólares. Este comprende el mejoramiento, construcción, operación y mantenimiento de 197,78 kilómetros de vía que conecta los departamentos de Sucre, Bolívar y Atlántico.

El alcance consiste en el mejoramiento de 164,59 kilómetros de vía existente, una calzada sencilla bidireccional con dos carriles de 3,65 metros cada uno, más dos bermas de dos metros a cada lado de la vía, para una dimensión total mínima de 11,3 metros, para una velocidad de diseño de 80 kilómetros por hora. El contrato también contempla la construcción de una variante en el municipio de El Carmen de Bolívar de 5,24 kilómetros, con las características anteriormente mencionadas, con el fin de reducir los índices de accidentalidad, impactos ambientales en la región, los niveles de ruido y emisiones. Este proyecto incrementará la seguridad



vial, reducirá los tiempos y costos en carretera y mejorará la conexión de la costa Caribe con el interior del país.

Entre las actividades que se adelantan se destaca ampliación de alcantarillas, box culvert, repotenciación de puentes, instalación de mezcla asfáltica, construcción de puentes peatonales, áreas de servicio, cimentación e instalación de ITS, entre otros trabajos.

El proyecto genera más de 2.500 empleos, más del 75% de ellos en los municipios de influencia directa. A mayo de 2020, el proyecto registró un porcentaje de avance del 72,19%.

IP Vías del Nus

El proyecto Vías del Nus tiene una longitud de 157,4 kilómetros y contempla la construcción de 24,3 kilómetros de doble calzada, incluyendo la construcción del túnel de La Quebra, la rehabilitación de 35.6 kilómetros de calzada sencilla (Peaje de Cisneros – Alto Dolores), la construcción de 2,7 kilómetros de tercer carril, entre San José del Nus y Alto Dolores, así como la construcción de 15 puentes vehiculares. Este corredor conecta Antioquia con la Costa Norte.

El tránsito promedio diario de este corredor es de 2.000 vehículos y se prevé que,

una vez se tenga todo el corredor vial en operación, el tránsito promedio diario se incrementa en por lo menos 17.000 vehículos, ya que permitirá transportar de manera más ágil y económica los productos destinados a la exportación, favorecerá el ingreso de productos de otras regiones al departamento de Antioquia. También se proyecta que genere ahorro de tiempo al contar con una velocidad de diseño de 80 kilómetros por hora para las vías nuevas en doble calzada.

Específicamente la obra del Túnel de la Quiebra consiste en dos túneles de doble calzada, que atraviesan el alto de La Quiebra y conectan los corregimientos del Limón y El Santiago, en el municipio Santo Domingo, Antioquia. Con aproximadamente 4,2 kilómetros de longitud, ha sido un reto para la ingeniería colombiana, al construirse en gran parte de su trazado por medio de la roca dura del batolito antioqueño. Durante el último trimestre de 2019 se logró el cale sur de este túnel (sentido Medellín – Cisneros). El costo de esta obra es de 648.123 millones de pesos (cifra en pesos a diciembre de 2018). A mayo de 2020 este proyecto presentó un avance de obra del 66%.

Proyecto Pamplona – Cúcuta

En marzo de 2020, el concesionario del proyecto Pamplona-Cúcuta logró cerrar la financiación del proyecto con prestamistas nacionales e internacionales, por un monto de 520 millones de dólares. En la financiación participaron ocho entidades financieras internacionales y una colombiana.

El proyecto tiene una longitud de 62 kilómetros aproximadamente. Contempla la construcción de 50 kilómetros de vía nueva, entre segunda calzada y calzada sencilla, y la rehabilitación de 72 kilóme-

tros de vía existente entre Pamplona y el sector de Betania, en el municipio de Los Patios. Además, se construirán los dos primeros túneles que tendrá el departamento fronterizo.

Este corredor vial brindará conectividad transversal entre el departamento de Norte de Santander con el centro del país y la zona de frontera. Mejorará las condiciones para el transporte de carga y pasajeros, disminuyendo costos de operación. Esta iniciativa también evita los cierres de vía, en especial los presentados durante la ola invernal, garantizándose la dispo-



nibilidad durante todos los días del año. El ahorro esperado en tiempos de viaje para los usuarios es de aproximadamente 20 minutos para vehículos pesados y 35 minutos para vehículos livianos, lo que impacta en la eficiencia, funcionalidad y productividad.

Durante el segundo semestre de 2019 se logró que este proyecto contará con licencia, permitiendo el inicio de la fase de construcción de la variante del municipio de Pamplona y el primer túnel vehicular que tendrá Norte de Santander. Esta variante se construye en calzada sencilla, tendrá cuatro kilómetros y evitará que el transporte de carga ingrese al casco urbano del municipio, lo que reducirá los altos índices de accidentalidad que se presentan en el corredor. El túnel será bidireccional y tendrá una longitud de 1,4 kilómetros aproximadamente, al que se suman dos glorietsas, una en la Curva de los Adioses y otra en inmediaciones de la Universidad de Pamplona.

El proyecto ha generado 2.224 empleos aproximadamente, entre directos e indirectos, de los cuales más del 70% pertenece a la región. A mayo de 2020 se contó con un avance de obra del 17% aproximadamente.

➤ Reactivación proyectos 4G

El proceso de reactivación de las Autopistas de Cuarta Generación (4G) adelantado por el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), con la coordinación de Comisión Intersectorial para los Proyectos de Infraestructura de Transporte, tiene como resultado que de las 29 autopistas contratadas, 24 ya se encuentran reactivadas.

En total, las vías 4G cuentan con 1.450 frentes de obra, lo que reitera el compromiso del Gobierno por seguir transformando Colombia. Este proceso ha generado confianza inversionista y empleo. Además, a través de la puesta en funcionamiento de las nuevas vías que tendrán estos corredores, se está mejorando la competitividad del país. En su mayoría los proyectos superan el 40% de avance.

Reactivada Autopista Bucaramanga – Pamplona

En agosto de 2019 se firmó acta que permitió el inicio de las obras de los 133 kilómetros, que unirán a la capital santandereana con el municipio de Pamplona, en Norte de Santander. A través de este

proyecto se conectará al centro del país con Cúcuta a través del proyecto de 4G, Pamplona – Cúcuta, que también está en ejecución.

Cuando la obra esté finalizada, se disminuirán los problemas de movilidad en la zona metropolitana de Bucaramanga, principalmente, ya que los usuarios que viajan desde el centro del país a Cúcuta ahorrarán 45 minutos de viaje. Se proyecta una reducción en los costos en combustible y gastos de viaje en el desplazamiento.

Durante el segundo semestre de 2019 se logró que el proyecto contará con licencia ambiental, lo cual permitió el inicio de la ejecución de las obras de la Conectante C1-C2, conocidas como la variante de Bucaramanga. La licencia en mención corresponde a la unidad funcional 1 del proyecto, y consiste en la construcción de una calzada sencilla de 14,6 kilómetros aproximadamente, con 22 puentes, dos intercambiadores, uno a nivel y otro a desnivel, al igual que las obras hidráulicas de drenaje, entre otras.

La ejecución de las obras del proyecto es de 34 meses aproximadamente y tendrán una inversión aproximada de 1,7 billones de pesos. Hasta el momento ha generado

576 empleos directos y 285 indirectos, y a mayo de 2020 tenía un avance de obra de cerca del 6%.

Reactivada Autopista Río Magdalena 2

Hasta abril de 2020 el proyecto tenía bajos niveles de avance, cercanos al 10%, teniendo en cuenta que solo se estaba trabajando en la construcción del puente previsto sobre el río Magdalena. A partir de abril de este año, gracias al acuerdo con el concesionario, luego de varias mesas técnicas acompañadas por la Delegatura para la Participación Ciudadana de la Contraloría General de la República, se logró garantizar la ejecución y la materialización de este proyecto, mitigando efectos adversos para el estado colombiano.

Este proyecto tiene una longitud de 144 kilómetros entre Remedios - Alto de Dolores (Maceo) y Alto de Dolores - Puerto Berrío.

Es una obra que busca conectar directamente el suroccidente y centro occidente del país con el puerto de Cartagena y en general con el norte del país, al igual que con el nordeste de Antioquia y la Ruta del Sol.

Las obras comprenden el mejoramiento de la calzada del tramo comprendido entre la conexión con Ruta del Sol y Puerto Berrío, la rehabilitación de la vía Alto de Dolores-Puerto Berrío y la construcción de la vía, en calzada sencilla, entre Remedios y Alto de Dolores. Así mismo, se construye la variante de Puerto Berrío, con una longitud de 15 kilómetros, la cual incluye la

construcción de un puente de 1,36 kilómetros sobre el río Magdalena, una de las obras emblemáticas del proyecto. También incluye el mantenimiento y operación de los accesos a Puerto Berrío. El proyecto favorece la conexión entre Medellín y Cauca por medio de una nueva vía, disminuyendo de esta manera el tiempo de recorrido de seis a cuatro horas.



Paralelo al mejoramiento de la infraestructura vial se van a desarrollar acciones tendientes a promover el emprendimiento y la promoción de iniciativas productivas de las personas que residen en el área de influencia, con el acompañamiento del Servicio Nacional de Aprendizaje (Sena) y en alianzas con autoridades locales, regionales y entidades públicas y privadas del territorio. En ese sentido ya se han dictado talleres de vitrinismo,

educación financiera, servicio al cliente, sensibilización del emprendimiento, etc., los cuales ayudan a visibilizar las fortalezas de los emprendedores locales.

Se contempla una inversión de 1,66 billones de pesos (capex a diciembre de 2019). A mayo de 2020 se contó con un avance de obra del 11% aproximadamente y con la reactivación se tendría previsto culminar las obras en el año 2023.



Reactivada IP Cambao - Manizales

Luego de lograr un acuerdo conciliatorio en 2019, el cual fue avalado por la Procuraduría General de la Nación, trámite surtido ante el Tribunal de Arbitramento convocado por la concesión la cual pretendía terminar anticipadamente el proyecto, en abril de 2020 se obtuvo el permiso ambiental que permite la ejecución de las obras en las unidades funcionales 4 y 5, que bordean el Parque Nacional de los Nevados, con la intervención de rehabilitación y pavimentación en aproximadamente 50 kilómetros de vía.

Es un proyecto 4G en el que el Gobierno nacional invertirá cerca de 1,5 billones de pesos (capex a diciembre de 2019) para conectar a los departamentos de Tolima y Caldas, a través de un corredor de 256 kilómetros; ahorrando cerca de una hora en el recorrido desde Cambao hasta Manizales. Este proyecto generará una alternativa adicional al paso de “La Línea” y del “Alto de las Letras”, así como una conexión de acceso con el corredor Bogotá – Honda – Mariquita – Fresno – Manizales. Otra de las ventajas es que al empalmar con la Concesión Panamericana de la Gobernación de Cundinamarca en Cambao, permitirá la conexión completa por este

corredor desde Manizales hasta Bogotá.

Se espera que una vez el corredor esté funcionando exista una reducción considerable en los tiempos de viaje, principalmente entre Cambao y Manizales y entre Ibagué y Honda, lo que también traduce aumento del turismo en el norte del Tolima y hacia el Parque de los Nevados.

Reactivada IP GICA “Segunda Calzada Ibagué - Cajamarca”

Las actividades en obra se reiniciaron finalizando abril de 2020. A continuación, el concesionario y la interventoría dieron inicio a la implementación de los protocolos de bioseguridad de acuerdo establecido en la normatividad vigente aplicable.

El proyecto cuenta con una longitud total de 35,1 kilómetros y su recorrido discurre íntegramente en el Tolima. Une al municipio de Girardot Ibagué y Cajamarca. Este proyecto hace parte del proyecto transversal Buenaventura – Cúcuta, eje primordial para la competitividad del país.

Las obras objeto de la concesión consisten en la construcción de una segunda calzada entre Ibagué y Cajamarca, su operación

y mantenimiento, así como la operación y mantenimiento del sistema vial Variante Chicoral, Variante Gualanday, Gualanday – Ibagué, Gualanday – Espinal, Variante Picaleña, Ramal Norte y Trazado existente Ibagué – Cajamarca, una vez termine la Concesión Girardot Ibagué Cajamarca (GIC) proyecto de tercera generación.

Este proyecto se encuentra en la etapa pre-operativa – fase de construcción, las obras se ejecutan acorde a los diseños aprobados y dando cumplimiento a las

especificaciones técnicas. Se adelantan labores de construcción del puente No. 20 de la calzada derecha (unidad funcional 2) y pavimentación del tramo 1 (unidad funcional 1). Adicionalmente, todos los puentes de la unidad funcional 1 se encuentran finalizados a nivel de superestructura, cumpliendo con los tiempos establecidos en el plan de obras vigente.

El proyecto tiene un valor de 2,407 billones de pesos (valor a diciembre de 2019). El avance a mayo del 2020 fue de 44%.



7 Otros proyectos concesionados reactivados

Ruta del Sol 3

Al inicio de febrero de 2020, luego de un año y medio de concertación y de revisión por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Ministerio de Transporte, el concesionario YUMA S.A, la interventoría del proyecto, con el seguimiento de las Veedurías Ciudadanas de los departamentos de Magdalena y Cesar, y el acompañamiento permanente de la Contraloría General de la República, la Superintendencia de Sociedades, proveedores y las autoridades locales de la región, el Gobierno nacional logró la reactivación del proyecto de la Ruta del Sol, sector 3.

Como producto de estos acuerdos de concertación, el 18 de marzo de 2020 el concesionario inició los pagos de 193 proveedores, que corresponden al 75% del total, quienes recibieron el pago del 100% de su deuda. Los proveedores restantes recibieron los pagos del 38% y el 62% de su deuda durante abril y mayo de 2020, conforme a los acuerdos suscritos.

En este importante proyecto vial, al momento de su reactivación, se habían cons-

truido 157,14 kilómetros y mejorado 142,96 kilómetros, para una ejecución de 300 kilómetros, indicando un avance total del proyecto del 32%. Para la reactivación del proyecto se amplió el plazo de construcción a 56 meses, sin afectar la finalización de la concesión; se mantendrán los valores del contrato 2008 y la fase de construcción terminaría en aproximadamente 4 años y 5 meses. El valor del proyecto es de 3,45 billones de pesos.

La Ruta del Sol 3 es uno de los proyectos viales más importantes del país. Conectará a 18 municipios de los departamentos de Cesar, Magdalena y Bolívar con el centro del país, a través de la construcción de 476 kilómetros de doble calzada, el mejoramiento de 465 kilómetros (corredores San Roque – Bosconia – Ciénaga y Valledupar – Bosconia – Carmen de Bolívar), y la operación y mantenimiento de 940 kilómetros. A mayo de 2020 se contó con un avance de obra del 32%.



➤ Ejecución proyectos 4G

Autopistas Conexión Pacífico 1, 2 y 3

Estos proyectos conectarán a la capital de Antioquia con el Valle del Cauca, el Eje Cafetero y el suroccidente del país, facilitando así el comercio exterior desde y hacia el Eje Cafetero y Medellín. Actualmente, el tiempo de recorrido en un camión, desde Medellín hasta Buenaventura, tarda 15 horas. Con la construcción de estos proyectos se disminuirá a 10.

Estos proyectos contemplan la construcción de túneles, siendo de gran relevancia para la región obras como el túnel de Sinifaná, parte del proyecto Pacífico 1, localizado en el municipio de Venecia, que se encuentra en labores de impermeabilización; el túnel Mulatos, que pertenece a Pacífico 2, y el túnel de Tesalia, del proyecto Pacífico 3, que se constituye como el más grande e importante del Eje Cafetero, el cual logró en marzo el cale, finalizando con éxito la etapa de excavación de 3,5 kilómetros.

Pacífico 1 (CP1)

Este proyecto vial va desde Bolombolo, pasa por Camilo Cé y Primavera y termi-

na en Ancón Sur. Tiene influencia directa en los municipios de Amagá, Titiribí, Venecia, y Caldas en Antioquia, conectando Medellín con el Valle del Cauca. Durante el segundo semestre de 2019 se finalizó la excavación del nuevo túnel doble de Sinifaná, localizado en el municipio de Venecia (Antioquia). Cada uno de los tubos cuenta con una longitud total de 1,4 kilómetros y su excavación tuvo una duración de 13 meses.

En este proyecto también se adelanta la construcción del Túnel de Amagá, de 3,6 kilómetros (2 tubos), el cual beneficiará al sureste antioqueño con una reducción en tiempos de viaje y gastos en operación de los vehículos. Esta estructura tendrá un doble tubo, cada uno, con una calzada de dos carriles unidireccionales.

A mayo de 2020 el proyecto contó con un avance de 42%.

Pacífico 2 (CP2)

Este proyecto consta de dos tramos: Primavera-Pintada y Pintada-Bolombolo, en Antioquia. Tiene una longitud total de 96,5 kilómetros, y contempla la construcción del túnel de Mulatos, de 2,5 kilómetros; 40 puentes, la construcción de

37 kilómetros de doble calzada y de tres kilómetros de calzada sencilla; la rehabilitación de 54 kilómetros, y la operación y mantenimiento de 71 kilómetros. Con este proyecto se buscan mejoras en la movilidad para el transporte de usuarios y carga desde Medellín y el departamento de Antioquia hacia el Eje Cafetero y el suroccidente del país.

Como parte de este proyecto, en el primer semestre de 2020 se puso en marcha Centro de Control y Operaciones (CCO) que la ANI pondrá a disposición de viajeros y la comunidad. El CCO estará ubicado en la doble calzada que va desde La Pintada hasta Puente Iglesias, cuanto entre en funcionamiento ejercerá el monitoreo y control de todos los eventos que se presentan en el corredor vial. Además, la gran apuesta de este centro de control será promover una cultura por el desarrollo sostenible con perspectiva ambiental y social, que aporte a la proyección de la región.

Serán 2.258 metros cuadrados con espacios culturales, pedagógicos y económicos, y el desarrollo de una agenda de actividades en diferentes momentos del año, con los que se busca que las comunidades de los municipios de Venecia,

Tarso, Támesis, Jericó, Santa Bárbara y Caldas se acerquen y se apropien de la vía. El lugar contará además con un punto de promoción turística y se promoverán los tradicionales mercados campesinos.

Este proyecto está en la fase final de su etapa de construcción y el avance en la ejecución a mayo de 2020 fue de 86% aproximadamente.



Pacífico 3 (CP3)

Este proyecto desarrolla de manera simultánea cinco unidades funcionales que van desde La Virginia-Asia, Variante Tesalia, La Manuela-Tres Puertas-Irra, Irra-La Felisa y La Felisa-La Pintada.

La obra conecta 18 municipios de Antioquia, Caldas y Risaralda, mediante 146 kilómetros que incluyen la construcción

de dos túneles, el de Irra, y el de Tesalia, que se constituye como el más grande e importante del Eje Cafetero. Este túnel logró el cale y finalizó con éxito la etapa de excavación de 3.507 metros en el primer trimestre de 2020.

A finales del 2019 entraron en funcionamiento 39 kilómetros de vía mejorada entre los sectores de Tres Puertas y La Felisa en el departamento de Caldas, los cuales se sumaron a los 30 kilómetros de vía ya entregados en el mes de mayo de 2018, entre La Virginia y Asia (UF 1). Adicionalmente, el túnel de Irra, ubicado entre el sector de Tres Puertas y la Felisa, Caldas, fue puesto en operación en diciembre de 2019.

En los 69 kilómetros que ya están en funcionamiento circulan en promedio más de 4.000 vehículos de carga diariamente, en los tramos comprendidos entre La Virgina (Risaralda) y Asia (Caldas) y Tres Puertas, en Manizales y La Felisa, Caldas.

A lo largo de este proyecto, los transportadores llevan alimentos y productos del agro que abastecen al occidente del país y se fortalece la conexión con el occidente del país y la salida al Puerto de Buenaventura propiciando el comercio internacio-

nal. A mayo de 2020 el proyecto registró un avance del 75% aproximadamente.

Bucaramanga- Barrancabermeja - Yondó (Ruta del Cacao)

Este proyecto fue uno de los primeros reactivados en el actual cuatrienio, y durante el primer semestre de 2019 se pusieron en operación los primeros 37 kilómetros de segunda calzada entre Bucaramanga – Barrancabermeja (La Virgen - La Lizama y La Fortuna - Puente La Paz).

El proyecto contempla en total 148 kilómetros. De ellos, 73,3 kilómetros son construcción de vía, 41,2 kilómetros son de mejoramiento y rehabilitación de la carretera existente y 76,6 kilómetros para operación y mantenimiento. Se destaca la construcción de dos túneles, La Sorda y La Paz; y de nueve puentes, que van desde Puente La Paz hasta Lisboa, por el sector de Santa Rosa en el Departamento de Santander. Tiene un total de 26 puentes, de los cuales 19 son nuevos y 7 rehabilitados.

En febrero de 2020 finalizó el proceso de excavación del túnel de La Sorda, ubicado en la vereda Líbano del municipio de Lebrija, en Santander. Esta obra alcanzó



un valor de 255.000 millones de pesos. Así mismo, durante el mes de mayo se puso en funcionamiento el paso alterno paralelo al Puente Caño Seco, entre Bucaramanga y Barrancabermeja, cuya longitud es de 260 metros lineales.

El objetivo de este corredor vial es brindar conectividad transversal entre los departamentos de Santander y Antio-

quia, especialmente con el centro petrolero de Barrancabermeja y el transporte marítimo del río Magdalena. Se prevé una disminución en cerca de 30 minutos en la duración del trayecto.

La inversión del proyecto (capex) asciende a 2,1 billones de pesos (cifras a diciembre de 2019) y se prevé su finalización en 2022. Con estas obras se están generando

más de 2.300 empleos mensuales en los municipios que hacen parte del área de influencia del proyecto. Con corte a mayo de 2020 se contó con un avance de obra del 55% aproximadamente.

IP Neiva-Espinal-Girardot

El proyecto contempla un total de 198,35 kilómetros, de los cuales ya están al servicio 8,4 kilómetros de segunda calzada, 3,5 kilómetros de calzada sencilla, 21,3 kilómetros de mejoramiento y 24,6 kilómetros de rehabilitación de la vía existente. A mayo de 2020 estaban en construcción 67,5 kilómetros de segunda calzada y 156 kilómetros de rehabilitación, cuando se logró el primer desembolso de los recursos necesarios para la ejecución de las obras del proyecto por aproximadamente 20.000 millones de pesos, recursos que garantizan su continuidad.

Este primer desembolso hace parte del monto total de los recursos comprometidos en un contrato de crédito por 693.000 millones de pesos. El corredor, cuya inversión asciende a 2,5 billones de pesos (cifras de diciembre de 2019), a mayo de 2020 tuvo un avance de obra de 49% aproximadamente.

Autopista Conexión Norte

Este proyecto conectará el Bajo Cauca Antioqueño con la Costa Norte del país. Este corredor vial, que es uno de los proyectos de primera ola de 4G, tendrá una extensión total de 145 kilómetros y se espera una inversión de más de 500.000 millones de pesos entre 2020 y 2021 (Pesos a diciembre 2019).

Durante marzo de 2020 y con el objetivo de minimizar el tránsito por el casco urbano del municipio de Caucasia (Antioquia) y mejorar la transitabilidad entre el Bajo Cauca Antioqueño y la Costa Atlántica, se puso al servicio la Variante de Caucasia, una obra de cinco kilómetros que hace parte del proyecto. Con la entrega de esta variante se completan 87 kilómetros de esta Autopista.

El proyecto contó con un avance del 56% aproximadamente con corte a mayo de 2020.

Autopista al Mar 1

Este proyecto se encuentra ubicado en el departamento de Antioquia, y prevé la intervención en aproximadamente 176 kilómetros de carretera. Inicia cinco kilómetros antes del Túnel de Occidente Fer-

nando Gómez Martínez costado oriental, atraviesa los municipios de Medellín, San Jerónimo, Sopetrán, Santafé de Antioquia y desde allí hasta llegar a Cañasgordas, en el occidente del departamento, y a Salgar, en el suroeste.

Además, contempla la construcción de 41 puentes y un túnel, e incluye el mejoramiento de la calzada existente y la construcción de la segunda calzada en el tramo Medellín - Santa Fe de Antioquia (33 kilómetros); la construcción del segundo tubo del Túnel de Occidente, de 4,6 kilómetros; la rehabilitación del tramo Peñalía - Santa Fe de Antioquia (6274,8 kilómetros); y la operación y mantenimiento de la vía entre Santa Fe de Antioquia a Cañasgordas (66 kilómetros).

El último trimestre de 2019, el proyecto recibió dos premios internacionales en Project & Infraestructura Finance Awards, otorgados por la Revista LatinFinance, que reconoce la adecuada gestión durante el cierre financiero logrado en marzo de 2019.

A través de este proyecto se generan más de 3.500 empleos, entre directos e indirectos, la mayoría de la zona de influencia. A mayo de 2020 registró un avance del 68% aproximadamente.



Villavicencio-Yopal

Este proyecto conecta el oriente colombiano y cuenta con una longitud de 266 kilómetros, que unen a Villavicencio con Yopal. Un primer tramo comprende cerca de 15,5 kilómetros de doble calzada entre Villavicencio-Cumaral y alrededor de 25,7 kilómetros en el tramo Aguazul-Yopal, para un total de 41 kilómetros. El corredor está dividido en siete unidades funcionales. En dos de ellas, las que comprenden Villavicencio-Cumaral y Aguazul-Yopal, se destaca la construcción de una segunda calzada. También comprende la construcción de intersecciones, puentes, obras hidráulicas y el mejoramiento de la vía existente en esos tramos.

El otrosí al proyecto fue firmado en junio de 2020, producto del trabajo concertado entre la ANI, el concesionario Covioriente, las autoridades locales, departamentales y representantes de la comunidad, luego de más de 30 mesas de socialización llevadas a cabo en Yopal. Este hito permitió establecer las características técnicas de lo que va a ser el acceso a este municipio, que corresponde específicamente a la construcción de intercambiadores a nivel tipo glorieta para

conectar la vía nacional con las calles 50 y 30 de la capital de Casanare, y una doble calzada urbana de aproximadamente 2,5 kilómetros de longitud, que tendrá separador central, andenes y cicloruta.

Adicionalmente, en agosto de 2020 se programa la entrega de uno de los dos nuevos puentes sobre el río El Charte, que permitirá mejorar la movilidad entre Aguazul y Yopal, en medio de la segunda cosecha arrocerá del año. La estructura, de 140 metros aproximadamente en voladizos sucesivos, permitirá el tráfico diario de 10.000 vehículos en promedio movilizándose en doble sentido, dinamizando así la economía de la región, aportando a la generación de empleo y el transporte de alimentos por este importante corredor vial. A mayo de 2020 el porcentaje de avance de la construcción del primero de los puentes era de 74%.

El proyecto tiene una inversión de 2,5 billones de pesos aproximadamente (cifras a diciembre de 2018) y genera en total más de 5.000 empleos directos, un 87% corresponde a personas de la región, incluida mano de obra calificada y no calificada. A mayo de 2020 el proyecto registró un avance de obra de 16% aproximadamente.

Girardot-Honda-Puerto Salgar

Durante el segundo semestre de 2019 se hizo entrega de la variante La Dorada – Puerto Salgar, que tiene una longitud de 14 kilómetros, y de la rehabilitación de la vía Honda – La Dorada, de una extensión total de 33 kilómetros. Las obras incluyeron 12 puentes nuevos en el corredor. Este proyecto tiene una longitud total de 190 kilómetros y conecta los departamentos de Cundinamarca, Tolima y Caldas.

La Variante y la rehabilitación de la vía existente mejoran la conectividad entre el centro y sur del país con la costa norte, y tuvieron una inversión estimada de 358.000 millones de pesos. La variante, que se estima tenga un promedio diario de tráfico de 1.200 vehículos, incluye un puente sobre el río Magdalena, que es el más grande del corredor, con una longitud total de 720 metros.

Es importante destacar que en la construcción de aproximadamente 180 metros del puente, justo los que están sobre el Magdalena, se utilizó el método de voladizos sucesivos con carro de avance, para evitar la construcción de pilas o cualquier tipo de apoyo sobre el lecho del río. Este puente se convierte en una alternativa a

los pasos urbanos de los municipios de La Dorada y Puerto Salgar. Permitirá una velocidad máxima de operación de 80 kilómetros por hora y su inversión fue de 60.000 millones de pesos aproximadamente.

La Variante también incluyó la construcción de tres glorietas: la Glorieta del Purnio, ubicada entre La Dorada y Honda y que da la opción de continuar hacia La Dorada o irse hacia la variante; la Glorieta en Puerto Salgar, que permite seguir por la variante o entrar a ese municipio o a la planta de Ecopetrol; y la Glorieta del Korán, donde concluye el tráfico que viene de la variante y continúa hacia el Magdalena Medio, o permite volver a entrar a Puerto Salgar.

Las comunidades más beneficiadas son las de los municipios de Flandes, Girardot, Nariño, Guataquí, Beltrán, San Juan de Río Seco, Honda, La Dorada y Puerto Salgar, en Cundinamarca, Tolima y Caldas.

En el desarrollo de este proyecto se han generado, 5.738 empleos y a mayo de 2020 registró un avance total de obra del 99,6%, por lo que es el contrato de concesión 4G con el mayor avance en construcción. Se estima la terminación de su etapa de construcción en julio de 2020, por lo que será el primer proyecto del programa en culminar actividades.

Cartagena-Barranquilla Circunvalar de la Prosperidad

Este proyecto, que conecta Bolívar y Atlántico, hizo entrega en septiembre de 2019 del sector de las Flores, en Barranquilla, perteneciente a la Circunvalar de la Prosperidad, que garantiza el tránsito eficiente de vehículos por esta vía. Las obras tuvieron una inversión estimada de 382.315 millones de pesos, que contemplaron la construcción de cuatro retornos en ambos sentidos y las intersecciones La Cordialidad, Juan Mina y Vía al Mar, así como los puentes vehiculares Arroyo Grande, Arroyo Granada y Arroyo León, y el puente peatonal cercano a la Universidad del Atlántico. En este sector también se realizaron obras de urbanismo y paisajismo.

Estas obras son de gran importancia, ya que incrementan la capacidad vehicular, generan descongestión en el tráfico de las vías urbanas de la capital del Atlántico y del municipio de Soledad. Además, reducen el tiempo de viaje entre las zonas francas, los puertos y el aeropuerto de Barranquilla, al tiempo que conectan los municipios de Malambo, Galapa y Soledad. Este proyecto tuvo un avance del 97,40 % a mayo de 2020.



➤ Otros proyectos que avanzan a buen ritmo

Girardot – Ibagué – Cajamarca

Hace parte del corredor vial Bogotá – Buenaventura, que conecta los centros productivos del país con Buenaventura, el principal puerto de comercio exterior de Colombia, ubicado sobre el océano Pacífico. Este proyecto tiene una longitud de 145,96 kilómetros, y conecta directamente con el puerto de Buenaventura.

En febrero de 2020 se pusieron en servicio 6,8 kilómetros (Variante Gualanday), así como el nuevo viaducto sobre el cañón de la quebrada Gualanday, más conocido como Gualanday II, en el municipio de Coello (Tolima), el cual tiene una longitud de 760 metros, 70 metros de altura y 11,7 metros de ancho, siendo el puente más extenso que se ha construido en el proyecto. La puesta en operación de este viaducto mejorará la movilidad en el sentido de Bogotá – Ibagué y viceversa, resultando beneficiados los habitantes de Ibagué, Coello y Flandes, pues se reducen los tiempos de viaje en más de 15 minutos.



El proyecto contempla una inversión estimada de 998.059 millones de pesos (cifra a diciembre de 2019) y generó más de 500 empleos fijos. Actualmente, cuenta con un avance de 99.53%.

➤ Nueva Generación de Concesiones (5G)

Los proyectos de la Quinta Generación de Concesiones (5G) son una nueva ola de grandes proyectos de infraestructura que, a diferencia de los proyectos de Cuarta Generación (4G), tienen como prioridad

los temas ambientales, además que deben ser sostenibles socialmente, porque manejarán un importante aporte a las comunidades, pues un 0,5% del valor del Capex tendrá como destino obras sociales, así como un componente de trabajo directo de personas que residen en áreas de influencia del proyecto. Otra característica importante de los proyectos 5G es que están conectados con el multimodalismo, pues deberán facilitar a los transportadores de carga llevar las mercancías o productos por carretera, río o tren, reduciendo costos y tiempo en la operación.

Esta Nueva Generación de Concesiones se fundamenta en la sostenibilidad aplicada a cuatro niveles: el institucional, mediante la aplicación de estándares de gobernanza y de cooperación interinstitucional; el ambiental, para propender por una infraestructura resiliente al cambio climático; social, fomentando la inclusión y promoviendo la comunicación y el apoyo de las comunidades en las zonas de influencia de los proyectos, y financiera, garantizando las condiciones suficientes y necesarias para la obtención de la retribución de las obras (se deben pagar fundamentalmente con los peajes), e identificando y distribuyendo eficientemente los riesgos.

Esta primera ola de proyectos 5G estará compuesta por 12 proyectos que sumarán inversiones por 17,4 billones de pesos. A diferencia de la pasada generación, no serán solamente viales, pues está compuesta por seis proyectos viales, dos fluviales, uno férreo y tres aeroportuarios. A continuación, se presenta una síntesis de cuatro de los seis proyectos carreteros (los otros dos son Accesos Norte Fase II y Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) a los cuales ya se hizo referencia); los de los otros modos ya fueron descritos en los apartes donde se abarcó la gestión relativa a cada modo.

Malla vial del Valle del Cauca: Accesos Cali-Palmira

En abril de 2020 se dio inicio al proceso de licitación para la construcción, mejoramiento y la puesta a punto (intervención que contempla la rehabilitación e inclusión de sistemas de ITS) de una longitud origen-destino de 310 kilómetros de las vías que conectarán Buga, Cali y Palmira, en el Valle del Cauca, con Santander de Quilichao, en el Cauca. Se trata del primer proyecto vial de Quinta Generación (5G) en entrar en ese proceso, y tiene un valor en capex de 1,16 billones de pesos.

El proyecto contempla la construcción de 15,6 kilómetros de nueva calzada sencilla entre Cali y Jamundí, siendo esta la prolongación de la Av. Ciudad de Cali, por donde se moverá el tráfico pesado. Además, contempla la construcción de 27 kilómetros de nuevas segundas calzadas, 3,25 kilómetros de mejoramiento de calzada existente, 290,6 kilómetros de puesta a puntos de corredores existentes, la construcción de dos intercambiadores a desnivel (Sameco y Versalles), un puente vehicular sobre el río Cauca, entre Jamundí y Villarrica, y 24 puentes peatonales. Se estima que la duración de las obras sea de cinco años y medio, incluido un año de

pre-construcción. La concesión será por un periodo de 29 años.

Buga – Loboguerrero y Loboguerrero – Buenaventura

Actualmente se está adelantando la estructuración técnica, legal y financiera de este corredor. Las inversiones estimadas en Capex son de aproximadamente 2,4 billones de pesos, y se contempla dividir el corredor en dos concesiones.

Se prevé abrir esta licitación en el primer semestre de 2021, una vez se concluya la protocolización de las seis consultas previas ante los Consejos Comunitarios localizados sobre el corredor y se obtengan las aprobaciones ante las diferentes entidades.

Pasto-Popayán

Dada la priorización efectuada a inicios de 2020, desde el mes de abril se cuenta con la documentación para la contratación de una consultoría para realizar el estudio de tráfico y demanda del corredor Pasto – Chachagüí – Mojarras – Popayán, proceso que se adelantará en el segundo semestre de 2020 debido a que el tráfico vehicular en las carreteras que componen el proyecto, actualmente se encuen-

tra afectado por la declaratoria del estado de emergencia.

A partir de los resultados obtenidos de este estudio, se contratará la actualización de los estudios y diseños del proyecto en Fase II, definiéndose así alcance y las características técnicas del proyecto.

De acuerdo con el estudio realizado por FONADE (hoy ENTERRITORIO), este proyecto contemplaría la construcción de 268 kilómetros, entre ellos 24 kilómetros de segunda calzada y 63 kilómetros de calzada sencilla. Igualmente, el mejoramiento de 157 kilómetros y la rehabilitación de 84 kilómetros. El corredor requiere una inversión cercana a los 4.5 billones debido a la inestabilidad geológica, de ahí las inversiones que se deben realizar para la construcción de alrededor de nueve kilómetros de túneles en la variante de Timbío – El Estanquillo.

Esta variante será una obra completamente nueva, de 62 kilómetros, y es el principal desafío debido a que se encuentra en una zona geológicamente inestable. Además, dentro del proceso se requiere la realización de consultas previas, que por las condiciones de la zona requieren varios meses de trabajo.

Este será un proyecto que ahorrará cerca de 3 horas para los vehículos de carga entre Pasto y Popayán, con el consecuente efecto en los costos logísticos.

Troncal del Magdalena

La Troncal del Magdalena estará dividida en dos concesiones y permitirá concluir las obras pendientes del sector II de la Ruta del Sol, que va desde Puerto Salgar (Cundinamarca) hasta San Roque (Cesar).

El proceso de licitación será uno solo, e integra los corredores que van desde Puerto Salgar a Barrancabermeja (Santander) y de Barrancabermeja a San Roque, donde se construirán 274 kilómetros de doble calzada y se realizará el mejoramiento de 302 kilómetros de vía existente. Además, prevé la terminación de cuatro variantes que quedaron inconclusas, y la construcción de 14 variantes adicionales en el tramo Troncal Puerto Salgar – San Roque, así como la inclu-



sión de nuevas obras con impacto en la movilidad local y de beneficio social en general, las cuales no se contemplaron en el contrato inicial.

En el último trimestre de 2019 se recibieron las conclusiones del informe de la Sociedad Colombiana de Ingenieros luego del estudio de los componentes técnicos del proyecto, acción adelantada con el fin de garantizar el adecuado el proceso de estructuración. Se proyecta que la licitación de esta obra se abra durante el segundo semestre de 2020, con una duración de su etapa de construcción de cinco años, incluido un año de preconstrucción, y una duración total de concesión de 25 años.

➤ Mayor Gestión Predial

Desde el trabajo interinstitucional que se desarrolla en la Comisión Intersectorial para Proyectos de Infraestructura de Transporte, en el primer semestre de 2020 se logró que la Agencia Nacional de Tierras titularizara, a nombre de la Agencia Nacional de Infraestructura, 111 predios para ocho grandes obras de infraestructura.

La gestión predial lograda es resultado

del trabajo articulado realizado durante año y medio, desarrollando una estrategia dirigida a agilizar procesos y a la toma de decisiones, en la que se priorizan y coordinan las acciones pertinentes para seguir avanzando en la ejecución de las obras.

A partir de esta entrega se oficializó la adjudicación de 70 predios baldíos para el proyecto IP Antioquia – Bolívar, en los municipios de María La Baja (Bolívar), San Onofre (Sucre), San Antero (Córdoba), que permitirán el desarrollo de obras importantes para el corredor vial que unirá la costa caribe con Antioquia, además mejorar más de 7.200 metros de la vía actual entre San Onofre – El Pueblito – Cruz del Viso.

Así mismo, para lograr la finalización de las obras del proyecto Transversal de las Américas se entregaron 14 predios entre los municipios de Talaigua Nuevo, Simití, San Pablo y Cantagallo, en el departamento de Bolívar.

Para el proyecto Bucaramanga-Barranbermeja-Yondó se realizó la adjudicación de 10 predios, que garantizan la continuidad y ejecución de obras previstas como la construcción de la segunda calzada entre

La Fortuna – Puente La Paz y del puente vehicular “La Putana”. Este corredor vial brindará conectividad transversal entre los departamentos de Santander y Antioquia, especialmente, con el Centro Petrolero y el transporte marítimo del río Magdalena.

En la Zona Bananera, en el Magdalena, se entregaron ocho predios que permitirán que el proyecto Ruta del Sol 3 siga avanzando a un buen ritmo. También se oficializaron cinco predios entre Yopal (Casanare) y Cumaral (Meta) para la conexión entre Villavicencio y Yopal, que permitirá dinamizar la movilidad y competitividad de los Llanos Orientales y el centro del país. La entrega de uno de estos terrenos dará continuidad a la construcción del puente vehicular sobre el río Guacavía.

Así mismo, se entregaron dos predios para asegurar la continuidad de la Ruta del Sol 2, proyecto que actualmente está a cargo del INVIAS, uno en La Gloria (Cesar) y otro en Puerto Boyacá (Boyacá). Finalmente, se entregó un predio en Guayabetal, Cundinamarca para construir la segunda calzada entre El Tablón y Chirajara y un predio en Calamar, Bolívar, que permitirá realizar obras de mejoramiento en este sector, en el proyecto Puerta de Hierro – Cruz del Viso.

Atención a la Vía al Llano

El corredor entre Bogotá y Villavicencio es uno de los proyectos en que el Gobierno nacional, a través de la Agencia Nacional de Infraestructura, ha puesto especial interés, pues los 85,6 kilómetros que tiene de longitud son el eje principal de comunicación de los Llanos Orientales con el centro y norte del país.

Durante el segundo semestre de 2019, debido al desprendimiento de más de 250.000 metros cúbicos de suelo y roca en el kilómetro 58, se hizo necesaria la intervención continua, tanto correctiva como preventiva, dando como resultado la reapertura de la vía en el mes de diciembre, sin restricciones para ningún tipo de vehículo y durante las 24 horas del día. Con esto se contribuyó a la recuperación económica de la región y a la reactivación de sectores como el turismo, transporte, servicios, agropecuario y de hidrocarburos.

Las obras de protección realizadas en este sector incluyeron la instalación de una barrera metálica de protección con una longitud de 216 metros aproximadamente, compuesta por 18 módulos divididos en 54 secciones de cuatro metros de longitud, seis metros



de altura y una profundidad de anclaje de 12 metros, lo que permite contener el material que se pueda desprender del talud de la zona de la Meseta de Mesa Grande.

De otra parte, y como medida definitiva para garantizar la seguridad de los usuarios de esta vía, el sector transporte se encuentra avanzando en una solución definitiva para la problemática de este sector de la vía, la cual consistiría en la construcción de un viaducto en concreto de aproximadamente

800 metros de longitud, por medio de obra pública contratada por el Instituto Nacional de Vías. El viaducto estaría ubicado en la margen derecha del río Negro. Para la ejecución de esta obra, incluidos los estudios, diseños, construcción e interventoría, se prevé una inversión aproximada de 150.000 millones de pesos, con una ejecución aproximada de 24 meses.

Así mismo, durante el segundo semestre de 2019, el túnel cinco de esta vía entró

en fase de terminación de obra, al terminar su excavación. Este túnel tiene una extensión de 1.655 metros y para alcanzar este resultado se emplearon más de 200 obreros quienes lograron, luego de 24 meses de trabajo, el cale (encuentro de los dos frentes de trabajo) del mismo.

Durante el primer trimestre de 2020 se entregaron 10,5 kilómetros de segunda calzada en el tramo Chirajara – Fundadores, obra que contó con una inversión de 767.000 millones de pesos. También se puso en servicio el Túnel La Pala, de 1.950 metros, y el Puente Pipiral, que tiene una longitud de 712 metros de largo.

En el mismo periodo, y luego de 26 meses de trabajo, culminó con éxito la excavación en el Túnel 3 ubicado en esta vía. Los trabajos en este túnel, que tiene 1.441 metros de longitud, iniciaron el 6 de enero de 2018, por la galería del túnel, y finalizaron el 5 de marzo de 2020. Este logro se da gracias a las buenas condiciones de excavación, lo que permitió anticipar el cale aproximadamente en 20 días. El tiempo de trabajo fue de aproximadamente dos años.

Con esta culminación queda faltando solamente uno de los seis túneles que hacen parte de este trabajo por encontrar el cale.

Se trata del túnel más largo del corredor vial, el túnel de Buenavista 2, que tiene una longitud de 4.542 metros y que ya pasó el 50% de excavación. Este túnel, que hace parte de la unidad funcional número 6, la cual está ubicada entre el túnel Bijagual 2 y la intersección Fundadores en Villavicencio, contará con nueve galerías de emergencia que se comunicarán con el túnel Buenavista existente. La longitud de cada galería es de aproximadamente 40 metros.

Estrategia para concluir proyectos de red vial primaria no concesionados

➤ Proyecto Par Vial Alto de Daza

En febrero de 2020 se dispusieron recursos por más de 22.200 millones de pesos para reactivar y dar al servicio este proyecto ubicado en el departamento de Nariño, el cual estaba detenido desde 2015 mientras, se realizaba una nueva asignación de recursos para su finalización. En la primera etapa, el contratista realizará la revisión de la estructura existente del puente Bermúdez, a fin de ac-

tualizar y/o complementar los estudios y diseños de este, para dar inicio a las obras del puente, y finalmente, poner en servicio el corredor vial.

Adicionalmente, se realizará el mejoramiento y mantenimiento de un kilómetro a lo largo de la vía, con el propósito de optimizar la transitabilidad, mejorar el nivel de servicio y la seguridad vial, lo que se traduce en una reducción de costos de operación de transporte y eficiencia para los nariñenses.

Este tramo fue revertido en su momento por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), y el INVÍAS, por su importancia y relevancia para la región, lo incluyó dentro de sus prioridades para su ejecución. Esta intervención se extenderá hasta el primer semestre de 2021.

Con la puesta en marcha de este proyecto se beneficiarán más de 600.000 habitantes de la región y usuarios de la vía, ya que al momento de entrar en servicio la vía tendrá una reducción en los tiempos de recorrido, tanto para los vehículos de carga pesada como para particulares que se dirigen desde Pasto hacia Chachagüi, el aeropuerto Antonio Nariño y la ciudad de Popayán.



➤ Nuevo Puente Honda

Durante el segundo semestre de 2019, gracias a los recursos garantizados por este Gobierno, finalizaron las obras del nuevo puente sobre el río Magdalena, el cual tiene un diseño atirantado y una longitud de 407 metros. Está localizado en la carretera que comunica a Bogotá con Medellín, entre el corregimiento de Puerto Boyacá (Cundinamarca) y el municipio de Honda (Tolima), y remplaza al antiguo puente Luis Ignacio Andrade, construido hace 50 años.

La inversión total para el Nuevo Puente Honda ascendió a 92.903 millones de pesos. Esta estructura mejora la movilidad del tráfico pesado y de pasajeros, evitando las demoras que les causaba a los transportadores el tener que atravesar el casco urbano de Honda. Su construcción facilita la conexión de las Troncales de Occidente y del Caribe con el centro del país, permitiendo la comercialización de productos y generando incentivos para el sector turístico.

➤ Proyecto binacional Espriella - Río Mataje

Este proyecto genera una alternativa de conexión entre el sur de Colombia y Ecuador, impulsando el desarrollo ganadero y agrícola de esa región colombiana, donde se destacan los cultivos de caña, maíz y café tipo calidad de exportación. Comprende la construcción de cinco kilómetros de vía nueva, el mejoramiento de 14 kilómetros y la construcción de cuatro puentes: el Pusbí, con una longitud de 66 metros; el Pañambí, con una longitud de 42 metros; el puente sobre el río Mira, de 685 metros de longitud, y el puente San Juan, que tendrá una longitud de 30 metros.

En las zonas aledañas de la obra, además del mejoramiento y la construcción de carreteras, se han construido placas deportivas en las veredas de La Balsa, Restrepo, San Francisco, Palo Seco, San Antonio Curay, Rastrojada, Sonadora, La Cortina, Alto Pusbí, La Playita, Nueva Vuelta de Candelilla y Pambilar.

Se proyecta que los usuarios de ese corredor tendrán un ahorro del 50 % en los costos de operación y disminuirán en más de una hora los tiempos de recorrido, lo que

lleva a una comercialización de productos más eficiente. A través de este proyecto se han generado aproximadamente 350 empleos y a mayo de 2020 se reportó un avance físico de la obra del 74 %.

➤ Segunda calzada Armenia – aeropuerto El Edén

En febrero de 2020 se pusieron en servicio las obras de mejoramiento y construcción de segunda calzada de la vía Aeropuerto El Edén – Armenia, lo que representa un

importante avance en la conectividad y desarrollo turístico del Eje Cafetero.

Las obras adelantadas consistieron en la construcción de 8,49 kilómetros de segunda calzada y rehabilitación de 8,49 kilómetros de la calzada existente de la Vía Aeropuerto El Edén – Armenia, en el departamento de Quindío. Esta obra, además de traer beneficios en desplazamiento para los usuarios y viajeros, generó una integración amigable con las comunidades vecinas, puesto que los



incentivó a participar con obras complementarias como la adecuación y mejoramiento de las instalaciones de la Junta de Acción Comunal de la vereda Murillo y de las Instituciones Educativas El Caimo, sedes Santa Ana y Murillo, una clara muestra de que los proyectos de infraestructura vial también generan rentabilidad social.

Esta es una de las obras más importantes para Armenia y para el Eje Cafetero, ya que son 12.000 vehículos los que pasan a diario por este corredor, quienes ahora cuentan con una nueva calzada de igual longitud a la vía existente para mejorar su movilidad. Durante su ejecución se generaron 167 empleos, de los cuales el 86% de la mano de obra no calificada fueron ocupados por habitantes de la región.

➤ **Vía Buga – Buenaventura**

A través de este proyecto se busca intervenir 8,5 kilómetros en la vía Buga – Buenaventura, de los cuales, 7 kilómetros corresponden a la construcción de doble calzada en el sector Calima – Loboguerrero y 1,5 kilómetros en el paso por Loboguerrero, además comprende la construcción de cuatro viaductos, dos puentes



y la gestión vial integral con la operación de ambulancia, grúa y carro taller en los 118 kilómetros del corredor vial.

El proyecto hace parte de los 41 kilómetros de doble calzada ya construidos en este estratégico corredor vial para la competitividad del país. En paralelo se estructura un nuevo proyecto de concesión a través del cual se mejora la conectividad entre Buga y el principal puerto sobre el pacífico colombiano con la terminación de la doble calzada.

Con esta obra, se dinamiza la economía regional, se benefician más de 550.000 personas que habitan en las zonas aledañas al proyecto, se reducen los costos de operación vehicular a los más de 7.900 vehículos que circulan diariamente por la vía, y se mejora la movilidad en condiciones adecuadas de seguridad para los usuarios.

La obra será adjudicada en julio de 2020 y la inversión proyectada es de 150.000 millones de pesos. Se programa generar más de 3.250 empleos directos.



Desarrollo de proyectos estratégicos no concesionados

➤ Proyecto Cruce de la Cordillera Central

El Cruce de la Cordillera Central constituye el eje de comercio exterior más importante de Colombia, pues conecta el interior del país con su principal puerto sobre el Pacífico, Buenaventura. Por este corredor transita el 70% de las mercancías, con mejores costos logísticos de eficiencia en beneficio de la productividad y la economía nacional.

Durante el segundo semestre de 2019 se puso en marcha la culminación de este proyecto en la vía que de Bogotá conduce al puerto de Buenaventura. Son tres contratos que se desarrollan en los departamentos de Quindío y Tolima (tramo 1 y 2), y tienen por objeto la finalización de 25 túneles que estaban iniciados, la culminación de 9 puentes y de 16 kilómetros de doble calzada. Este proyecto generará ahorro en más de 15 kilómetros de recorrido, mayor velocidad de operación y se espera una disminución de la accidentalidad en un 75%.

En febrero de 2020 se culminaron las obras civiles del Túnel de La Línea, de 8,6 kilómetros, obra emblemática de este proyecto. Durante los meses siguientes se adelantan las actividades de instalación de los equipos electromecánicos y se proyectaba su puesta en servicio a finales del mes mayo; sin embargo, debido a la situación de emergencia por COVID-19, este objetivo se alcanzará en el mes de septiembre.

El avance de obra del proyecto a abril de 2020 fue de 83%.

➤ Troncal del Magdalena

Desde agosto de 2018, el Gobierno nacional, desde el sector transporte comenzó su gestión en la Troncal del Magdalena Medio, implementando todas las acciones para recuperar la transitabilidad y la seguridad vial en este importante corredor, el cual tenía 75% de la vía en muy mal estado y el 25% restante apenas resultaba transitable.

El proyecto actualmente contempla obras de mantenimiento rutinario y periódico, construcción y terminación de segundas calzadas, repavimentación de calzadas existentes, señalización y obras complementarias. Igualmente, se llevará a cabo

la construcción del intercambiador de Puerto Boyacá. Este proyecto representa un mejoramiento para la movilidad de los colombianos que se conectan desde el centro del país con la Costa Atlántica.

Gracias a las gestiones adelantadas, a mayo de 2020 se tiene un total acumulado de la terminación de la construcción y habilitación de 72 km de segundas calzadas y 6 puentes; en 2020 se proyecta la habilitación de 50 kilómetros nuevos en el corredor.

El proyecto tiene una inversión total de 402.908 millones de pesos, y con él se reactiva la economía de la región y se generan aproximadamente 1.798 empleos locales. El proyecto registró un avance a mayo de 2020 de 88%.

➤ Nuevo Puente Pumarejo

En cumplimiento del compromiso del Gobierno nacional de concluir obras, se priorizó este proyecto de gran importancia estratégica para el país. Para ello, se gestionaron los recursos necesarios por valor de 142.000 millones de pesos para garantizar su terminación, que se encontraba desfinanciada y con atrasos en su cronograma de ejecución.

Gracias a esto, en diciembre de 2019 se puso al servicio de los ciudadanos que transitan por la salida de Barranquilla hacia Santa Marta y viceversa, el nuevo Puente Pumarejo, el más largo y ancho del país, quedando atrás 45 años del antiguo puente Laureano Gómez, que salió de circulación.

La nueva estructura cuenta con una longitud de 3,2 kilómetros, (2,2 de puente principal y uno de ramales y accesos. Su ancho total es de 38 metros. Cuenta con tres carriles por sentido, zona peatonal a cada lado y cicloruta.

El nuevo puente reducirá los tiempos de transporte de carga por tierra, aumentando la generación de nuevos puertos fluviales en las inmediaciones del puerto y la zona franca de Barranquilla, así como una mejor conexión entre los departamentos de Magdalena y Atlántico.

El nuevo puente Pumarejo tuvo una inversión de 801.163 millones de pesos y generó casi 2.000 empleos directos.



Otros proyectos importantes para el desarrollo de la red vial primaria

➤ Vía de acceso al puerto de Barranquilla – Carrera 38

Este proyecto contempló la construcción de 700 metros de doble calzada de la carrera 38 entre las calles 82 y 84 en Barranquilla, así como la atención de un sitio crítico denominado El Rubí, de 15 hectáreas, y la construcción de la obra complementaria Box Coulvert de 750 metros de sección hidráulica, que encausa las aguas lluvias y de filtración del punto crítico, hasta el canal natural de Villa del Rosario.

El objetivo principal fue desarrollar vías de altas especificaciones para garantizar la conexión entre los puertos de Barranquilla y Cartagena. Con una inversión de 106.083 millones de pesos, se benefició al distrito de la capital del Atlántico y su zona industrial y portuaria, favoreciendo a cerca de 145.000 habitantes de los barrios aledaños (La Estrella, Campo Alegre, El Rubí, Las Terrazas y Ciudad Jardín) y se disminuyó en 15 minutos el tiempo

de recorrido. El proyecto finalizó ejecución en el primer semestre de 2020.

➤ Transversal del Libertador

El proyecto corresponde a obras de mejoramiento y atención de cinco sectores críticos en el corredor que comunica los departamentos de Huila y Cauca, con el objetivo de reducir en cerca de 45 minutos los tiempos de recorrido. La inversión que se adelanta ronda los 118.000 millones de pesos. Este proyecto beneficia a más de 350.000 habitantes de la región, especialmente de Totoró, Inzá y La Plata. El avance a mayo de 2020 fue de 95%.

➤ Puente Valencia

A orillas del río Sinú, en el departamento de Córdoba, en marzo de 2020 se puso en servicio el Puente de Valencia, ubicado a la altura del corregimiento de Río Nuevo, entre los municipios de Valencia y Tierralta (Córdoba). A través de este puente se conectan los municipios del sur de Córdoba y el Urabá antioqueño, apalancando el progreso de la región.

Este puente fue totalmente construido bajo los estándares de calidad y seguridad, y se invirtieron recursos nación y del

Sistema General de Regalías a través de OCAD PAZ por 23.000 millones de pesos. Antes de la construcción del puente era necesario utilizar dos planchones vehiculares para llegar desde Tierralta hasta Valencia, lo que dificultaba el acceso a servicios básicos. Con el nuevo puente las condiciones cambiaron para los habitantes del sur oriente del departamento, que vieron como su tiempo de viaje se redujo en una hora.

Proyectos en estructuración de la red vial primaria no concesionada

➤ Conexión Pacífico- Orinoquía

Esta es un proyecto que pretende conectar la Orinoquía colombiana con el Puerto de Buenaventura, para el cual se viene avanzando en diferentes sectores:

Sector Florida- La Herrera

En noviembre de 2019 se logró la culminación de los diseños de 198 kilómetros de este sector, en donde se identificó una solución técnica para el paso por la

cordillera central.

Sector Puente Arimena – Puerto Carreño

Con una inversión de \$28.000 millones, este proyecto adelanta estudios y diseños los cuales se espera sean entregados en diciembre de 2021. Se tienen terminados 129 kilómetros a nivel de diseños fase 3, y se avanza en los 494 kilómetros que ya cuentan con concepto ambiental positivo para continuar con los trabajos de campo. Este proyecto busca conectar los departamentos de Vichada y Meta.

Sector La Uribe – Colombia

Se realizó la contratación de los 51 kilómetros pendientes por definir técnicamente entre la Uribe y Colombia. Este diseño tiene como premisa básica una solución de ingeniería con criterios de sostenibilidad, y se espera contar con la fase I en marzo de 2021.

La terminación de los diseños constituye un hito para la materialización de esta importante transversal para el desarrollo de 350 municipios en los 12 departamentos del área de influencia directa del proyecto.

Programa Colombia Rural

Este Gobierno lanzó una gran apuesta por las vías terciarias del país: el Programa ‘Colombia Rural’, el cual busca el mejoramiento de los corredores estratégicos al servicio de los 1.101 municipios del país, priorizando corredores viales que incrementen la productividad del campo y conecten poblacio-

nes con servicios sociales y públicos en las regiones, mediante actividades de mantenimiento y mejoramiento, las cuales se desarrollarán bajo diferentes esquemas de financiación y ejecución.

Este es el primer programa que tiene un modelo de asignación de recursos objetivo, transparente y simplificado. Desde su inicio, en mayo de 2019, la postulación fue



hecha ciento por ciento virtual, y sin la exhaustiva tramitología que históricamente ha definido este tipo de procesos. El programa ha sido recibido como un incentivo entre los entes territoriales, encargados de postular sus corredores prioritarios.

En el segundo semestre de 2019 se abrió la primera convocatoria del Programa Colombia Rural, a la cual se presentaron 1.018 municipios y 24 gobernaciones, logrando así 92% de participación por parte de las alcaldías municipales y 75% por parte de las gobernaciones, cifras históricas en la manifestación de interés por un programa del Gobierno.

La iniciativa motiva la cofinanciación de las entidades territoriales, estimulando la participación de las comunidades, juntas de acción comunal, cabildos y organizaciones indígenas y civiles. Adicional contará con los 17 batallones de ingenieros militares, quienes llevarán a cabo el mantenimiento de las vías en su área de influencia.

A través de este programa, y en un esfuerzo articulado con las regiones, se han dispuesto recursos por el orden de los 3 billones de pesos para mejorar la transitabilidad

y accesibilidad de la red rural del país por medio de obras con recursos de OCAD, Isagen, PDET, Obras por Impuestos, cooperación y presupuesto general de la Nación, en 478 municipios de los 32 departamentos del país. En estos se intervienen 1.477 kilómetros de vías terciarias y regionales, de los cuales se han culminado y puesto en servicio 491 kilómetros, 15 puentes, un malecón turístico y 200 metros de caminos ancestrales.

Transporte carretero estratégico para la integración territorial

➤ Implementación del Plan Nacional de Vías para la Integración Regional (PNVIR)

En el marco del cumplimiento de los acuerdos para la terminación del conflicto armado, el Ministerio de Transporte ha venido acompañando permanentemente a la Agencia de Renovación del Territorio (ART), a través de la estructuración de los planes de infraestructura en los municipios que hacen parte de las 16 zonas definidas para Planes de Desarrollo con Enfo-

que Territorial (PDET), que a diciembre de 2019 ya contaban con los corredores regionales priorizados, a partir de las iniciativas establecidas en los Planes de Acción para la Transformación Regional (PATR).

La ART, con el apoyo del Ministerio de Transporte y del INVIAS, establecieron, entre otras, la meta de construir una metodología de trabajo conjunta con el propósito de impulsar entre las entidades locales, entidades nacionales y la cooperación internacional, el cumplimiento de iniciativas PDET por cada pilar en cada subregión, correspondiendo al sector transporte el Pilar 2, Infraestructura y adecuación de tierras. Este está conformado por infraestructura de transporte, energía y conectividad, que actualmente se lleva a cabo, mediante el diálogo y de manera articulada con los actores mencionados.

En ese sentido, durante lo que va corrido de 2020 se han realizado cinco reuniones presenciales y se ha logrado participar activamente en cada una de las 11 mesas interinstitucionales llevadas a cabo desde el inicio la emergencia hasta el 15 de mayo de 2020. Con cada uno de los municipios PDET se acordó, como primer paso para la construcción del plan de trabajo 20/21, adelantar el Plan Vial

Municipal, ya que es el mecanismo que permite identificar la prioridad en las intervenciones de vías terciarias, aplicando criterios técnicos, económicos, sociales y ambientales.

De acuerdo con el consolidado de compromisos a los primeros días de mayo de 2020, se establecieron 65 compromisos del pilar para el sector transporte, para todas las regiones y los cuales se concentran en temas como: Planes Viales Municipales (PVM), Inventario de vías, vías terrestres construidas, vías terrestres mejoradas adecuadas, muelles y/o salta-

deros construidos. Teniendo en cuenta lo anterior, la meta para 2020 es contar con el 90% de PVM en municipios PDET, para lo cual se avanza en la estructuración de estos en seis zonas PDET, que abarcan 47 municipios.

➤ Inventarios Viales

Para dar cumplimiento a lo establecido en la Ley 1228 de 2008 y el documento CONPES 3857 de 2016, el Ministerio de Transporte ha venido ajustando los requisitos y requerimientos para el levantamiento y reporte de la información de

inventarios viales por parte de las entidades territoriales propietarias de la infraestructura, las cuales, actualmente cuentan con plazo hasta el 30 de junio de 2022 para cumplir con la obligación. El avance en la revisión y la aprobación por parte del Ministerio de Transporte a la información reportada por las entidades, respecto de la red vial secundaria y terciaria, cuenta con un avance a la fecha del 18%.

➤ Apoyo a las comunidades indígenas

Las necesidades de infraestructura vial de las comunidades indígenas se ubican, en su mayoría, en zonas de difícil acceso. Además, en su mayor parte requieren de atención en mejoramiento de caminos ancestrales que se conectan con ríos, vías terciarias o secundarias, y de estos con los centros urbanos y con el interior del país. Teniendo esto en cuenta, y en el marco de los compromisos adquiridos por el Gobierno nacional para el mejoramiento de la accesibilidad a los territorios de comunidades indígenas, y de las competencias que le asisten al Ministerio de Transporte, se realiza un trabajo articulado, en donde se revisan las necesidades y los compromisos de infraes-



estructura vial, plasmados en las diferentes instancias y las comunidades priorizan dichas vías, para optimizar la gestión y establecer actividades conjuntas a corto, mediano y largo plazo.

En este sentido, se ha apoyado a los líderes y representantes de las comunidades indígenas en las Mesas Permanentes de Concertación (MPC) y Mesa Regional Amazónica (MRA), asesorándolos en la planificación y priorización de las vías que benefician a la mayor parte de la población, así como con la capacitación en la estructuración de sus proyectos viales, para la consecución de los recursos a través de las entidades del orden nacional y/o territorial. El Ministerio de Transporte ha apoyado a las comunidades de 12 departamentos para la realización de 12 estudios y diseños de vías terciarias y camineras, incluidos puentes peatonales, de los cuales 11 fueron recibidos en los años 2018 y 2019 y se encuentran disponibles para que puedan ser utilizados por las entidades territoriales y líderes en la estructuración y presentación de los proyectos ante las diferentes fuentes de financiación, ampliando así las posibilidades de acceso a financiación.

Por otro lado, es preciso indicar que a través de los convenios mencionados anteriormente, también se desarrollaron consultorías para vías priorizadas en los planes viales departamentales, aprobados por el Ministerio de Transporte. Gracias a esto, los departamentos hoy cuentan con los siguientes estudios y diseños para 52 kilómetros en la Vía Mitú – Monfort y 11 kilómetros del tramo de vía Colorado- Nechí.

Adicionalmente, se realiza acompañamiento en la formulación y estructuración de un proyecto que será presentado ante el Sistema General de Regalías a nivel de fase II, en donde se incluyen aproximadamente 100 kilómetros de vías terciarias priorizadas en el Consejo Regional Indígena del Cauca (CRIC), en el marco de los compromisos adquiridos en la Minga Indígena del Suroccidente colombiano, llevada a cabo en el abril de 2019.

También se realizaron visitas técnicas a las vías priorizadas por el Consejo Regional Indígena del Huila (CRIHU) y por el Consejo Regional Indígena de Caldas (CRIDEC), previa concertación de los posibles tramos a ser intervenidos a través del mejoramiento, en el marco de los compromisos adquiridos en la minga anteriormente referida.

Gestión de recursos para materializar iniciativas

Teniendo en cuenta que uno de los retos de las subregiones es lograr una conectividad apropiada con los nodos de desarrollo, y que las fuentes tradicionales de recursos son insuficientes para atender las necesidades, se hace necesario contar con alternativas que permitan financiar el mejoramiento y/o mantenimiento de las vías que comunican cientos de municipios con el resto del país. Por lo tanto, la financiación de intervenciones en estas vías, con recursos del Sistema General de Regalías y con el mecanismo de Obras por Impuestos, ha sido uno de los mecanismos más usados por el sector para cumplir con los compromisos establecidos para este cuatrienio, pero sobre todo para propender así por la productividad desde una perspectiva de equidad.

➤ Sistema General de Regalías (SGR).

Durante 2019, el Ministerio de Transporte recibió 1.760 solicitudes de pronunciamiento técnico por parte del Sistema General de Regalías, a través de la plataforma SUIFP definida para este particu-

lar. Estas contemplaron 1.040 proyectos en total. Se emitieron pronunciamientos con los siguientes conceptos: favorables, 479; no favorables, 1.281. En este escenario, y con el propósito de socializar las observaciones y comentarios sectoriales, propendiendo por la pronta emisión de pronunciamientos favorables, se adelantaron 585 mesas técnicas.

Con corte a 12 de junio, durante 2020 el Ministerio de Transporte ha recibido 306 solicitudes de pronunciamiento técnico por parte del Sistema General de Regalías a través de la plataforma SUIFP, que contemplan 176 proyectos en total. Se han emitido pronunciamientos con los siguientes conceptos: favorables, 65; no favorables, 220; en revisión 21 proyectos. Así mismo, se han adelantado 103 mesas técnicas.

De otra parte, durante el 2019 se trabajó en un ajuste al anexo técnico del Acuerdo Único 45, con el propósito de actua-

lizarlo a los requerimientos normativos. Adicionalmente, se viene trabajando en una modificación que permita la financiación de los proyectos que hagan parte de los pactos territoriales y sean ejecutados por entidades del orden nacional.

➤ Obras por Impuestos

Este es el mecanismo a través del cual las empresas invierten hasta el 50% de su impuesto de renta en proyectos de impacto económico y social, para beneficiar a los municipios más afectados por la violencia y la pobreza en el país, que tengan por objeto la construcción, mejoramiento, optimización o ampliación de infraestructura y la dotación requerida para el suministro de algunos servicios.

En cuanto a proyectos de infraestructura vial, desde 2018 a la fecha se han vinculado un total 32 proyectos a este mecanismo: nueve proyectos en 2018, por

un valor aproximado de 142.000 millones de pesos, de los cuales se han terminado cinco, impactando en los municipios de Chalan (Sucre), El Bagre y Zaragoza (Antioquia), La Gloria (Cesar), Suarez (Cauca) y San Martin (Meta). Los demás se encuentran en etapa de ejecución. En 2019 se incorporaron 14 proyectos, por un valor aproximado de 150.000 millones de pesos. Estos se encuentran en ejecución, y cuatro de ellos se encuentran en etapa de ajustes a diseños. En 2020 se incorporaron otros nueve proyectos por un valor aproximado de 103.000 millones de pesos, Estos se encuentran en etapa precontractual de gerencia, interventoría y obra.

Este mecanismo despierta gran interés. Sin embargo, la ejecución de los proyectos puede mejorar. En este sentido, actualmente el Gobierno trabaja en la modificación del instrumento.



4. Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago

En una situación fiscal de austeridad y de recursos públicos comprometidos en proyectos en ejecución, el uso de fuentes alternativas de financiación es un importante reto para el sector transporte. Esto debido a las grandes inversiones necesarias para mejorar la prestación de servicios de transporte, cerrar la brecha en infraestructura y aumentar la calidad en la prestación de servicios.

La presión por mayores montos de inversión genera inflexibilidades de mediano plazo en los recursos provenientes del presupuesto general, y limita la posibilidad de utilizarse como la fuente de pago principal. En consecuencia, se hace necesario identificar y movilizar nuevas fuentes de pago que aporten recursos adicionales a las fuentes tradicionales (presupuesto públi-

co, peajes o tarifas) para viabilizar este tipo de proyectos.

En consecuencia, se ha hecho necesario la identificación y movilización de nuevas fuentes de recursos que financien proyectos del sector; en el periodo objeto del informe se destacan las siguientes iniciativas:

➤ **Sobretasa a entidades financieras para vías terciarias**

En el mes de diciembre fue sancionada la Ley 2010 de 2019 o Ley de Crecimiento Económico, en la cual se incluyó una sobretasa a las entidades del sistema financiero, a través de la cual se garantizarán recursos para el mantenimiento de las vías terciarias del país.


A estos recursos, y a los invertidos durante 2019, deben sumarse recursos del orden territorial y de otras fuentes de financiación, que permitan avanzar con verdadera efectividad en el propósito de conectar la ruralidad, lograr el aumento de la competitividad para esos territorios y el país, y mejorar la calidad de vida de nuestros campesinos.

Dicha Ley debe permitir percibir recursos provenientes del impuesto de renta a las instituciones financieras anualmente. Según la proyección inicial (sin escenario de emergencia sanitaria), para el año 2020 se podrían haber alcanzado los 800.000 millones de pesos, y para cada año siguiente, es decir 2021 y 2022, algo más de \$600.000 millones, destinados específicamente para proyectos de mejoramiento y mantenimiento de las vías terciarias, principalmente a través del programa Colombia Rural.

En concordancia, en marzo se expidió el Decreto 456 de 2020, y a partir de este durante el segundo trimestre del año se trabajó en la reglamentación necesaria para poner en operación este mecanismo de financiación de carreteras y red vial terciaria.

➤ Donaciones

El Gobierno nacional adelantó la donación de 46 millones de dólares de la Fundación Howard G. Buffett, para la atención de vías terciarias y secundarias en la zona de Catatumbo, principalmente en los municipios de Tibú, Sardinata y El Tarra, en Norte de Santander. Esta donación financia la iniciativa Catatumbo Sostenible, cuyo objetivo es la transformación de la región a partir de la intervención y construcción de vías. Esta iniciativa contribuye a acelerar las intervenciones en proyectos PDET en las regiones de Colombia, anticipando recursos del OCAD PAZ.



III. Atención a la emergencia por COVID-19

Desde el último trimestre de 2019 el mundo empezó a enfrentar una situación sin antecedentes: una parada súbita de la economía y de toda actividad social, con la vida de millones de personas en juego, por cuenta de la propagación del coronavirus COVID-19. Esta experiencia ha puesto en evidencia la existencia de amenazas globales y el papel del ser humano en ellas. De igual manera, en muchos países, incluyendo Colombia, la pandemia le ha devuelto relevancia al rol del Gobierno nacional y local para salvar vidas, proteger a las clases menos favorecidas y hacer frente al desafío de mantener en pie las economías.

En este sentido, el Gobierno nacional ha tenido que tomar medidas que se pueden clasificar en tres frentes primordiales: medidas sanitarias y de emergencia sanitaria, medidas de emergencia social, económica y ecológica, y medidas de orden público, entre otras de carácter ordinario. En este orden, desde el Ministerio de Transporte, organismo encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país, se destacan las siguientes. Esto sin perjuicio del trabajo intersectorial que requieren algunas de las medidas adopta-

das desde otros sectores, y de las demás medidas tomadas por el sector (a través de circulares, resoluciones), las cuales se pueden consultar a través de la página web del Ministerio de Transporte o de las Entidades Adscritas al sector.

➤ Entre las medidas sanitarias

- Circular 06 de enero de 2020 de Aerocivil: “Alerta sanitaria por Coronavirus (2019-nCov)”.
- Circular 018 de febrero de 2020 Aerocivil: “Medidas prevención ingreso COVID-19”.
- Circular 019 de febrero de 2020 de Aerocivil: “Medidas prevención ingreso COVID-19”.
- Circular Conjunta 001 de marzo de 2020 Ministerio de Salud – Ministerio de Transporte: “Directrices para la prevención, detección y atención ante un caso de Coronavirus”.
- Circular 002 de marzo de 2020 del Ministerio de Transporte: “Acciones de contención ante el COVID-19 y la prevención de enfermedades asociadas al primer pico epidemiológico de enfermedades respiratorias”.

- Circular 003 de abril de 2020 del Ministerio de Salud y Protección Social, Ministerio de Transporte y Ministerio de Trabajo: “Medidas preventivas y de mitigación para reducir la exposición y contagio por infección respiratoria aguda causada por el Coronavirus COVID-19”.
- Circular 004 de abril de 2020 del Ministerio de Salud y Protección Social, Ministerio de Transporte y Ministerio de Trabajo: “Medidas preventivas y de mitigación para contener la infección respiratoria aguda por Coronavirus COVID-19”.

➤ Entre las medidas de emergencia económica, social y ecológica

- Decreto Legislativo 439 de marzo de 2020, “Por el cual se suspende el desembarque con fines de ingreso o conexión en territorio colombiano, de pasajeros procedentes del exterior, por vía aérea”.
- Decreto Legislativo 482 de marzo de 2020, “Por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica”.

- Decreto Legislativo 569 de abril de 2020, “Por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica”.
- Decreto Legislativo 575 de abril de 2020, “Por el cual se adoptan medidas para mitigar los efectos económicos generados por la pandemia Coronavirus COVID-19 en el sector transporte e infraestructura, en el marco del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica”.
- Decreto Legislativo 768 de mayo de 2020, “Por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica”.

En aplicación de las medidas adelantadas por parte del Gobierno, se encuentra oportuno presentar una síntesis de la gestión realizada por el Sector Transporte desde el inicio y durante la emergencia, en cumplimiento de las funciones que le son propias, y con el compromiso de cuidar la vida de los colombianos.

Puesta en operación Centro de Logística y Transporte

Mediante el Decreto 482 de 2020, el Presidente de la República creó el Centro de Logística y Transporte, que tiene dentro de sus funciones la articulación de la movilidad de alimentos hacia los sitios de abastecimiento en el país, así como de insumos y artículos para salud, durante el término que dure la emergencia económica, social y ecológica. Este Centro está integrado por la Ministra de Transporte, el Ministro de Agricultura, el Ministro de Comercio, Industria y Turismo, un delegado del Presidente de la República y el Viceministro de Transporte, quien lo preside.

A partir de su creación, y durante la emergencia, el sector lidera que el transporte de los bienes objeto de abastecimiento se realice racionalizando los recursos del Estado y de todos quienes estén involucrados en la prestación del servicio público de transporte, además de velar porque este servicio sea eficiente.

El Centro es el punto de encuentro de las diferentes autoridades administrativas, autoridades locales y todos los actores del

sector, para la toma de decisiones respecto a garantizar la prestación del servicio de transporte en el territorio nacional durante el tiempo en que dure la emergencia. A través de él se autorizan o adoptan los acuerdos de sinergias logísticas eficientes; se asesora a las entidades del Sector Transporte sobre el ejercicio de sus funciones, con el propósito de superar las situaciones de emergencia que se presentan, entre otras funciones.

Una vez puesto en operación, se crearon equipos técnicos de apoyo conformados por autoridades administrativas, que canalizan la información correspondiente a los frentes involucrados y así poder generar medidas que redoblen los esfuerzos para enfrentar el COVID-19.

Desde su creación, y con corte a los primeros días de junio, el Centro de Logística y Transporte ha llevado a cabo 62 sesiones, y resolvió en línea más de 266.000 inquietudes de los ciudadanos frente a la movilidad, a través de la adopción del formulario en línea dispuesto para tal fin, asistiendo a 462.805 habitantes del territorio colombiano.

Desde esta instancia también se atendió la mesa virtual realizada en mayo con repre-

sentantes de conductores y propietarios de los vehículos que conforman el SITP provisional de Bogotá, así como algunos representantes de usuarios y gremios del transporte público, cuyo objetivo fue discutir, en esta instancia asesora, la problemática que vienen afrontando como consecuencia de la emergencia sanitaria.

Las concesiones en la pandemia

En el marco de los Decretos 482 y 569 de 2020, entre el 27 de marzo y el primero de junio no se realizó cobro en los peajes de las vías concesionadas y no concesionadas del país, a ningún tipo de vehículo que transitara por el territorio nacional en el marco de alguna de las excepciones. Esto

tenía como objetivo garantizar el abastecimiento, logística y seguridad alimentaria, al igual que el suministro de productos de primera necesidad, durante el Aislamiento Preventivo Obligatorio. Durante el término de esta medida también se garantizó que los transportadores pudieran disponer de los servicios básicos de la concesión vial, como carro taller, ambulancias y grúa, las 24 horas del día.

Esta medida buscó garantizar que las cadenas logísticas, entre ellas la producción y suministro de alimentos básicos, al igual que importaciones de productos de primera necesidad o agroinsumos, pudieran ser llevados desde los puertos del país a los diferentes centros de producción en Colombia. Los transportadores de carga pudieron realizar abastecimiento, almacenamiento, transporte, comercialización y distribución de insumos para producir bienes de primera necesidad, alimentos, bebidas, medicamentos, dispositivos médicos, aseo, limpieza de ordinario consumo en la población, alimentos y medicinas para mascotas, y demás elementos y bienes necesarios para atender la emergencia declarada por COVID-19, así como la cadena de insumos relacionados con la producción de estos bienes.



Operación de transporte modo aéreo

El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, estableció que a partir de las 00:00 horas del lunes 16 de marzo de 2020 ningún viajero extranjero, proveniente de cualquier lugar del mundo, podría ingresar al territorio colombiano. Esta medida se adoptó primero para los viajeros que hubieran estado en aquellos países donde se presentaban altos índices de contaminación

por Covid-19 en marzo 13, y se hizo necesario ampliarla a todos los extranjeros ante el incremento de casos en el país.

No obstante lo anterior, en el marco de las facultades conferidas en el Decreto Presidencial 482 de 2020, que le dio vida y facultades especiales en medio de la pandemia, el Centro de Logística y Transporte, en coordinación con Aerocivil, garantizó el desarrollo de todas las operaciones aéreas en los 68 aeropuertos del país para facilitar, entre otros, el transporte de car-

ga aérea que permite el abastecimiento de los productos de primera necesidad, alimentos, medicamentos e insumos a todas las regiones del país. De igual manera, se encuentran habilitadas las operaciones a vuelos humanitarios, de carga y ambulancia, valores, entre otros.

Desde la página web de la Aerocivil, www.aerocivil.gov.co, se ha dispuesto el tablero de control operacional Aeronáutico COVID-19, el cual permite que los usuarios puedan acceder a la herramienta para obtener información sobre movilización de carga nacional e internacional, carga transportada por ciudad, número de operaciones, y porcentaje de vuelos según excepción por ciudad, en el período que se desee y por regional (Antioquia, Atlántico, Cundinamarca, Meta, Norte de Santander y Valle).



Entre el 25 de marzo y el 31 mayo de 2020 se registraron más de 18.000 operaciones aéreas fundamentalmente para los vuelos autorizados durante la contingencia, que son los de carga, los humanitarios, ambulancias, valores, minero energéticos, entre otros, y aquellos con pacientes en delicado estado de salud.

Entre el 25 de marzo y 31 de mayo se movieron por los aeropuertos de Colombia más de 106.400 toneladas de carga, de las cuales 18.400, aproximadamente, corresponden a carga nacional y 88.000 aproximadamente a carga internacional.

Además de las operaciones de carga, se han realizado 2.759 operaciones de vuelos ambulancia para transportar pacientes que han requerido atención médica fuera de su lugar de residencia, así como el transporte de insumos y equipos médicos vitales en esta emergencia. También se han hecho 2.777 vuelos de apoyo al sector de minería, hidrocarburos y valores, y 5.999 operaciones de Estado.

Para realizar el proceso de movilización de carga en todas las terminales aéreas, el personal debe cumplir con un estricto protocolo de bioseguridad, que incluye, entre otras medidas, tomarse la temperatura al ingreso y usar mascarilla, tapabocas, guantes y gel. Incluso algunas terminales ya cuentan con cabinas de desinfección. Dentro de los aeropuertos, el personal operativo debe cambiarse de ropa y zapatos y usar su uniforme, así como limpiar con alcohol los elementos personales. Durante toda la jornada laboral, debe garantizarse la distancia de 2 metros entre cada trabajador y el lavado de manos, mínimo, cada tres horas.

Operación de transporte modo terrestre

➤ Transporte de pasajeros por vía terrestre

Dentro de los equipos técnicos que se crearon dentro del Centro de Logística y Transporte, la Superintendencia de Transporte lidera el “Equipo de Usuarios de Transporte Intermunicipal y Terminales de Transporte”, recopilando y analizando la información sobre la situación en este frente, intensificado el acompañamiento a las terminales de transporte terrestre y de los usuarios del servicio de transporte intermunicipal.

Desde el 25 de marzo de 2020, día de inicio del Aislamiento Preventivo Obligatorio decretado por Gobierno nacional, hasta el 8 de junio, se movilizaron 321.026 pasajeros que llevaron a cabo su desplazamiento bajo las excepciones establecidas por el Gobierno nacional, en 90.411 vehículos despachados. Para este mismo periodo, 36 terminales de transporte terrestre han reportado movimiento de pasajeros: Cali, Medellín norte, Armenia, Pereira, Bogotá norte, Bogotá salitre, Medellín sur, Neiva, Florencia, Valledu-

par, Tuluá, Ibagué, Buga, Manizales, Barranquilla, Villavicencio, Pitalito, Bucaramanga, Cauca, Pasto, Garzón, Cúcuta, Melgar, Santa Marta, Bogotá sur, Cartagena, Ipiales, Duitama, La Plata, Montería, Ocaña, Honda, Aguazul, Maicao, San Gil y Villagarzón. Cali fue la terminal que más ha movilitado usuarios, con 91.977 en 30.334 despachos

➤ Transporte de carga por vía terrestre

Gracias a la labor que viene realizando el Centro de Logística y Transporte, se logró una gestión coordinada con las gerencias en cada uno de los corredores logísticos, que ha permitido el movimiento de mercancías en el país. Según cifras del Registro Nacional de Despacho de Carga, el volumen de toneladas movilizadas entre el 23 de marzo y el 17 de junio alcanzó los 20,01 millones en carga general y 552,540 millones de galones para carga líquida, lo que corresponde a 1.477.386 despachos o viajes en vehículos de transporte de carga, en los corredores logísticos del país, siempre con el acompañamiento de la Policía Nacional y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Los principales productos que han sido



movilizados y distribuidos en el territorio nacional por volumen corresponden a la cadena básica de abastecimiento, o son materia prima en el proceso de manufactura alimentaria para consumo o para el sector avícola, como maíz, arroz, harinas de cereales, trigo y azúcar de caña. También productos del sector energético que soportan la industria en general, abonos y fertilizantes como insumos para el sector agrícola, entre otros.

De los casi 1.5 millones de viajes generados en el país, el 46% corresponde a tractocamiones que se mueven en grandes distancias, 42% corresponde a camiones de 2 ejes para medias y cortas distancias, y el restante a camionetas. Hay que destacar que el origen y destino de estas operaciones siguen siendo entre zonas portuarias, zonas industriales y ciudades principales.

Seguridad Vial durante la emergencia

➤ Fomento del uso de la bicicleta

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), la Cruz Roja Colombiana Seccional Cundinamarca y Bogotá, y la Policía de Tránsito desarrollaron, a mediados de mayo en la ciudad de Bogotá, una jornada pedagógica para ciclistas. En esta se realizó una sensibilización sobre los principales riesgos de siniestralidad que pueden ocurrir frente a la movilización de las personas incluidas en las excepciones al aislamiento preventivo obligatorio, así como charlas sobre bioseguridad frente al COVID-19. También se realizó una desinfección de las bicicletas y los participantes recibieron un kit de autoprotección.

Estas acciones cobran relevancia teniendo en cuenta que hasta mediados de mayo de 2020, según cifras preliminares de la Policía de Tránsito, registraron que durante el aislamiento preventivo obligatorio habían fallecido 22 ciclistas en siniestros viales en todo el país. Además, porque en la medida que se vayan dando las medidas de apertura económica, la bi-

cicleta se presenta como uno de los medios de transporte más recomendables.

➤ Seguridad en Carreteras

La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional desarrolló una serie de controles permanentes durante el aislamiento preventivo obligatorio. Fueron medidas adoptadas por el Gobierno nacional, por lo que se ha dispuesto el acompañamiento a la cadena logística del transporte de carga a través de más de 350 puestos de prevención y control en las vías nacionales.

El desplazamiento del Cuerpo Especial Contra la Ilegalidad y Siniestralidad Vial (Cecis) al departamento del Cesar, permitió llevar a cabo 3 mil caravanas de seguridad, con la participación de casi 17.000 héroes de la vía, conductores de vehículos tractocamiones, camiones.

Así mismo, en los “Puntos Seguros” de las carreteras de Atlántico, Antioquia, Bolívar, Boyacá, Cundinamarca, Nariño, Quindío, Santander, Norte de Santander, Valle del Cauca, Sucre, Cesar, Magdalena y Tolima, los conductores reciben recomendaciones de autocuidado en salud, acompañadas por un kit de protección

personal con guantes, tapabocas, alcohol y gel antibacterial, más un refrigerio saludable. Además, se les enseña el adecuado lavado de manos y la correcta forma de desinfectar la cabina del automotor para prevenir el contagio del COVID-19, y se les toma la temperatura.

En los Puntos Seguros los transportadores también cuentan con acceso a baños, asistencia médica básica con servicio de ambulancia y asistencia mecánica, revisando llantas (inflado, textura, calado), frenos, carrocería, espejos, retrovisores, motor, niveles de líquidos y recomendaciones de seguridad vial, además de factores de riesgo y cómo prevenirlos o evitarlos. Hasta mayo, se beneficiaron de esta estrategia más de 29.000 transportadores de carga.

Operación de transporte modo férreo

Para atender el proceso de abastecimiento y distribución de productos indispensables para hacer frente a la pandemia del COVID-19, la ANI dispuso la operación en el corredor de La Dorada – Santa Marta, gracias a un trabajo mancomunado con el Centro de Logística y Transporte.

Actualmente, se están movilizando un promedio de 20 trenes al mes, pero esta infraestructura tiene capacidad de aumentar su frecuencia para transportar, a lo largo de los 1.043 kilómetros de red activa con operación comercial, movilizando 23.000 toneladas de carga adicional mensual, con una



frecuencia de 24 trenes al mes, utilizando 12 trenes en cada uno de los corredores activos.

Los corredores férreos en referencia son: tramo Bogotá-Belencito, con una longitud de 273 kilómetros, que conecta a los departamentos de Boyacá y Cundinamarca con el interior del país; corredor férreo La Dorada-Chiriguana, con una longitud de 521 kilómetros, que conecta el centro del país, especialmente, con los principales puertos del Caribe colombiano.

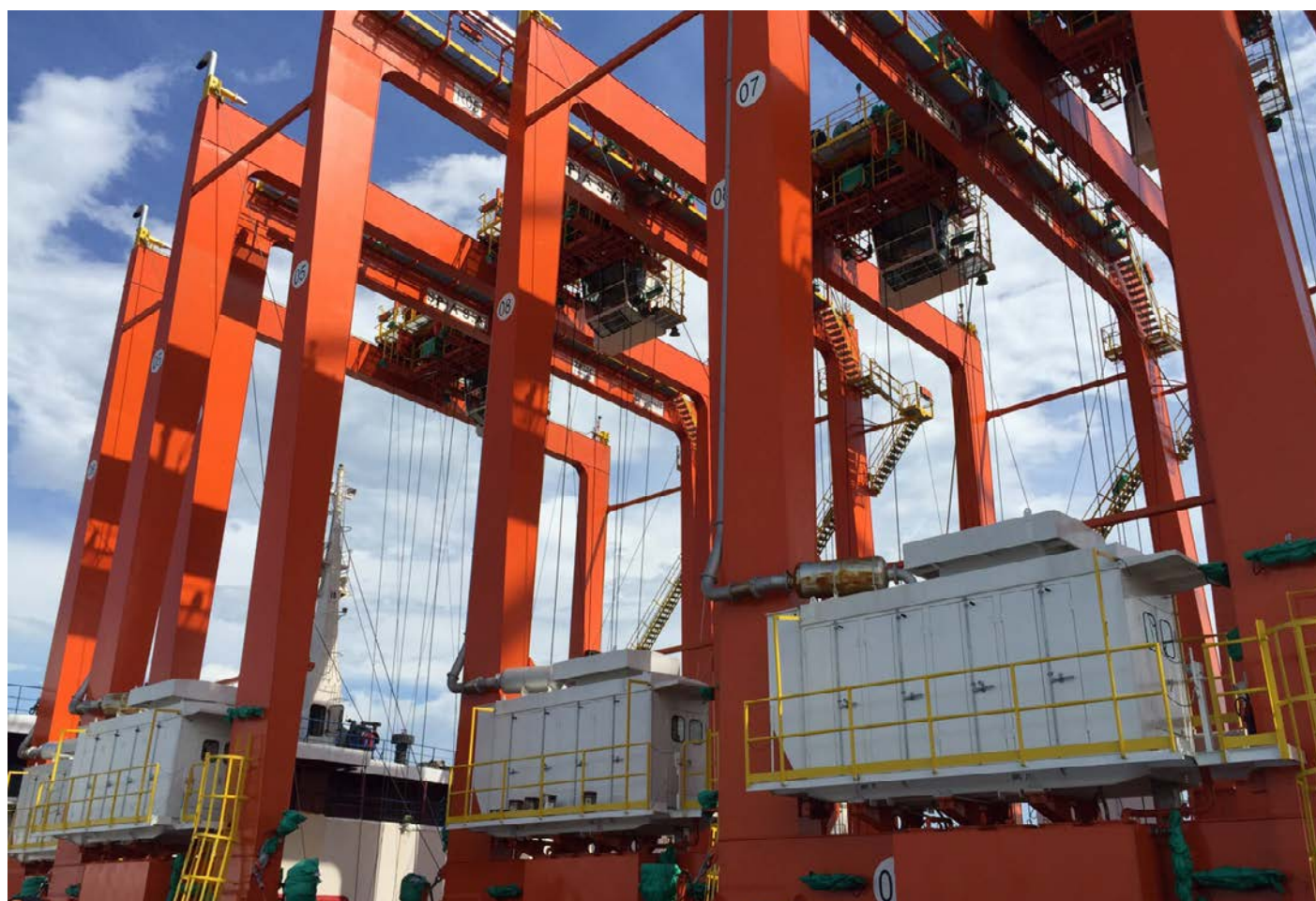
La conectividad con los puertos de Barranquilla y Cartagena se ha dado de manera multimodal, haciendo uso del río Magdalena hasta el Puerto de Capulco, en Gamarra (Cesar), y de ahí hasta La Dorada, por modo férreo. La conectividad con Santa Marta se ha dado de manera férrea, en un corredor de 770 kilómetros.

Los tipos de carga que son movilizados por estos corredores son materias primas y productos terminados, ya sean de consumo masivo o alimenticios no refrigerados, que puedan ser llevados en contenedores, **big bags** o estibado; y materiales pesados como varilla, alambrón, palanquilla, estructuras metálicas, maquinaria y/o equipos como carga suelta.

Operación de transporte marítimo

De acuerdo con datos revelados por la Dirección General Marítima (DIMAR), la cantidad de víveres y carga general que sale de Buenaventura hacia el litoral Pacífico, es de 3.551 toneladas y 4.460 toneladas mensuales, respectivamente.

Desde el 24 de marzo al 17 de mayo del 2020, la carga transportada desde Buenaventura hacia las distintas poblaciones del litoral Pacífico a bordo de naves catalogadas como transporte mixto, carga y tanqueros, en cuanto a víveres, fue un total de 6.559,89 toneladas, mientras que en cuanto a carga general transportada en ese mismo trayecto se totalizaron 3,323.78 toneladas.



Existió una disminución notable de la cantidad de carga general que sale de Buenaventura y Tumaco, correspondiente a la disminución de la actividad comercial en los centros poblados del litoral Pacífico, como almacenes, negocios comerciales, abarrotes, electrodomésticos, entre otros. El zarpe y arribo de las naves ha sido controlado por medio de los puestos navales a través de la Armada Nacional, Fuerza Naval del Pacífico, quienes verifican la información de recepción de víveres y abastecimiento de los centros poblados a través de las alcaldías y el comercio general.

En este sentido, es posible corroborar que actualmente los principales centros poblados de Chocó, Valle del Cauca, Cauca y Nariño se encuentran abastecidos sobre el 80% en víveres y 73% en combustible. Hay que resaltar que se ha logrado la articulación con los principales puertos del país, así como con la interfaz terrestre portuaria, analizando la capacidad instalada con relación a los inventarios disponibles, detallados según tipo de operación; contenedores, gráneles, carga general y vehículos. Esto permite, en coordinación con los diferentes actores privados y entidades como la DIAN, Ministerio de Agricultura y Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, gestionar decisiones sobre este particular.

Acciones para dar continuidad al transporte fluvial

➤ Limpieza en el río Atrato

Este río es la principal vía fluvial para el abastecimiento del departamento de Chocó. Por dicha vía se comunica a los municipios del Darién chocoano con el municipio de Turbo. Por esta razón, en abril de 2020, a través de Centro de Lo-

gística y Transporte, se coordinó entre el Ministerio de Transporte, la Armada Nacional, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA), el INVÍAS y autoridades locales, las obras de limpieza y atención a la emergencia presentada en el río Atrato a la altura de Boca de Coquitos, producto de la presencia de troncos y árboles sobre el canal navegable, afectando así la movilidad de la cadena de abastecimiento y provisión de servicios médicos de la zona.



Foto: Archivo - INVÍAS

La atención de esta arteria fluvial consistió en el retiro del material vegetal que se encontraba bloqueando el tránsito de las embarcaciones para paso. Todas las acciones se efectuaron bajo estricto cumplimiento del Protocolo de Bioseguridad, que permite mitigar los riesgos de contagio en el marco de la emergencia sanitaria.

Es importante reconocer que esta intervención no se hubiese podido lograr sin el trabajo conjunto y articulado de la Inspección Fluvial de Turbo, quien monitoreó la operación, el gremio de transportadores de carga, el Batallón de Infantería de Marina No. 16, la alcaldía de Unguía, la empresa de Dragados de Urabá, la Gobernación del Chocó, el INVÍAS, empresarios de la región, la DITRA, el Consejo Comunitario de la Bocas del Atrato y, especialmente, el Consejo Comunitario de la Cuenca de Cacarica.

Se programa que para el segundo semestre del año en curso se tenga contratado el Dragado de mantenimiento de Boca Coquito con el cual se espera mejorar la navegabilidad y movilidad de la región a través del río Atrato.



Acompañamiento y control por parte del sector a sus supervisados

La Superintendencia de Transporte, en su interés de divulgar las decisiones adoptadas por el Gobierno nacional, remitió durante abril las medidas y directrices impartidas con ocasión a la declaratoria de emergencia declarada por COVID-19 a 292 supervisados. Entre estas se encontraba el reporte de información sobre las medidas adoptadas para dar cumplimiento a

las medidas de prevención y contención del contagio por Coronavirus (COVID-19), el nombramiento del oficial de cumplimiento quien confirma la implementación de la medida y la verificación periódica del mantenimiento y adopción de las medidas.

Adicionalmente, requirió a las concesiones carreteras nacionales y territoriales, terminales de transporte terrestre, concesionarios aeroportuarios y autoridades territoriales y operadores férreos, información sobre las acciones adoptadas para dar cumplimiento a las medidas de prevención

y contención del COVID-2019 para lo cual deberán realizar actividades de verificación a través de un oficial de cumplimiento.

De otra parte, se hizo presencia en el Aeropuerto Internacional El Dorado, requiriendo de la sociedad concesionaria la implementación de un plan de acción tendiente a prevenir y contener el contagio por COVID-19 desde la operación de la infraestructura de transporte. En este aeropuerto, para garantizar la detección temprana de personas que ingresaban al país con síntomas de conta-

gio, se instalaron diez cámaras térmicas de fabricación británica, con precisión de 0,1 grados C, y tres de fabricación china, con precisión de 0,3 grados C. Estos dispositivos permiten la toma de temperatura a las personas con gran precisión, sin necesidad de ser manejada por el personal médico, evitando de este modo el contacto primario y reduciendo la posibilidad de contagio.

Estas cámaras cuentan con reconocimiento facial y almacena información de las veces que la persona se toma la temperatura,

lo cual permite controlar constantemente la temperatura a los profesionales de la salud y agentes cuando existe contacto con pasajeros en la terminal aérea.

Además, en marzo se instalaron en esa terminal aérea 200 camas y se habilitaron espacios para refugiar extranjeros que no pudieron salir de Colombia debido al cierre de fronteras de algunos países (como Chile y Argentina, entre otros), mientras fue posible el regreso a sus países de origen. A esta acción humanitaria se sumaron los establecimientos comerciales ubicados en el aeropuerto, que donaron más de 300 productos entre comidas rápidas, hamburguesas, café, almojábanas, con el fin de completar un alojamiento y provisión digno para estos viajeros, con todas las precauciones y prevenciones necesarias durante la emergencia.

También se instalaron 200 puntos dispensadores de gel, se garantizó el funcionamiento de 482 lavamanos y en cada baño se dispuso información de cómo lavarse adecuadamente las manos, incluso se cambió de desinfectante clásico a cuaternario, y se hace vaporización de baños con desinfección profunda una vez al día.

Todas estas acciones reforzaron la campaña preventiva de toda el área pública



y nacional que constó de 200 pendones, 30 pasacalles y afiches, avisos en cajeros automáticos y módulos de registro, 2.000 folletos informativos relacionados con la prevención y medidas por COVID-19.

➤ Coordinación con puertos

La Superintendencia de Transporte realiza un acercamiento efectivo con los puertos habilitados en Colombia, con el propósito de asegurar la continuidad en los servicios portuarios para el suministro de alimentos y bienes de primera necesidad, para enfrentar la propagación del COVID-19. Algunas de las acciones implementadas son:

Expedición y socialización de la Circular No. 03 de febrero de 2020, dirigida a todas las Sociedades Portuarias Marítimas y a las Sociedades Portuarias Fluviales con vocación Marítima

En esta se informaron lineamientos y acciones a adoptar frente a las infecciones por el Covid-19. En esta socialización participaron 17 Sociedades Portuarias para dar a conocer el ABC del Covid-19 y se contó con el apoyo del Ministerio de Salud.

Visitas operativas de la Superintendencia de Transporte en los puertos del país así:

Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A., la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, el Puerto Industrial Agua Dulce, la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura, la Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. – Contecar, la Sociedad Zona Franca Argos S.A.S., Sociedad Atunamar Limitada, Barranquilla Internacional Terminal Company S.A. – BITCO S.A., y a la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, Sociedad Compañía de Puertos Asociados S.A.- Compas S.A.-Barranquilla, Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., Grupo Portuario S.A., Sociedad Portuaria Puerto Buenavista S.A., Sociedad Portuaria Bavaria S.A., Sociedad Portuaria Puerto de Mamonal S.A., American Port Company Inc – Puerto Drummond, Sociedad Portuaria Puerto Nuevo S.A., Compañía de Puertos Asociados – Compas S.A.-Cartagena, Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.



Otras acciones para dar continuidad a la operación del sector

➤ **Habilitación de Canales Tecnológicos**

Todas las entidades del sector transporte habilitaron canales de servicio virtual para la recepción de trámites, así como para resolver inquietudes y quejas sobre el transporte en época de aislamiento. En particular, y con el objetivo de reactivar los trámites realizados por los organismos de tránsito y direcciones territoriales del Ministerio de Transporte, se implementaron alternativas de manera virtual, que permiten la autenticación de identidad del ciudadano en los diferentes trámites, de tal manera que se pueda minimizar el riesgo de contagio del COVID-19.

Dichas alternativas se presentan en dos formas: una para actores que posean plataformas tecnológicas que interactúen con el RUNT mediante web service, y otra mediante la implementación de una funcionalidad especial para los organismos de tránsito y direcciones territoriales que no dispongan de estas herramientas, y que acceden a los trámites desde la plataforma HQ-RUNT.

➤ **Reactivación obras de infraestructura**

Luego que el Gobierno nacional autorizara la apertura gradual del sector de la construcción desde el pasado 13 de abril de 2020, en tan solo dos meses, el sector transporte logró la reactivación de 734 contratos de los 896 que se encontraban activos en marzo, cuando inició el aislamiento preventivo obligatorio, lo que representa un 81,9% (cifras a junio 16 de 2020).

En consecuencia, un total de 68.659 trabajadores volvieron a sus labores en forma segura, siguiendo estrictamente los protocolos de bioseguridad tales como la toma de temperatura, el uso permanente de tapabocas, el lavado frecuente de manos, el uso de guantes, el distanciamiento y la desinfección de vehículos y herramientas de trabajo. Esta cifra corresponde al 68.6% de los puestos de trabajo que se tenían al inicio de la emergencia.

Se estima que la reactivación total de las obras del sector infraestructura se dé a finales del mes de agosto del presente año, según los datos estadísticos que tienen de cumplimiento de los protocolos de bioseguridad.

A mediados del mes de mayo, el sector realizó el Foro Virtual sobre el Protocolo de Bioseguridad implementado en obras de infraestructura de transporte durante la emergencia sanitaria declarada por el COVID-19, el cual contó con una asistencia de 1.600 participantes. El propósito de este evento fue socializar y despejar dudas de ingenieros, concesiones, contratistas de obra, interventorías, secretarios de infraestructura, entre otros actores del sector, frente a las medidas adoptadas para la reactivación segura de los proyectos de infraestructura vial durante la emergencia sanitaria nacional.

7 Acciones complementarias

Transporte terrestre de pasajeros

Durante el evento se precisó que inicialmente, en conjunto con los Ministerios de Salud y de Trabajo, fueron expedidas las Circulares 003 y 004 de 2020, que definían las condiciones para la operación del transporte de carga y pasajeros y las actividades relacionadas con las obras de infraestructura. Posteriormente, a través de las Resoluciones 666 y 679 de 2020, se definió el alcance de las medidas contenidas en dichas circulares, dejando explícitos los protocolos de bioseguridad a ejecutarse para reactivación de los proyectos de infraestructura.

Mediante resolución 20203040001245 de 24 de abril de 2020, el Ministerio de Transporte concedió un permiso especial y transitorio a las empresas habilitadas en las modalidades de servicio público terrestre automotor de pasajeros por carretera y/o de servicio público de transporte especial, para ser utilizadas por las autoridades locales, con el fin de prestar el servicio público de transporte colectivo y/o transporte masivo en cada ciudad.

Según lo establecido por la norma, corresponde a las autoridades municipales, distritales o metropolitanas autorizar a las mencionadas empresas para la prestación del servicio público de transporte colectivo y/o masivo en su jurisdicción, según la demanda insatisfecha. Esto quiere decir, permitir el incremento de la flota disponible para que las empresas de transporte, incluyendo el transporte masivo, cumplan las medidas de bioseguridad establecidas para el transporte, incluyendo el distanciamiento de un metro entre usuarios dentro de los vehículos y dos metros en la infraestructura.

Otras medidas que han estado en vigor desde el comienzo del aislamiento obligatorio, contemplan, entre otras, la limpieza y desinfección permanente de los vehículos, los elementos de contacto y la infraestructura asociada a los sistemas de transporte, el uso correcto del tapabocas y los elementos de protección personal requeridos según el grado de exposición y tarea realizada. Además, del distanciamiento social de un metro en el interior de los vehículos y de dos metros con los demás pasajeros en las instalaciones del sistema como portales y estaciones.

Apoyo al sector aéreo

Se han tomado una serie de medidas para mitigar los efectos económicos generados por la pandemia del COVID-19 en el sector aeronáutico, a través de decretos, resoluciones y circulares.

Las medidas, transversales y transparentes, han estado dirigidas a los diferentes actores del sector. Entre ellas están la reducción del IVA al transporte aéreo y al combustible de aviación del 19% al 5% hasta el 31 de diciembre de 2021, la suspensión del cobro por servicio de parqueo de aeronaves en los diferentes

aeropuertos del país y la celebración de acuerdos de pago por sumas adeudadas a la Aerocivil.

También se han adoptado otras disposiciones, como la suspensión del cobro de los cánones de arrendamiento de los establecimientos comerciales ubicados en los aeropuertos y aeródromos no concesionados, la autorización a las aerolíneas a realizar los reembolsos a los usuarios en servicios prestados durante el periodo que dure la emergencia y hasta por un año más, y la suspensión de las normas sobre cumplimiento de franjas horarias (horarios de llegada y salida en aeropuertos coordinados) para el cálculo de regularidad.

Las empresas que prestan servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros, y que recaudan el impuesto al turismo tendrán plazo para presentar declarar y pagar el valor del impuesto correspondiente al primer y segundo trimestre del 2020 hasta el 30 de octubre de este año.



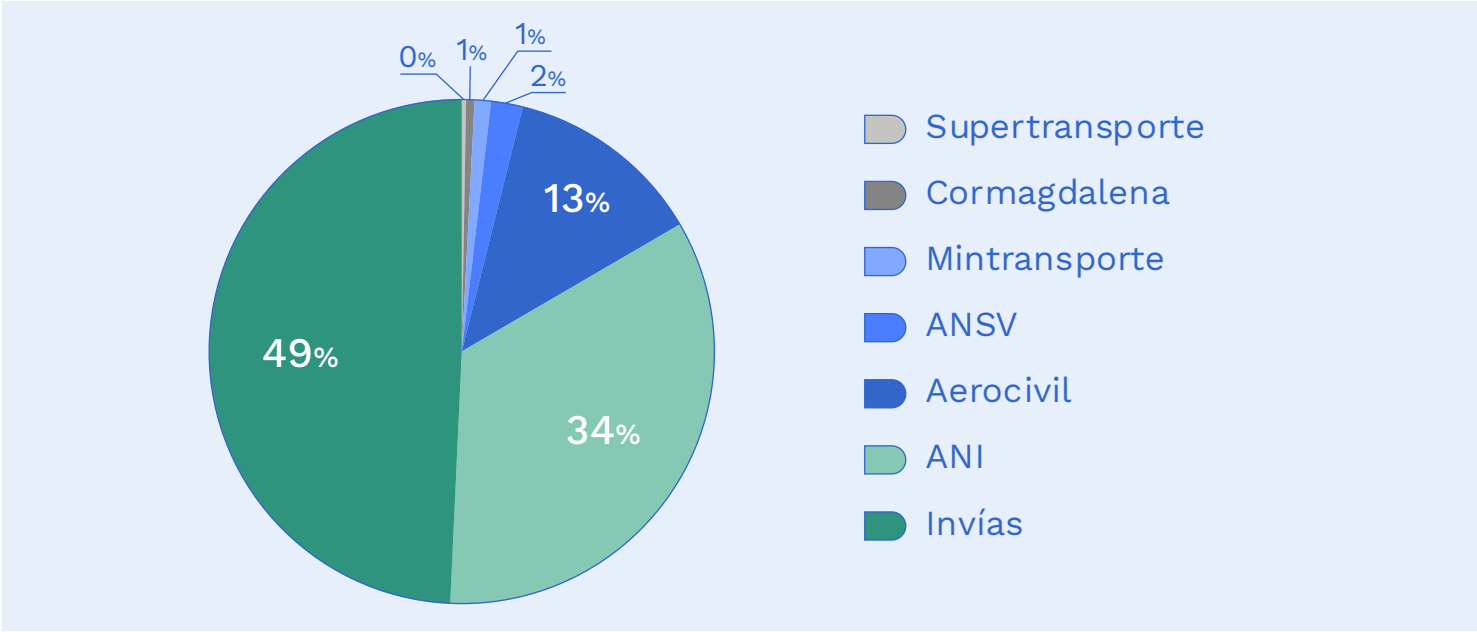
IV. Presupuesto 2019 – 2020 Sector Transporte

Presupuesto Sector Transporte 2019

La Ley No. 1940 de noviembre 26 de 2018 “Por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre de 2019”, apropia recursos al Sector Transporte por un total de 8,7 billones de pesos, distribuidos así:

Funcionamiento:	\$1,05 billones
Servicio a la deuda:	\$622,4 millones
Inversión:	\$7,08 billones

Con respecto al presupuesto de inversión, la apropiación inicial fue de 7,1 billones de pesos, distribuidos porcentual por entidad, como se indica en la siguiente ilustración:



Fuente: Adaptado de SIIF

Esta distribución se vio modificada por el Decreto 1155 del 27 de junio de 2019 que, amparado en el artículo 111 de la ley 1955, ajustó el presupuesto de gastos o ley de apropiaciones por 185.095 millones de pesos. A través de dicho Decreto se reprogramaron vigencias futuras del proyecto Ruta del Sol II, y se trasladaron al Invías y al Ministerio de Transporte para atender necesidades del sector, como la renovación del parque automotor de carga y la atención a la emergencia en la vía al Llano, disminuyendo así la apropiación de la ANI y

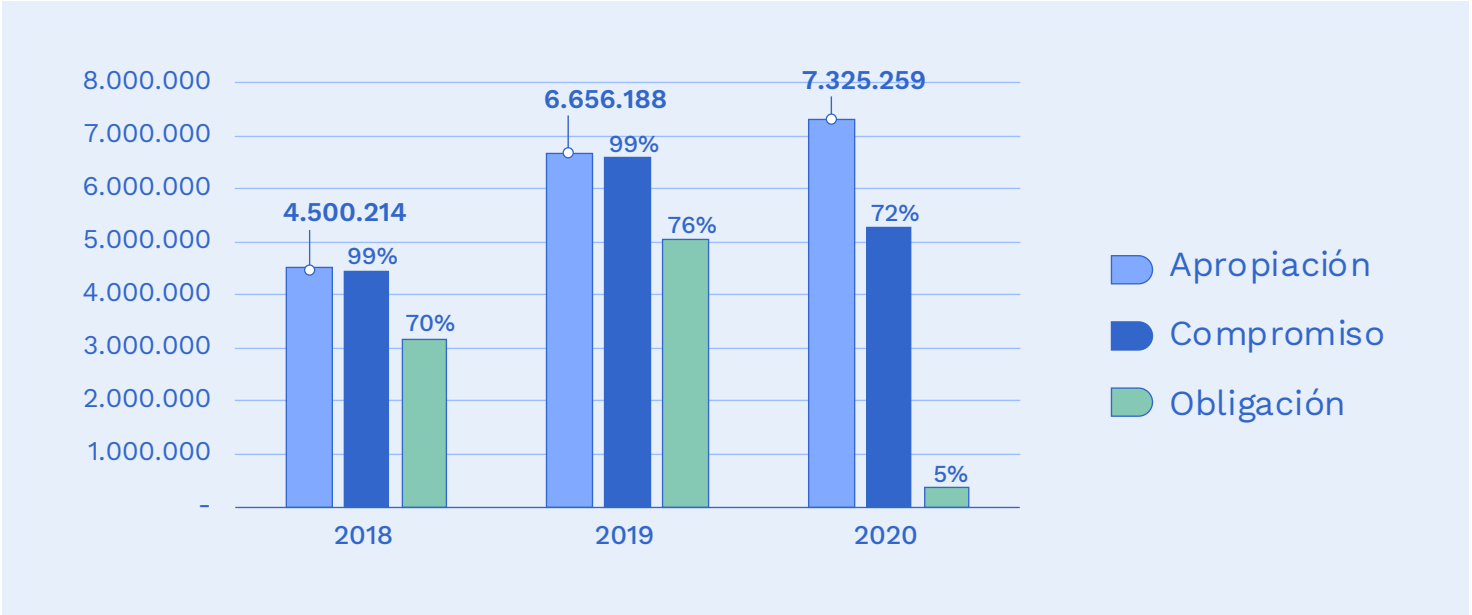
aumentando el monto del presupuesto de inversión del Invías y del Ministerio.

Posteriormente, mediante el Decreto No. 2412 de diciembre de 2019, “Por el cual se reducen unas apropiaciones en el Presupuesto General de la Nación de la vigencia fiscal de 2019 y se dictan otras disposiciones”, se redujo presupuesto del Sector. Así, al cierre de la vigencia 2019, la apropiación final fue 8,2 billones de pesos. En lo que respecta al del sector fue inversión del Sector Transporte fue de \$6,65 billones, conforme se detalla en la siguiente tabla:

Entidad	Apropiación Vigente	% Compromiso	% Obligación
ANI	2.193.330	100%	99%
ANSV	143.936	100%	100%
Invias	3.149.099	100%	62%
Cormagdalena	38.139	100%	71%
Mintransporte	227.565	99%	81%
Supertransporte	17.300	88%	78%
Aerocivil	886.819	93%	62%
Total General	6.656.188	99%	76%

Fuente: SIIF
Cifras en millones de \$

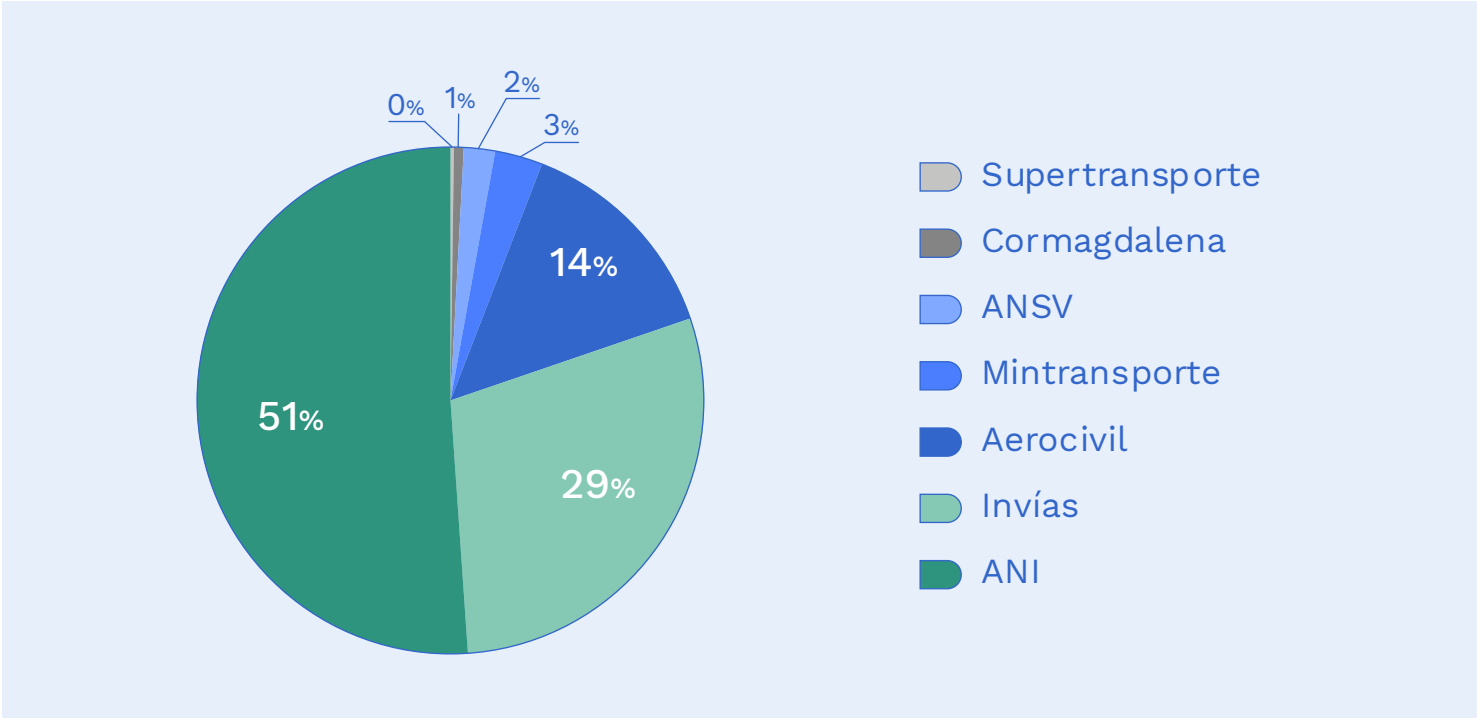
El presupuesto de inversión del sector transporte para la vigencia 2019, con cierre a 31 diciembre, comprometió el 99% (6,57 billones de pesos) y obligó el 76% (5,03 billones de pesos). Comparado con la vigencia 2018, la ejecución en obligaciones aumentó seis puntos porcentuales.



Fuente: Adaptado de SIIF

Presupuesto Sector Transporte 2020

Para la vigencia 2020 se cuenta con un presupuesto de 9,1 billones de pesos, de los cuales 1,03 billones son para funcionamiento, 906.652 millones para servicio a la deuda, y 7,2 billones para inversión, conforme a la Ley 2008 de 2019, “Por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre de 2020”. En la siguiente ilustración se indica la participación porcentual del presupuesto inicial de inversión por entidad:



Fuente: Adaptado de SIIF

Es importante mencionar que, a 31 de mayo, el sector cuenta con recursos bloqueados en inversión por valor de 238.760 millones de pesos, como se indica en la siguiente tabla:

Entidad	Apropiación bloqueada
Invías	174.117
ANI	54.433
Mintransporte	10.210
TOTAL	238.760

Fuente: SIIF
Cifras en millones de \$

La ejecución del presupuesto del sector, con corte a 31 de mayo de 2020, llegó a un 72% en compromisos y 5% en obligaciones. En cuanto al presupuesto de inversión, se presenta a continuación el detalle por entidad:

Entidad	Apropiación vigente	% Compromiso	% Obligación
ANI	3.691.790	96%	2%
ANSV	143.936	100%	100%
Invías	2.206.263	45%	5%
Mintransporte	219.779	13%	4%
Cormagdalena	44.889	96%	9%
Supertransporte	15.777	27%	9%
Aerocivil	1.002.823	48%	6%
Total	7.325.258	72%	5%

Fuente: SIIF

Cifras en millones de \$



V. Implementación de la política pública nacional de equidad de género en el sector transporte

El Sector Transporte, junto con sus entidades adscritas y vinculadas, conscientes de la necesidad de promover la equidad de género, se ha comprometido a desarrollar todas las acciones pertinentes para que el ideal de empoderar a las mujeres en el trabajo como líderes y gestoras sea una realidad. Actualmente se encuentra trabajando en la formulación de actividades que propendan por entender los retos a los que ellas se enfrentan para compaginar la vida familiar y laboral, así como todo lo necesario para erradicar las brechas que puedan impedir su protagonismo y el desarrollo de su potencial.

La herramienta principal para el logro de tan trascendental objetivo, es el Plan Nacional de Desarrollo, el cual definió trece pactos transversales, entre los que se encuentra el “Pacto de Equidad para las Mujeres”, que tiene como principal objetivo su empoderamiento económico, político y social, para eliminar las inequidades en su contra y favorecer la eliminación de la violencia y pobreza que las afecta. Partiendo de ese punto, la entidad ha establecido una serie de compromisos reales y cuantificables para cerrar las brechas de inequidad y generar oportunidades, para así, mejorar las condiciones de vida de ellas.

Comité Técnico



Evaluando el pacto transversal en mención, se han desarrollado las siguientes acciones:

➤ Fortalecimiento Sectorial

Por medio de la Resolución 2830 de julio de 2019, se creó el Comité Sectorial para la coordinación e implementación de la Política Pública Nacional de equidad de género en el Sector Transporte, el cual realizó su instalación oficial el 22 de julio de 2019, presidido por la señora ministra Ángela María Orozco Gómez y los Directivos de las entidades del Sector.

Adicionalmente, se definieron, por parte de cada directivo del Sector Transporte, los delegados y delegadas para conformar el comité técnico, encargado de materializar los compromisos y estrategias sectoriales frente al tema. De igual manera, aliados estratégicos como la Dirección de Tránsito y Transportes (DITRA) y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) acompañan al comité, que ha sesionado ocho veces, en las siguientes fechas:

- 24 de julio de 2019
- 27 de julio de 2019

- 1 de agosto de 2019
- 15 de agosto de 2019
- 29 de agosto 2019
- 20 de septiembre de 2019
- 23 de abril de 2020
- 29 de mayo de 2020

Entre otras acciones, se diseña e implementa el plan de acción de género del sector 2019 y 2020, en el que se inscriben acciones de equidad de género acogiendo tanto los lineamientos de la Política Pública Nacional de Equidad de Género, como los componentes del pacto de equidad por las mujeres a saber:

➤ Fortalecimiento de la institucionalidad de género

Con el ánimo de generar capacidad instalada para transversalizar la Política Pública Nacional de Equidad de Género, en el sector se participa en los siguientes talleres y eventos:

- La ANI participó en la Charla capítulo XIV del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, relacionada con el pacto de Equidad de las mujeres. Esta se llevó a cabo el 9 de Julio de 2019 en la Consejería Presidencia para la

Equidad de la mujer, y contó con 12 participantes.

- La Aerocivil participó en el Curso Acción y Género, realizado entre el 16 y el 20 de agosto de 2019 en la ESAP. Tuvo 20 participantes.
- El 29 de agosto de 2019 se realizó un Taller de enfoque de género y conceptos básicos a los delegados técnicos de las Entidades del Sector, liderado por la ANSV. Conto con la

presencia de 17 participantes.

- La ANSV participó con una ponencia en el Foro de Género y Movilidad el 26 de septiembre de 2019.
- La Aerocivil participó en el Seminario Participación Ciudadana, realizado por la ESAP entre el 25 y el 27 de septiembre de 2019, y donde estuvieron 40 participantes.
- Participación en el Pacto: Vías, Empleabilidad y equidad el 9 octubre de 2019.

Taller PNUD
Cambio
climático 20-09-19



Actividades entidades del Sector
Transporte

- Día Internacional de no violencia contra la mujer celebrado en el Sector Transporte el 25 de noviembre de 2019.
- Taller DNP Planeación y Presupuesto con Enfoque de Género del Sector Transporte, 5 de diciembre de 2019. (40 participantes)

- Encuentro de Mujeres en la Aviación, organizado por la Aerocivil 14-15 de noviembre de 2019

Adicionalmente, el Sector Transporte realizó en el 2019 una serie de actividades con enfoque de género en el marco de las siguientes fechas conmemorativas.

Adicionalmente, durante la vigencia 2020 se concertó con las entidades adscritas y vinculadas al sector, acciones pedagógicas y comunicativas para motivar a los y las trabajadoras de las entidades a inscribirse en los cursos gratuitos y certificables que ofrece ONU Mujeres, para favorecer la cualificación en temas básicos de género, el marco internacional y los métodos de trabajo en favor de la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres en el ámbito iberoamericano. A través de esta iniciativa también se fortalecen la concienciación y comprensión de este tema, como primer paso hacia el cambio de conductas y la integración de una perspectiva de género en el trabajo diario, impactando de manera positiva en el ámbito laboral y personal de los y las trabajadoras.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, por su parte, en su gestión de conocimiento con enfoque de género, realizó en 2019 un análisis de género de los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Entre los resultados se encontró que la tasa de hombres motociclistas víctimas de siniestros viales es casi el doble que la de las mujeres, teniendo en cuenta el universo de las licencias vigentes en 2018. Este análisis permitió abordar la necesidad de incluir el enfoque de masculinidades alternativas

Fecha	Actividad
8 de marzo	Conmemoración Día Internacional de los Derechos de las Mujeres: se realizó sensibilización de los derechos de las Mujeres a través de comunicaciones internas de la entidad, reconocimiento a las mujeres que llevan laborando más años en la entidad y actividades artísticas y culturales.
20 de marzo	Celebración día del Hombre: se realizó sensibilización del día del hombre, reconocimiento a los hombres que llevan más años laborando en la entidad y actividades artísticas y culturales.
25 de noviembre	Día Internacional de la eliminación de la violencia contra la mujer: se realizó el taller “No tolerancia a la violencia contra la mujer”, y comunicaciones internas de este día.



Taller Enfoque de Género 29-08-19

(cuidadasas y corresponsables), con el fin de transformar imaginarios y hábitos de comportamiento que inciden en la accidentalidad y la seguridad vial. En razón a lo anterior, para la vigencia 2020 la ANSV adelantará un estudio cualitativo de la relación entre comportamientos de riesgo en la vía con enfoque de género, incluyendo el enfoque de masculinidades alternativas con una destinación presupuestal sensible al género (800.000.000 de pesos) bajo el código (Cód. BPIN: 2018011000903).

➤ Participación de las mujeres en escenarios de poder y toma de decisiones

Las entidades de Sector Transporte, con sus oficinas de talento humano, inician una caracterización respecto a la participación de las mujeres en los diferentes cargos y las oportunidades de mejora para ampliar su participación en escenarios de poder y toma de decisiones. A corte de febrero de 2020, se destaca que el 56% de la planta

de funcionarias y funcionarios en el Sector Transporte corresponden a mujeres, de las cuales el 12% ocupan cargos directivos o ejercen rol de asesoras. Esta es una cifra que se configura en una ventana de oportunidad para seguir avanzando en la garantía de los derechos de las mujeres tanto en el sector como en los concesionarios, contratos de obra, interventorías, consultorías, apoyo logístico y seguridad; logrando así aumentar la participación de las mujeres en cargos estratégicos.

La Aerocivil y el Ministerio de Transporte son las entidades con mayor cantidad de servidoras públicas en cargos directivos y asesoras. A febrero de 2020, en el Ministerio de Transporte el 61% de estos cargos son ocupados por las mujeres. Tener mujeres a la cabeza del Ministerio y los dos Viceministerios, Transporte e Infraestructura, le permite al sector seguir transformando imaginarios sobre los roles tradicionales de género y continuar abriendo espacios de igualdad dentro de los proyectos y programas de transporte en el país.

➤ **Derecho de las mujeres a una vida libre de violencias**

El Ministerio de Transporte, a través de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible, ha generado una serie de lineamientos para la inclusión del enfoque de género y de los derechos de las mujeres en los proyectos de sistemas de transporte masivo. Se destaca que en los Planes de Manejo Ambiental de las obras que se adelantan en Cartagena, Bucaramanga, Cali, Medellín, Bogotá, Popayán, Pasto, Neiva, Valledupar, Montería y Sincelejo; se acogen acciones para la prevención de violencias de género y violencia sexual, como corredores seguros e iluminados en áreas cercanas a las obras como las zonas escolares, polisombras a media altura o en materiales que permitan mayor visibilidad, implementación de medidas de prevención, identificación y protección de las mujeres frente a las violencias de género en entornos laborales y capacitación al personal de obra sobre prevención del acoso callejero y la protección de las mujeres, niñas y adolescentes en las zonas intervenidas.

Adicionalmente, la Superintendencia de Transporte, dentro de sus líneas de acción sobre el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia, incluye en el Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo (SSST) pro-

gramas de vigilancia en riesgo psicosocial con enfoque en violencia intrafamiliar.

➤ **Educación y empoderamiento económico para la eliminación de brechas de género en el mundo del trabajo**

En cumplimiento de los acuerdos y convenios internacionales de la OIT, ratificados por Colombia, de los preceptos constitucionales y del Pacto de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, el Ministerio de Transporte, a través de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible, incluye en los Planes de Manejo Ambiental de las obras que se adelantan una exigencia de vinculación laboral a mujeres en puestos de trabajo de mano de obra no calificada, puntos de atención a la comunidad y trabajos no convencionales. Con esto se busca favorecer el desarrollo de sus capacidades e intereses en el logro de la autonomía económica de las mujeres, así como al reconocimiento de su aporte social, económico en los ámbitos del empleo formal.

➤ **Cambio climático y género**

En el marco del desarrollo de mecanismos adecuados para la intervención en la prevención, atención y protección de las mu-

jeres frente al cambio climático, propuesta en la Política Pública Nacional de Equidad de Género, el Comité Técnico trabaja de la mano con el Grupo de Asuntos Ambientales del Ministerio de Transporte para dar cumplimiento a los compromisos del Acuerdo de París. Para ello se realizó el taller “Género y Cambio Climático en el Sector Transporte” convocado por el Ministerio de Ambiente el 20 de septiembre de 2019, y con el apoyo del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). El objetivo era sensibilizar al comité sobre la afectación diferencial entre mujeres y hombres de los impactos del cambio climático y sobre estrategias que desde el alcance misional del sector se pueden implementar. Actualmente, el Ministerio de Transporte trabaja en la inclusión del enfoque de género en el Plan Integral de Gestión Sectorial del Cambio Climático que se encuentra en construcción.

➤ **Transformación cultural y comunicación**

Desde el sector transporte se han diseñado estrategias de comunicación y difusión en los canales de las entidades, a través de piezas comunicativas, publicaciones y revistas, para masificar información referente al enfoque de género. Es una apuesta de sensibilización hacia los y las trabajadoras

de la entidad sobre los derechos humanos de las mujeres y la corresponsabilidad del sector en la transversalización de la Política Pública Nacional de Equidad de Género. Se presentan a continuación algunas publicaciones:

Revistas mensuales

El Ministerio de Transporte cuenta la Revista Especial “MinTransporte: Nuestra gestión continúa”, donde frecuentemente se destaca el trabajo que se ha adelantado en equidad de género. Por ejemplo, la Editorial de la revista de mayo de 2020 tuvo como tema “Entidades del Sector Transporte: ejemplo de Equidad de Género en Colombia”.

Publicaciones

El sector transporte, en la campaña “Héroes en la Vía”, destaca a la Agencia Nacional de Infraestructura y Aerocivil a través de una publicación sobre el papel de las mujeres en trabajos no convencionales y su aporte en la transformación de imaginarios sexistas y estereotipos de género. Esta publicación se tituló “Una heroína en traje de bombero aeronáutico”, y se puede consultar en este link: <https://www.min-transporte.gov.co/publicaciones/8495/>

Sabías que

el INVÍAS integra el Comité Sectorial para la Coordinación e implementación de la **Política Pública Nacional** de Equidad de Género en el Sector Transporte.

Más información **AQUÍ**

una-heroina-en-traje-de-bombero-aero-nautico. La nota complementa esfuerzos de las entidades en seguir cerrando las brechas de género en el ámbito laboral para la equidad de género.

Piezas comunicativas

El Ministerio de Transporte, en el marco de la Conmemoración del 01 de mayo “Día Internacional del Trabajo”, realizó una nota comunicativa destacando el aporte de las mujeres en el ámbito laboral titulado “1 de mayo: un día para destacar a las mujeres trabajadoras”.

Infogramas

Realizados por las entidades del sector acerca de la creación y funciones del Comité Sectorial de Género para la implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género

➤ El cuidado una apuesta de articulación y corresponsabilidad

En el ejercicio por fomentar la conciliación de la vida laboral, familiar y personal de las mujeres, se destaca que la Superintendencia de Transporte dentro de sus líneas de



acción incluye lineamientos de situaciones administrativas, flexibilidad en los horarios laborales a madres con hijos e hijas menores y/o en periodo de gestación.

➤ Trazador de equidad de género

En el marco de la Ley 1955 de 2019 (PND 2018-2022) frente al artículo 221, el Ministerio de Transporte y las entidades del Sector, de acuerdo a los lineamientos del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y Departamento Nacional de Planeación, han reportado avances en el trazador presu-



puental de equidad de género durante 2019 y el primer trimestre de 2020 en el aplicativo TRAZA del presupuesto de funcionamiento (gastos del personal, gastos de contratación y transferencias de corrientes) como parte de la gestión en el trazador “Equidad para la Mujer”.

Estos proyectos del sector están registrados en plataforma Sistema Unificado de inversión y finanzas públicas SUIFP, al cual se realiza el seguimiento durante las vigencias en el Sistema de Seguimiento a Proyectos de Inversión SPI.

Entidad	Proyecto	Cod. Bpin	Categoría de la focalización	Recursos para vigencia 2019	Recursos para vigencia 2020
Agencia Nacional De Seguridad Vial	Aplicación de medidas en el comportamiento humano para la movilidad segura	2018011000807	Autonomía económica y acceso a activos Desarrollo institucional y transformación cultural	No aplica	\$800.000.000
Inviás	Capacitación Integral para funcionarios del INVIAS	2018011000040	Educación y acceso a nuevas tecnologías	No aplica	\$5.000.000
Mintransporte	Capacitación a los funcionarios del ministerio de transporte en las necesidades de formación previamente diagnosticadas a nivel nacional	2018011000903	Educación y acceso a nuevas tecnologías Desarrollo institucional y transformación cultural	\$5.000.000	\$5.000.000
			Mujer libre de violencias Desarrollo institucional y transformación cultural		
Aerocivil	Desarrollo de procesos de capacitación y entrenamiento en el puesto de trabajo orientados a los Servidores Públicos al servicio de la Aerocivil a nivel nacional.	2018011000893	Autonomía económica y acceso a activos	No aplica	\$5.000.000
			Participación en los escenarios de poder y toma de decisiones		
			Desarrollo institucional y transformación cultural		

Las entidades del sector, bajo la comprensión de que los presupuestos impactan de manera diferente a las personas (género, sexo, pertenencia étnica, discapacidad, entre otras) y que, no son neutrales dadas las necesidades diferenciales entre hombres y mujeres; focalizan parte de sus recursos para favorecer la eliminación de desigualdades y la equidad de género.

Es así que desde el sector transporte se focalizan dichos recursos hacia la autonomía económica y acceso a activos, la educación y acceso a nuevas tecnologías, el desarrollo institucional y la transformación cultural basada en acciones para mejorar la capacidad de respuesta y conocimiento técnico de los y las funcionarias, la participación en los escenarios de poder y toma de decisiones que busca fortalecer el liderazgo de las mujeres, y el fomento del derecho de las mujeres a una vida libre de violencias, a través de acciones de prevención destinadas a evitar cualquier acto de violencia basada en género y acciones para brindar la atención integral.

Ministerio de Transporte

Dirección: Calle 24 # 60 - 50 Piso 9

Centro Comercial Gran Estación II (Bogotá, D.C - Colombia)

PBX: 3240800

Línea de servicio al ciudadano (+57 1) 3240800 op. 2

Línea gratuita nacional: 018000 112042

Línea de transparencia: 018000 110950