



La movilidad
es de todos

Mintransporte



INFORME AL CONGRESO SECTOR TRANSPORTE 2018 – 2022

INFORME AL CONGRESO SECTOR TRANSPORTE 2018 – 2022

Ángela María Orozco Gómez

Ministra de Transporte

Olga Lucía Ramírez Duarte

Viceministra de Infraestructura

Camilo Pabón Almanza

Viceministro de Transporte

Clara Margarita Montilla Herrera

Secretaria General

Emiro J. Castro Meza

Director de Transporte y Tránsito

Alejandra Quintero Lopera

Directora de Infraestructura

Edith Aristide Galvis

Jefe Oficina Asesora de Planeación

María del Pilar Uribe Pontón

Jefe Oficina Asesora Jurídica

Luz Stella de la Concepción Conde Romero

Jefe Oficina de Control Interno

ENTIDADES ADSCRITAS

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI

Manuel Felipe Gutiérrez Torres
Presidente

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS

Juan Esteban Gil Chavarría
Director General

UNIDAD ESPECIAL ADMINISTRATIVA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL

Francisco Ospina
Director General (E)

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL – ANSV

Luis Felipe Lota
Director General

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE – SUPERTRANSPORTE

Wilmer Arley Salazar Arias
Superintendente

UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE - UPIT

Sandra Liliana Ángel Almario
Directora General (E)

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 – DITRA

MG. Juan Alberto Libreros Morales
Director

Versión 1.0: 2022



Contenido

I.	Presentación	8
II.	Transporte y logística para la competitividad y la integración regional	11
1.	Gobernanza, institucionalidad moderna para el transporte y la logística, y Seguridad Vial	12
	OBJETIVO 1. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL, GOBERNANZA Y ARTICULACIÓN INTERSECTORIAL.	12
	OBJETIVO 2. GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN EN LA OPERACIÓN DEL TRANSPORTE.	20
	OBJETIVO 3: SISTEMAS INTELIGENTES, ANÁLISIS Y GOBERNANZA DE LA INFORMACIÓN PARA LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE Y DEL TRÁNSITO.	33
2.	Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida	44
	OBJETIVO 1: MOVILIDAD INTEGRAL EN LAS CIUDADES Y AGLOMERACIONES URBANAS.	45
	OBJETIVO 2: SISTEMAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS COMPETITIVOS Y DE CALIDAD	56
	OBJETIVO 3: FINANCIAMIENTO PARA LA MOVILIDAD EFICIENTE.	64
	OBJETIVO 4: CONECTIVIDAD URBANO-REGIONAL	66
3.	Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	72
	OBJETIVO 1: DESARROLLO Y PROMOCIÓN DEL PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE HACIA UNA INTERMODALIDAD EFICIENTE	73
	OBJETIVO 2: REACTIVACIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO COMO MOTOR DE DESARROLLO DE LAS REGIONES.	77
	OBJETIVO 3: APROVECHAMIENTO DE LA RED FLUVIAL PARA EL POSICIONAMIENTO DEL MODO	80
	OBJETIVO 4: POLÍTICA PORTUARIA: ACCESOS MARÍTIMOS Y MODOS PORTUARIOS SEGUROS Y ADAPTADOS A LOS RETOS DE COMERCIO EXTERIOR.	86
	OBJETIVO 5: TRANSPORTE AÉREO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS.	88
	OBJETIVO 6: TRANSPORTE CARRETERO ESTRATÉGICO PARA LA INTEGRACIÓN NACIONAL, TERRITORIAL Y LA COMPETITIVIDAD.	102
4.	Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago.	118

III.	Pacto por la igualdad de género y empoderamiento de las mujeres	124
IV.	Aportes a la paz con legalidad	137
	Otras acciones del sector transporte con impacto en municipios PDET	139
V.	Pandemia y reactivación económica	140
VI.	Unidos por el archipiélago de San Andrés – Plan 100 días	150
1.	Isla de San Andrés	151
2.	Isla de Providencia	151
3.	Seguridad Vial y Señalización en San Andrés y Providencia	153
VII.	Compromisos presidenciales del sector	154
1.	203 Propuestas Presidenciales	154
2.	Compromisos Regionales	156
3.	Pactos por el Crecimiento de la Economía y el Empleo	158
VIII.	Reglamentación ley 1955 de 2019	161
IX.	Ejecución presupuestal (énfasis en inversión)	163
X.	Vision de mediano y largo plazo del sector	169

I. PRESENTACIÓN

Hace cuatro años comenzábamos a definir lo que nos proponíamos hacer como sector transporte desde el Gobierno del Presidente Iván Duque. Había varios retos, todos igual de importantes: superar los desafíos existentes para lograr reducciones en costos de transporte y tiempos de viaje, mejorar del desplazamiento entre las regiones, estructurar nuevos proyectos que potenciaran la competitividad del país y desarrollar las políticas necesarias para mejorar las condiciones de trabajo de los transportadores de Colombia. Todos estos, y muchos más que teníamos frente a nosotros, quedaron consignados como nuestros objetivos, metas y retos en el Plan Nacional de Desarrollo “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”. De la misma manera, los condensamos en un sencillo pero poderoso mensaje, que se convirtió en nuestra obsesión: conectar las vidas de los colombianos, acercarlos a lo que más quieren y necesitan.

Era un trabajo que no podíamos realizar solos. Necesitábamos, obviamente, de una adecuada articulación con todas las entidades del sector, y además de la retroalimentación de las comunidades, gremios, gobernadores, alcaldes y la sociedad en general. Cada uno nos señaló los temas que debíamos atender, y poco a poco nos apropiamos de ellos, involucrándolos en nuestras labores, todo bajo el marco de los postulados fundamentales definidos para este Gobierno: Legalidad, Emprendimiento y Equidad.

Creo que los resultados hablan por sí solos. En materia de infraestructura, tenemos unos niveles de ejecución, inversión y finalización de proyectos nunca vistos en el país. Es fruto del trabajo adelantado siguiendo el mandato del Presidente Duque de que las obras y los proyectos les pertenecen a los colombianos y que era prioritario “Concluir, concluir y concluir”. Entendimos el desarrollo de infraestructura como una política de Estado, y no



de gobierno, por lo que era necesario construir sobre lo construido, y sacar adelante lo que estaba paralizado. Así mismo, se propuso hacer realidad el concepto de intermodalidad, el cual incorporamos como prioridad.

Respecto al transporte, desde un principio nos definimos como un Ministerio de puertas abiertas a todos los actores del sector, y que no se concentraría simplemente en el cemento y el ladrillo. Siempre estuvimos convencidos que las soluciones y estrategias desarrolladas de manera abierta y articulada, escuchando a los involucrados e incorporando todas las partes para construir, eran las mejores, más allá de que pudieran requerir un poco más de trabajo.

En medio de estas dos tareas monumentales, siempre tuvimos a los ciudadanos en el centro de nuestra gestión. Esto incluye estrategias para facilitar el acceso a los servicios del sector, así como acciones para apoyar a quienes lo necesitaron en el momento en que hizo falta, en la pandemia, que tuvo un fuerte impacto en muchos de los actores del sector. Todo esto, enmarcado en nuestra misión de conectar las vidas de los colombianos con infraestructura moderna, segura y sostenible.

En este contexto, bajo el postulado de legalidad, desarrollamos herramientas legales y regulatorias para generar estabilidad y continuidad en las reglas del juego, así como promoción de la financiación de las obras de infraestructura y proyectos de transporte. Una importante y decidida apuesta aquí fue por la transparencia en la contratación de obras, respondiendo a las necesidades encontradas en esta materia, especialmente en las regiones.

También era necesario poner en marcha políticas para estimular el desarrollo de los proyectos tanto de infraestructura como de transporte, así como para fortalecer el tejido social, teniendo un especial cuidado por los recursos naturales y las necesidades de las comunidades.

Otros retos hablaban de transformaciones orientadas a lograr una mayor equidad, al generar conexiones que facilitaran el acceso a los servicios. Esto hacía necesario establecer mejores estándares de ética y gobierno corporativo y, obviamente, trabajar para devolver la confianza en este sector.

De la mano de todo el equipo del sector transporte, también nos propusimos muchas acciones enfocadas en dejar una Colombia más y mejor conectada, en combatir la corrupción, también desde la renovación del aparato institucional que regula y controla al sector, para contrarrestar la ilegalidad y la siniestralidad vial.

Frente a la equidad, decidimos profundizar sobre la inclusión de la perspectiva de género al interior del Ministerio y en cada una de las entidades que hacen parte del sector.

También entendimos la importancia de mejorar nuestra forma de comunicar porque, así como es importante hacer, también lo es que los colombianos conozcan lo que hacemos. Entendimos que es fundamental estar cerca a la gente, darle acceso a la información, para generar confianza y transparencia y, sobre todo, hacer todo lo necesario que se apropien de las acciones y logros de su Gobierno, porque les pertenecen.

Creo que, sin temor a equivocarme, podemos decir que hemos cumplido en cada uno de estos aspectos con acciones concretas, con hechos, gracias a un trabajo arduo, continuo y articulado, que podrá observarse a lo largo de este informe.

Agradezco a los honorables congresistas con los que revisamos y sacamos adelante muchos retos que tuvo el sector transporte. En este sentido y sin lugar a dudas, el reto más exigente que enfrentamos fue una pandemia que nos obligó a readaptarnos y redoblar esfuerzos, en la que estuvimos encargados de la movilidad de alimentos, insumos y artículos para salud y bienes de primera necesidad hacia las diferentes regiones del país, durante la emergencia. Llegado el momento de la reactivación, la infraestructura fue establecida como uno de los sectores clave en “Compromiso por Colombia”, la estrategia de recuperación económica del Gobierno nacional.

El balance que encontrarán a lo largo de los diferentes capítulos de este documento es el resultado de los avances alcanzados en conjunto con todos los actores del Sector, bajo el liderazgo por el Presidente Iván Duque y el acompañamiento de la Vicepresidenta de la República, Marta Lucía Ramírez. En ellos también participó el Congreso de la República, los diferentes ministerios, gremios, asociaciones y los gobiernos del nivel territorial. De alguna manera, es un trabajo en el que están todos los colombianos, que se unieron para avanzar de manera contundente y poder entregarle al país los resultados que encontrarán a continuación.

II. TRANSPORTE Y 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.

Este objetivo nos llevó a enfocarnos en modernizar, simplificar y hacer más eficiente el marco institucional del sector, en procura de mejorar la eficacia y la especialización en el cumplimiento de nuestra misión, para poder abordar los retos que teníamos.

➤ SITUACION ENCONTRADA¹

Las entidades que conforman el sector transporte, en conjunto con otras que participan en procesos asociados a este, presentaban duplicidad de funciones, bajos niveles de especialización y falta de claridad en la delimitación de roles y responsabilidades a su cargo. En particular, no se contaba con la capacidad institucional suficiente para supervisar y controlar a todos los prestadores de servicio público de transporte, servicios conexos y organismos de apoyo.

De otra parte, existía limitada competencia en los procesos de contratación territorial, en especial en materia de infraestructura de transporte, debido a que si bien se había expedido la Ley 1882 de 2018 *“Por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones”*, ésta no se reglamentó.

➤ LOGROS

◆ Comisión Intersectorial para los Proyectos de Infraestructura de Transporte.

En noviembre de 2018, mediante el Decreto 2163, se crea la “Comisión Intersectorial para los Proyectos de Infraestructura de Transporte”, presidida por la Vicepresidenta de la República, como un espacio definido para atender los retos que se tenían al inicio del cuatrienio, como la parálisis de los proyectos de Cuarta Generación (4G), así como los desafíos que fueron apareciendo y los futuros en materia de proyectos de infraestructura de transporte.

La situación encontrada permitió observar, desde el primer momento, que hacía falta un alto nivel de coordinación, con el fin de generar conectividad y servicios de calidad, enmarcados en un desarrollo sostenible.

Al comienzo, el enfoque fue solucionar los problemas encontrados en proyectos de infraestructura de transporte indispensables para el país. En este sentido, con la Vicepre-

¹ Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”.

sidencia como articuladora, se impulsó la búsqueda de soluciones comunes a problemas comunes, y contar con una planeación adecuada e integral, acciones que fueron mostrando resultados en tiempos récord.

Desde esta instancia se ejerció, algo que todavía se realiza, la coordinación integral y orientación superior de las funciones de las entidades públicas que participan en la estructuración, financiación, contratación y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte en el país. Con esto, se solucionó la necesidad encontrada en materia de coordinación.

Actualmente, se trabaja en un borrador de Decreto que modifica el 2163, con el objetivo de incluir proyectos de interés nacional y estratégico (Pines) en esta Comisión, y crear Comités Técnicos o Grupos de Trabajo que hagan seguimiento y recomendaciones respecto a proyectos como las Concesiones del Bicentenario y el desarrollo de las vías rurales y regionales.

♦ **Mejoramiento de la gestión contractual del sector.**

Adopción de documentos tipo para licitaciones de obra pública de infraestructura de transporte. La ley 1882 de 2018 otorgó al Gobierno Nacional la facultad de adoptar Documentos Tipo para los pliegos de condiciones de los procesos de selección de obras públicas, interventoría para las obras públicas, interventoría para consultoría de estudios y diseños para obras públicas y consultoría en ingeniería para obras. En consecuencia, y tras diferentes ajustes realizados, se cuenta con la Resolución 304 de 2021 para los Documentos Tipo de licitación de obra pública de infraestructura de transporte, de menor cuantía de infraestructura de transporte, de interventoría de obra pública de infraestructura de transporte y de consultoría de estudios de ingeniería de infraestructura de transporte. Además, se cuenta con la Resolución 146 de 2022, para procesos de mínima cuantía.

Con estas medidas promovimos la transparencia en la contratación en todo el territorio nacional, y beneficiamos a las pequeñas y medianas empresas nacionales de ingeniería, respondiendo a las necesidades de las regiones en esta materia.

Desde nuestra llegada, hemos aplicado los documentos tipo para las obras públicas, interventorías para las obras públicas, interventoría para consultoría de estudios y diseños de obras públicas, menor cuantía y mínima cuantía para las obras públicas, lo que ha sido visto con buenos ojos por las empresas que participan en los diferentes procesos y la opinión pública, pues generan tranquilidad y, sobre todo, porque se garantizan procesos transparentes y con un alto número de proponentes. Por ejemplo, entre 2019 y junio de 2022, en el Invías se han realizado más de 730 procesos de selección con Documentos Tipo, en los que se han presentado alrededor de 39.600 postulaciones, es decir, un promedio de 54 postulados por proceso.

♦ **Acciones para la transparencia en el seguimiento la contratación en infraestructura.**

Durante nuestro primer año de gestión, se instalaron Veedurías Ciudadanas en Villavicencio, Bucaramanga, Barranquilla, Cartagena, Ibagué, Neiva, Medellín, Cali y Bogotá, lideradas por las Cámaras de Comercio y las universidades regionales. A estos espacios, así como a la ciudadanía en general, se entregó el “Gestor de Proyectos de Infraestructura” (GPI), un sistema de información puesto en operación en 2018, que da acceso a la información técnica, jurídica y económica de cada uno de los proyectos de infraestructura de

transporte que se desarrolla en el país. Esta herramienta da acceso, incluso, a los informes de interventoría de cada proyecto, de manera que permite a la ciudadanía controlar y vigilar las grandes obras de infraestructura vial, y hacer seguimiento a los principales proyectos del país.

A través de estas instancias, en las que se han realizado cerca de 25 encuentros, se mantiene un contacto constante con las regiones, comunicando el estado de los proyectos en el país. Además, se resuelven las dudas que surjan frente a estos y se realizan reuniones de seguimiento y cruce de información, a solicitud de las Veedurías.

◆ **Renovación y crecimiento de la Superintendencia de Transporte a nivel nacional para acompañar a empresarios y proteger a consumidores.**

Mediante el Decreto 2409 del diciembre de 2018 se renovó la Superintendencia de Transporte, con el objetivo de adquirir mayor capacidad técnica y tecnológica, fortalecer sus funciones de vigilancia preventiva para acompañar a los empresarios e implementar políticas encaminadas a la protección de los usuarios del transporte público en Colombia. Con esta renovación, se cambió el nombre de la Entidad para globalizar sus funciones, y se fortaleció la promoción y prevención en cada una de las Delegaturas.

Esta reforma también creó la Delegatura para la Protección a los Usuarios del Sector Transporte, para velar por los derechos de los usuarios de una manera más efectiva, posicionando a la Entidad como autoridad única en la materia. A todo nivel, la transformación es significativa. Por ejemplo, en 2019 la Super solo contaba con 18 puntos de



atención, mientras que actualmente existe presencia institucional en 24 ciudades de 21 departamentos. En particular, está presente en 26 terminales de transporte terrestre, 25 aeropuertos (vale la pena decir que al inicio del cuatrienio no se contaba con presencia en aeropuertos); así como en 17 oficinas ubicadas en Casas del Consumidor, Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, en la Cámara de Comercio de Buenaventura, en las oficinas del Invías y la Oficina de Relacionamento con el Ciudadano, ubicada en Bogotá.

Asimismo, se modificaron las competencias que desarrollaba el Despacho del Superintendente de Transporte, quien acumulaba la segunda instancia de todas las decisiones que se proferían en la Entidad, entre otras decisiones. Esto saturaba su labor administrativa y gerencial. En la actualidad, los Superintendentes delegados de las cuatro Delegaturas quienes resuelven, en segunda instancia, los recursos de apelación presentados por los investigados, entre otros asuntos relevantes.

También se reservó la facultad instructora exclusivamente en el Despacho del Superintendente. En el modelo que se encontró en 2018, los Superintendentes delegados producían indiscriminadamente órdenes de carácter general, lo que hizo necesario derogar más de 350 de estas, porque no generaban valor y si causaban costos, brindando así seguridad jurídica. Esta iniciativa mereció en marzo de 2021 un reconocimiento para la Superintendencia de Transporte por parte del Departamento Nacional de Planeación (DNP), como la entidad del Estado colombiano que logró mejores resultados en depuración de normas obsoletas.

◆ **Rediseño de la Aeronáutica Civil (Aerocivil) y el Instituto Nacional de Vías (Invías).**

El Gobierno nacional trabajó arduamente, junto al Departamento Administrativo de la Función Pública y el Ministerio de Hacienda, en el rediseño de estas dos entidades del sector transporte. Gracias a los esfuerzos realizados, en octubre de 2021 se modificaron las estructuras y plantas de la Aerocivil y del Invías, transformando sus modelos de operación y fortaleciendo principalmente sus áreas técnicas, para mejorar la movilidad de los colombianos.

◆ **Puesta en operación de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (Upit).**

Esta Unidad, creada mediante Decreto 946 de 2014, nace como una solución ante la necesidad de una visión integral para planear el desarrollo articulado de la infraestructura de transporte en Colombia. También es una apuesta por una estrategia de largo plazo, que guíe y priorice las inversiones requeridas. Sin embargo, solo casi seis años después de su creación, y como resultado de un trabajo liderado desde este Ministerio con el apoyo de la Vicepresidencia de la República, el Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Hacienda y el Departamento Administrativo de la Función Pública; se lograron establecer las condiciones presupuestales y administrativas para su puesta en operación. Entonces, mediante el Decreto 1819 de 2020, se adoptó la Planta de Personal de la Upit.

Así, comprometidos con el fortalecimiento del sector transporte y la institucionalidad de la Nación, en octubre de 2021 logramos poner en servicio esta entidad, que trabaja por el desarrollo de la infraestructura de transporte en el país con una visión técnica, intermodal y de largo plazo.

Para esto, definimos una hoja de ruta, los ejes transversales que guiarán las decisiones técnicas de esta unidad, y adoptamos el Plan Estratégico Institucional, donde se plan-

tea como visión ser una entidad líder en innovación y planeación eficiente, sostenible y resiliente de la Infraestructura de Transporte en Colombia, orientada a la generación de valor. También le apunta a convertirse en el apoyo técnico del sector transporte para la implementación de política pública de infraestructura de transporte que conduzca al país a alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU y la Estrategia Climática de Largo Plazo de Colombia 2050, entre otros aspectos contemplados.

En tal sentido, la Upit está encargada de la generación de estudios, evaluaciones y lineamientos para la formulación de política pública en materia de infraestructura de transporte, basada en información objetiva, confiable e integral, para mejorar la competitividad nacional y regional y el cierre de brechas. Con esto, le da soporte a uno de los objetivos clave del Presidente Iván Duque desde esta cartera: *lograr que el desarrollo de infraestructura de transporte en el país se convierta en una política de Estado, que trascienda gobiernos y mandatos*.

Desde su entrada en operación, esta entidad viene apoyando la actualización del Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), el cual es liderado desde el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y se han comenzado a liderar varias iniciativas y estudios en todos los modos en cumplimiento de su misión.

◆ Fortalecimiento de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), con apoyo del Fondo de Prosperidad Británico y del Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), suscribió, en 2019, un contrato con la empresa de consultoría Ernst & Young (EY) para dar inicio al proyecto de “Fortalecimiento del Gobierno Corporativo” de la entidad. Con este proyecto se buscó consolidar una entidad moderna, con mejores procesos administrativos y con un Consejo Directivo fortalecido, que además este acorde con las prácticas de los estándares de OCDE.

Con esto, la ANI es 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 apoyó la formulación de un programa de gobernanza empresarial, para mejorar los estándares y procesos administrativos de la Entidad.

En consecuencia, la Agencia se encuentra implementando acciones prioritarias y desarrollando la hoja de ruta en cada pilar de su Gobierno Corporativo: el Institucional, el de Riesgos, el de la Información, el de su Consejo Directivo y el de Sostenibilidad. Eso inició a partir de la expedición del nuevo Decreto 746 de mayo de 2022, que modifica la estructura y algunas funciones, con las cuales se fortalece el Gobierno Corporativo, entre las cuales se resalta un Consejo Directivo fortalecido y con mayorías independientes. Ahora bien, la ANI ha desplegado otras acciones y actividades en paralelo con la aprobación del Decreto: la aprobación de la Política de Gestión de Conocimiento, Política de Equidad de Género, profundización de los temas de Gobierno Corporativo y buenas prácticas a través de un módulo de inducción en la plataforma de capacitación de la entidad: Uniani.

Ese proceso de fortalecimiento e implementación de la consultoría ya deja buenos resultados. En marzo de 2022 la ANI recibió un premio otorgado por IJGlobal en Nueva York, a la mejor Entidad del Sector Público en América Latina. Esta distinción exaltó la Ley de Asociaciones Público Privadas en Colombia, que ha permitido el desarrollo del Programa de Cuarta Generación de Concesiones (4G) con éxito, y la estructuración, apertura de licitación y primeras adjudicaciones de las Concesiones del Bicentenario. Este premio es un

reconocimiento al compromiso del gobierno del presidente Iván Duque y su política de “Concluir, concluir y concluir” las obras de infraestructura concesionada en el país, como una política de Estado donde los proyectos son de los colombianos y de nadie más.

◆ **Mejoramiento del Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG) en el Ministerio de Transporte.**

Para todo el Sector Transporte, establecer una comunicación cercana con sus grupos de valor permite la generación de soluciones sostenibles y la generación de sentido de apropiación de las diferentes obras e iniciativas generadas en el propósito de conectar al país. En este sentido, desde nuestra llegada al Ministerio de Transporte nos comprometimos con el desarrollo de buenas prácticas y la ejecución de acciones que permita brindar servicios transparentes y oportunos a la ciudadanía, encaminados al cumplimiento de los objetivos trazados por el Gobierno Nacional.

Con esto en mente, trabajamos en el fortalecimiento digital de la Entidad, con el fin de socializar las estrategias digitales de información, y facilitar la consulta por parte de la ciudadanía. En la actualidad, el portal de internet del Ministerio cuenta con más de 10 espacios que integran información sectorial de interés para la ciudadanía. Otra evidencia de esta apuesta es la gestión de documentos en línea para los trámites, proceso que inició durante la pandemia y que a mayo de 2022 ya cuenta con 11 trámites virtuales y un OPA: Otro procedimiento administrativo.

Gracias a este mejoramiento, el Ministerio de Transporte aumentó su Índice de Desempeño Institucional, de acuerdo con la medición efectuada en 2022 a través del Formulario Único de Reporte de Avance de la Gestión (Furag). Esta medición evalúa la vigencia 2021, y en ella, el avance del Ministerio es contundente, pues obtuvo una puntuación de 92,2, muy superior al 74,5 que se tuvo en la medición efectuada en 2019, que evaluaba la gestión de 2018. Este resultado muestra una mejora de 17,7 puntos, cumpliendo ampliamente con la meta trazada en el Plan Nacional de Desarrollo.

Desde julio de 2021, todos los ciudadanos pueden acceder al micrositio del Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG) del Ministerio de Transporte, a través del link:

<https://mintransporte.gov.co/publicaciones/9516/mipg/>.

➤ **CUMPLIENDO METAS PND**

◆ **“Transformación de la Administración Pública”**

El Ministerio de Transporte superó ampliamente la meta establecida en el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 de mejoramiento del Índice de Desempeño Institucional, subiendo 17,7 puntos su medición de 2022 frente a los resultados de 2019.

◆ **Fenecimiento de la Cuenta Fiscal del Ministerio de Transporte.**

Recibimos un Ministerio de Transporte cuya Cuenta Fiscal venía con dictamen “No fenece. Desfavorable / con salvedades” desde 2011. Si bien esta circunstancia no fue identificada en su momento como objeto de intervención por parte del sector en el Plan Nacional de Desarrollo, consideramos relevante su mención en este informe, teniendo en

cuenta su impacto en la recuperación de la confianza de la sociedad en el Ministerio de Transporte como cabeza de sector, objetivo determinante a la hora de sacar adelante las estrategias que nos planteamos para conectar a los colombianos.

En tal sentido, realizamos una valoración de las principales causas de dicho dictamen y formulamos diferentes iniciativas que nos permitieran lograr el fenecimiento. En ese proceso, logramos subsanar hallazgos de la Contraloría General de la República, con diferentes acciones de tipo contable, como:

- o Depuración de las partidas conciliatorias en las conciliaciones bancarias, las cuales ascendieron a un 98%, con relación al comienzo del cuatrienio.
- o Depuración y actualización de la información en el Sistema Único de Gestión e información de la Actividad Litigiosa del Estado e-KOGUI, en el cual se registran todos los procesos judiciales a favor y en contra de la entidad, actualizando los procesos en curso, el monto de las pretensiones y el estado del proceso. También se establecieron las calificaciones de pérdida y/o ganancia del proceso y se calculan las provisiones contables para las posibles pérdidas, teniendo el control de los montos de las posibles contingencias en contra de la Nación. Todo esto lleva que las cifras reveladas en los estados contables sean razonables y ajustadas a los criterios de la norma.
- o La disminución de las partidas conciliatorias al cierre de las vigencias fiscales en las cuentas recíprocas, minimizándolas, con el fin de disminuir su impacto en el Balance consolidado de la Nación.
- o La entrega de los pasivos pensionales actuales (nómina de pensionados a cargo del Ministerio provenientes de la liquidación de entidades adscritas) en diciembre de 2019 a la Unidad de Gestión de Pensional y Parafiscales (UGPP).
- o La implementación de las Normas Internacionales de Contabilidad del Sector Público (NICSP) y del Nuevo Marco Normativo del Régimen de Contabilidad Pública (NMNRCP), de acuerdo a la resolución 533 de 2015 aplicable al Ministerio y la implementación y actualización del Manual de Políticas Contables de la entidad.
- o La depuración y actualización de los inventarios de los muebles e inmuebles del Ministerio.
- o De igual manera, emprendimos acciones preventivas y correctivas, en materia presupuestal.

Estos esfuerzos se tradujeron en que, luego de 10 años, el Ministerio de Transporte recibiera el fenecimiento de la Cuenta Fiscal en 2020, con el mismo resultado para la Cuenta Fiscal de 2021. Hoy podemos decir que los estados financieros y la ejecución presupuestal del Ministerio de Transporte son razonables, lo que se significa una alta confiabilidad de esta información.

7 GESTION RELEVANTE

◆ Fortalecimiento del Ministerio de Transporte.

El Ministerio de Transporte, con el apoyo técnico del Banco Mundial, inició en febrero de 2020 un proyecto de fortalecimiento institucional, con el propósito de modernizar y fortalecer la institucionalidad, gobernanza y la articulación del sector. Producto de dicha iniciativa, fue posible contar con un análisis de la documentación relacionada existente al inicio del proceso, un análisis de la estructura organizacional y del modelo de procesos vigente y la identificación de temas claves para el fortalecimiento del Ministerio, entre otros productos.

En 2021 continuamos con este propósito, alcanzando una primera versión del estudio técnico de rediseño organizacional del Ministerio de Transporte, de acuerdo con la guía del Departamento Administrativo de la Función Pública (DAFP), al igual que los proyectos de Decretos de modificación de la estructura organizacional y de modificación de la planta de la entidad, que fueron socializados con las organizaciones sindicales, siguiendo nuestra premisa de escuchar para construir.

Para estos Decretos se presentaron las solicitudes de concepto por parte del Departamento Administrativo de la Presidencia de la República (DAPRE) y de viabilidad presupuestal por parte de la Dirección General de Presupuesto del Ministerio de Hacienda, que continúan en trámite.

◆ **Alianza SENA.**

En 2021, con el objetivo de profesionalizar a todos los actores del sector transporte en Colombia, el Ministerio, en articulación con el Servicio Nacional de Aprendizaje (Sena), impulsó la certificación por competencias laborales mediante una “Certificación virtual” con 4.500 cupos en todo el país. Esta acción permitió a los transportadores reafirmar los conocimientos obtenidos a través de la experticia adquirida a lo largo de la vida laboral y, adicionalmente, obtener una certificación en las normas seleccionadas y disponibles, en un periodo de cerca de cuatro semanas. De igual manera, se promovieron programas de formación como cursos complementarios, operarios, técnicos y tecnológicos orientados a desarrollar conocimiento, que permitieran desempeñarse en una actividad productiva.

Entre junio y diciembre de 2021, fueron certificadas por el SENA 670 personas, y se expedieron 1.106 certificaciones, lo que indica que algunas personas se certificaron en más de una norma durante el proceso. El departamento que más inscripciones presentó fue Boyacá, con 158 personas certificadas; seguido por Tolima, con 77, y Bogotá, con 60. La norma donde más se presentaron inscripciones y certificaciones por competencias fue “Conducir vehículos pesados de acuerdo con procedimientos técnicos y normativa de tránsito y transporte”, con 218 certificaciones. A esta le siguieron “Conducir vehículos livianos de acuerdo con procedimientos técnicos y normativa de tránsito y transporte”, con 158 certificaciones.

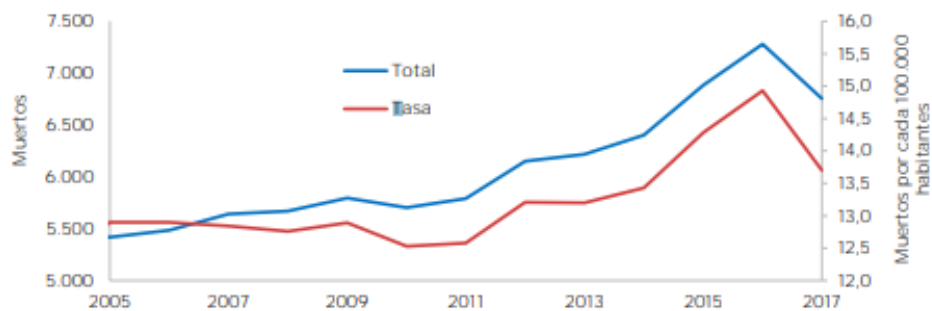


OBJETIVO 2. GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN EN LA OPERACIÓN DEL TRANSPORTE.

➤ SITUACION ENCONTRADA²

En materia de transporte seguro, a nuestra llegada se encontró que la mortalidad asociada con siniestros viales había aumentado en un 16 % entre 2009 y 2017.

Gráfica – Fallecidos por Siniestros Viales



► Fuente: Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 -2022. (pág. 579)

En este sentido, nos trazamos la meta de mejorar las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos, así como de construir una cultura ciudadana de corresponsabilidad y autorregulación para una movilidad segura, viendo y entendiendo la importancia de trabajar conjuntamente, porque la Seguridad Vial es responsabilidad de todos.

➤ LOGROS

◆ Institucionalidad Territorial para salvar vidas en la vía: Consejos Territoriales de Seguridad Vial.

La materialización de una política pública como la seguridad vial también se da desde el ámbito territorial. La cultura, la idiosincrasia y las actividades económicas de cada región son solo algunos de los factores que inciden en el abordaje y en las intervenciones de fenómenos con múltiples causas, como la seguridad vial. En ese sentido, la creación de una institucionalidad territorial como contraparte, aportante y agente activo del propósito común de salvar vidas en las vías, fue una prioridad para este Gobierno.

Antes del 2018, la interacción con las instancias territoriales desde el nivel nacional se limitaba a la suscripción de convenios interadministrativos que desarrollaban actividades de apoyo, asistencia técnica e intervenciones puntuales en materia de seguridad vial. Entonces, entendiendo la importancia de la mirada territorial para la consecución de los objetivos trazados y siguiendo nuestra premisa de construir sobre lo construido, encontramos que La ley 1702 de 2013, mediante la cual se creó la Agencia Nacional de Seguridad

² Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”.

Vial, también creó los Consejos Territoriales de Seguridad Vial, ámbito de concertación territorial y acuerdo de la política de seguridad vial en el país. Sin embargo, hasta agosto de 2018 ninguno había sido credo.

Así, dando aplicación a la normatividad existente, logramos que durante el primer semestre de 2019 los 32 departamentos de Colombia crearan sus Consejos Territoriales de Seguridad Vial. A través de dichos Consejos, generamos una coordinación interinstitucional durante todo el periodo de Gobierno, que permite a los departamentos gestionar las políticas públicas de Seguridad Vial en sus jurisdicciones, a través de un diálogo fluido, participativo y decisivo entre Nación-Territorio. Entre agosto de 2018 y el 31 de mayo de 2022, se realizaron 156 Consejos Territoriales de Seguridad Vial: 65 en 2020, 64 durante 2021 y 27 con corte al 31 de mayo de 2022.

◆ Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2032.

Con el objetivo de seguir fortaleciendo la política de seguridad vial para disminuir las muertes y lesiones graves causadas por los siniestros viales, el Gobierno nacional actualiza el Plan Nacional de Seguridad Vial versión 2022 – 2032, aplicando el enfoque Sistema Seguro. Hay que recordar que estos hechos son reconocidos a nivel mundial como un grave problema de política pública, dada la afectación a derechos fundamentales como la vida y la salud, que impactan el desarrollo personal, familiar y social, al tiempo que afectan la institucionalidad y la economía nacional,

El enfoque Sistema Seguro es un modelo de gestión de la seguridad vial, que ha sido reconocido en el ámbito internacional por su efectividad para proteger la integridad de los actores viales. Con él se ha trabajado en diferentes partes del país. Su principal fundamento radica en que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial, pues las lesiones graves y fatales siempre serán evitables.

Esta actualización representa un cambio en la concepción que de forma tradicional se le ha dado a la seguridad vial en Colombia. Gracias a esto, se está trabajando para dejar de lado el abordaje centrado, de forma casi exclusiva, en los comportamientos de los actores viales y en medidas reactivas, para trascender hacia un conjunto de medidas integrales, enfocadas en la prevención y actuación oportuna. También se busca que además de los aspectos comportamentales, sean considerados otros necesarios para prevenir la ocurrencia del siniestro, o minimizar la severidad de las lesiones, si estas ocurren.

Teniendo en cuenta el carácter multicausal de los siniestros viales, se convierte en una estrategia multisectorial. Por eso este nuevo Plan involucra la acción de más de 13 sectores de la administración pública, todos con un objetivo común: reducir en un 50% las fatalidades y lesiones por siniestros viales para 2031.

◆ Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial se creó por medio de la ley 1702 de 2013 como parte de la estructura administrativa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), para ser el encargado del manejo y la gestión de la información y el conocimiento relacionado con la seguridad vial en el país. Entre sus funciones también está apoyar y orientar el diseño, monitoreo, seguimiento y evaluación de las políticas públicas en materia de seguridad vial.

Como sector, siempre estuvimos convencidos del poder que tiene la gestión de la información para establecer estrategias de seguridad vial enfocadas a las necesidades puntuales de cada región, y así facilitar y fortalecer la toma de decisiones a nivel local y

regional. Esto porque consideramos fundamental tener claridad sobre las causas y efectos que tienen los siniestros viales sobre la sociedad, para así poder determinar acciones que realmente generen un impacto positivo en materia de seguridad vial.

En este sentido, uno de nuestros principales logros es la creación de la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT), a través de la suscripción, en 2020, de un Memorando de Entendimiento. En este participaron inicialmente 26 entidades del nivel nacional, departamental, esquemas asociativos y municipales. En este esquema, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial es el nodo líder de la red, con el objetivo de fortalecer las capacidades técnicas que facilitan la toma de decisiones en materia de seguridad vial basados en datos.

Esta iniciativa fue muy bien recibida en diferentes regiones del país, al punto de que en mayo de 2022, cerca de celebrar su segundo aniversario, ya hacen parte de ella 115 entidades territoriales: 25 departamentos y 90 municipios.

Desde la ROT se han puesto a disposición de los miembros herramientas de acceso a información como el portal de datos, en el que se pueden consultar más de 15 tableros con información organizada por los pilares del modelo de gestión del sistema seguro; la app 'Al día con la vía'; el plan de capacitaciones sobre la política pública, gestión de datos y seguimiento y evaluación de las políticas; el curso virtual de indicadores y sistema de información geográfico; la estructura de boletines y reportes de seguimiento, y el acceso a ArcGIS para poder georreferenciar la información desde el territorio con el fin de poder mejorar en la toma de decisiones.

Hasta mediados de junio de 2022, se han adelantado más de 35 sesiones de capacitación en temas como política pública, gestión de datos y procesos de seguimiento y evaluación.

- o I Congreso Internacional de Observatorios de Seguridad Vial ROT.
- o En mayo de 2022 se realizó el primer Congreso Internacional de Observatorios de Seguridad Vial, que tuvo la participación de 414 asistentes. De ellos, 37 fueron entidades locales, 170 representantes de la ROT, 83 entidades nacionales, 19 de la Academia y 105 Sector Privado. El evento contó con dos conferencistas de Chile, dos de Costa Rica, uno de Brasil, uno de Estados Unidos, un canadiense y un experto del Reino de los Países Bajos.



- o I Asamblea de la Red de Observatorios de Seguridad Vial. También en mayo se realizó la Asamblea de la Red de Observatorios de Seguridad Vial (ROT) en Bogotá. Esta contó con la asistencia de 195 participantes, 178 representantes de la ROT, mientras que 17 Entidades territoriales asistieron como observadores
- o **Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil**. El Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil (FISEVI) es una iniciativa creada por la Fundación Gonzalo Rodríguez que promueve el diálogo entre actores que cumplen roles significativos en seguridad vial, como gobiernos, organismos internacionales, fiscalizadores, ingenieros civiles y viales, trabajadores de la salud, docentes, organizaciones de la sociedad civil, transportistas profesionales, medios de comunicación, instituciones privadas vinculadas a la temática, entre otros.

Colombia fue sede del 4º FISEVI, evento que se llevó a cabo del 9 al 11 de marzo de 2022, con la participación de 26 ponentes internacionales de más de 12 países, quienes compartieron experiencias, casos de éxito y buenas prácticas para prevenir y mitigar la siniestralidad vial que afecta a niñas, niños y adolescentes. En este escenario se ratificó el compromiso con los derechos de los niños, especialmente en la promoción de entornos seguros, para lo cual es necesario continuar desarrollando políticas, estrategias y planes con un enfoque integrado de la legislación, la infraestructura, los vehículos, el factor humano, la gestión de la velocidad, en el marco del Sistema Seguro.

◆ **Programa SETA – Supervisión Especial de Temporada Alta enfocada en la seguridad de los usuarios.**

El programa de Supervisión Especial de Temporada Alta (Seta), nace desde la Superintendencia de Transporte en 2019, como una herramienta de prevención para vigilar que los concesionarios de la red vial de transporte terrestre nacional ofrezcan a los ciudadanos una infraestructura en condiciones óptimas, especialmente en los momentos de mayor demanda.

Se realiza anualmente en tres etapas: inspección en vía con levantamiento de hallazgos, implementación de planes de acciones de mejora y verificación en campo. Durante la pandemia, el programa se desarrolló a través de mesas de trabajo virtuales, haciendo seguimiento a partir del último plan de mejoramiento. En 2021 se incorporaron al programa otras infraestructuras de transporte, como terminales de transporte terrestre habilitados y aeropuertos concesionados. La siguiente tabla presenta los resultados del programa desde su implementación, con corte a mayo de 2022:

Año	2019	2020	2021	2022
No. Infraestructuras inspeccionadas	117	No se realizó en campo debido a la emergencia sanitaria	40	39 en fase 1 de inspección
No. de hallazgos identificados	10.506		2.887	1.643
% avance plan de mejoramiento	64,14%		63,9%	En proceso Fase 2.

Fuente: Superintendencia de Transporte – Delegatura de Concesiones de Infraestructura

➤ GESTIÓN RELEVANTE

◆ Mesas de Articulación Interinstitucional (MAI).

Las Mesas de Articulación Interinstitucional (MAI) son otra instancia que permite materializar la política pública de seguridad vial, desde una mirada territorial. En ellas interactúan, de manera directa, las autoridades locales y nacionales, con el fin de conocer el estado de siniestralidad vial en el país y coadyuvar en su atención. En 2019 se realizaron las primeras en las ocho regiones en las que está distribuida la acción territorial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En lo corrido del 2022, con corte a mayo, se han realizado 50 Mesas de trabajo en todo el territorio nacional

◆ Pequeñas Grandes Obras (PGO).

Desde 2018, el Gobierno nacional adelanta el programa “Pequeñas Grandes Obras”, que permitió realizar intervenciones rápidas a la infraestructura vial, orientadas a la prevención, la mitigación de la siniestralidad vial y a la reducción de víctimas por siniestros viales, con la participación de todos los actores y agentes responsables en los contextos urbanos y rurales del país. Durante la fase I del programa se realizaron 425 diseños y 280 obras en 100 municipios y 26 departamentos del país, con una inversión cercana a los 35.000 millones de pesos.

El Departamento Nacional de Planeación (DNP) realizó una evaluación de impacto de esta primera fase, que arrojó, entre las conclusiones más relevantes, que el cambio en la infraestructura tiene efectos en el comportamiento de los actores viales en términos de seguridad vial, generando un efecto positivo en la reducción de velocidad de los sectores intervenidos, así como en el número de siniestros con lesionados y con daños a nivel municipal.

Esos resultados dieron la pauta para darle continuidad al programa. Para la fase II se implementaron puntos de intervención que contaban con estudios y diseños del programa PGO I, beneficiando a 19 municipios de 13 departamentos, con 64 intervenciones por



un costo aproximado de 8.300 millones de pesos. Ya para la fase III se han adelantado 624 diseños, y se proyecta la intervención de 234 puntos adicionales durante el segundo semestre de 2022.

Este trabajo se complementa con el enfoque del Sistema Seguro, a través del cual se orienta la gestión de velocidad a través de intervenciones para el mejoramiento de los tramos o intersecciones viales con alto potencial o concentración de siniestros. Actualmente estamos adelantando un proyecto que tiene 97 tramos en etapa de diseños, dos en etapa previa a la implementación, y cuatro en implementación, en mayo de 2022. Aquí se han priorizando los seis departamentos con mayores tasas de siniestralidad: Antioquia, Valle del Cauca, Cundinamarca, Cesar, Tolima y Santander. La inversión ronda los 27.400 millones de pesos.

◆ **Proyecto de Ley 2022 de Seguridad Vial: Normas Internacionales en Adhesión.**

Como ya se mencionó en la sección “Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2032”, Colombia ha reconocido la importancia del plan mundial para el decenio de acción por la seguridad vial. En atención a esto, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial han configurado una propuesta para el abordaje de la Seguridad Vial del país para los próximos diez años, que recoge los pilares internacionales de infraestructura, velocidad, vehículos, comportamiento y atención integral a víctimas de siniestros.

En marzo de 2022 radicamos en el Congreso el proyecto de Ley que busca aprobar la Adhesión de Colombia al Acuerdo de 1958 de la Organización de las Naciones Unidas, que busca mejorar los estándares vehiculares y homologaciones. Este es el primer paso de Colombia para implementar los instrumentos jurídicos internacionales que recomienda la Organización Mundial de la Salud, lo que, sin duda, demuestra el compromiso del país, pues de aprobarse esta adhesión, al convertirnos en el primer país de América Latina y el Caribe en hacer parte de este acuerdo. Esto permitirá contar con vehículos con los estándares de mayor reconocimiento internacional. Para mayo de 2022, el proyecto tiene aprobación en primer debate en el Congreso de la República

◆ **Regulación Técnica Vehicular.**

Desde el sector transporte hemos venido trabajando en la armonización de la reglamentación del país con la normatividad internacional. En este momento, se ha adelantado el proceso de actualización de cinco reglamentos técnicos vehiculares: cintas retrorreflectivas, frenos de vehículos de cuatro y más ruedas, llantas de vehículos de cuatro y más ruedas, acristalamientos, y sistemas de retención: Cinturones de seguridad y sus anclajes. Se espera continuar con el proceso para dejar en firme la normatividad, mediante la adopción de reglamentos internacionales de desempeño que establezcan una transición concertada hacia mejores prácticas de seguridad de vehículos en el país.

◆ **Regulación para la Protección de Motociclistas en las vías**

- o **Expedición de reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos y similares.** Se expidió la Resolución 1080 de marzo de 2019 considerando que, según la Organización Mundial de la Salud, para los conductores de los vehículos contemplados en la Resolución, usar un casco de calidad puede reducir el riesgo de muerte por trauma craneoencefálico hasta en 40%. A partir de la expedición de esta Resolución, se emprendieron actividades para sensibilizar a los motociclistas sobre las características

que deben tener los cascos para lograr salvar vidas, participar en la Feria de las 2 Ruedas (F2R) en Medellín en 2019. Este es el evento más importante para la industria de la motocicleta en Colombia, en el cual el stand recibió la visita de cerca de 3.000 personas.

También se ha participado en eventos como Motofest, MotoGO, semanas de la seguridad vial a nivel regional y el Día del Motociclista, entre otros.

- o **Establecimiento de las condiciones mínimas de uso del casco protector para los conductores y acompañantes de vehículos tipo motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros, cuatrimotor.** Mediante Resolución 23385 de 2020 se buscó promover que los conductores y acompañantes usen correctamente el casco y así reducir fatalidades viales de motociclistas por trauma craneano y trauma craneoencefálico.

◆ Sistema de Atención a Víctimas de Siniestros Viales.

Sin duda, los siniestros en las vías son un importante reto a nivel mundial, que demanda la adopción de estrategias innovadoras y efectivas para su respuesta. Según datos de la Organización Mundial de la Salud, anualmente mueren 1,35 millones de personas en el mundo por esta causa, y el 93% de las víctimas provienen de países de ingresos bajos y medianos, aun cuando estos países registran solo el 60% de los vehículos. Igual de preocupante resulta el hecho de que es la primera causa de mortalidad para personas entre los 5 y 29 años³. En consecuencia, iniciamos una serie de estrategias tendientes a garantizar la calidad y oportunidad de la atención a las personas que atraviesan por esta situación. En tal sentido creamos los siguientes instrumentos:

- o **“Lineamientos para la adopción de rutas de atención integral a víctimas de siniestros viales”**, que contiene los aspectos normativos, conceptuales y metodológicos para la formulación de las rutas de atención integral bajo un marco de integralidad, brindando orientación inicial a los territorios para la realización del diagnóstico, identificación de actores y capacidades que permitan crear rutas acordes a la realidad y características, de acuerdo con su dinámica.
- o **ABC SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito) para víctimas de siniestros viales**, como instrumento orientador dirigido a familiares y víctimas de siniestros viales, con el cual se proporciona información de los aspectos más importantes que se deben tener en cuenta para hacer las reclamaciones iniciales ante las aseguradoras, y los amparos otorgados en la Ley.
- o **ABC Jurídico para Víctimas de Siniestros Viales** documento orientador, que brinda información de aspectos importantes a tener en cuenta por parte de las víctimas de siniestros viales, para hacer uso de las herramientas otorgadas en la Ley y ejercer sus derechos.

◆ Las Alianzas y la corresponsabilidad por la seguridad vial.

Desde el inicio de la gestión entendimos que la seguridad vial es una tarea que implica la corresponsabilidad de todos los actores viales. Por eso, el Gobierno nacional emprendió acciones para generar relacionamiento con actores clave públicos, privados, de la academia y de la cooperación internacional. Esto permitió alcanzar las siguientes alianzas:

3 Organización Mundial de la Salud. GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY. 2018

- o **Gran Pacto por la Seguridad Vial**, suscrito en junio de 2019, fue firmado con el Comité Empresarial de Seguridad Vial, para realizar un trabajo coordinado en la construcción de una estrategia que fomente una movilidad segura en las carreteras de Colombia, a través de una articulación público - privada.
- o **Pacto por la Seguridad Vial de Niños, Niñas y Adolescentes**, suscrito el en agosto de 2019 por el Gobierno nacional junto a las Naciones Unidas y el Comité Empresarial de Seguridad Vial.
- o **Pacto por la Seguridad Vial de Ciclistas**, suscrito en septiembre de 2019 con representantes de colectivos de ciclistas.
- o **Pacto Territorial por la Seguridad Vial**, suscrito en diciembre de 2021 con la Federación Nacional de Departamentos, la Asociación Colombiana de Ciudades Capitales y la Federación Colombiana de Municipios.
- o A nivel internacional, en noviembre de 2020 la ANSV se convierte en miembro del International Road Traffic and Accident Database (Irtad), la base de datos internacional de tráfico y accidentes por carretera más importante del mundo, de la que hacen parte 80 países como miembros y observadores de más de 43 países.

◆ **Escuela Virtual de Seguridad Vial.**

En enero de 2021, el Ministerio de Transporte y la ANSV abrieron el portal de la “Escuela virtual de Seguridad Vial”, con una biblioteca de casi 200 recursos digitales y objetos virtuales de aprendizaje (OVA) con diferentes contenidos en educación vial. Estos son presentados de forma lúdica y dinámica en microcápsulas de conocimiento a través de audios, video tutoriales, simuladores, animaciones, infografías, entre otros.

Desde ese momento, y hasta el 31 de mayo de 2022, se registraron 375.000 visitas a la Escuela Virtual, 186.000 consultas a los recursos y 35.000 usuarios frecuentes, es decir, usuarios que han consultado en promedio 11 recursos.

◆ **Ruta Nacional por la Seguridad Vial.**

La Ruta Nacional por la Seguridad Vial es una feria pedagógica itinerante que recorre el país con actividades experienciales en seguridad vial. Este programa desarrolló su primera versión en el primer semestre de 2021. La segunda inició en el mes de mayo de 2022, y tendrá un alcance temporal y regional mayor, pues busca llegar a los 32 departamentos del país. En la ejecución de la primera fase realizamos cerca de 243.000 sensibilizaciones (participaciones registradas de una persona en una de las actividades experienciales), y se intervinieron cerca de 45.000 actores viales. El programa llegó a 88 municipios del país y realizó 213 jornadas pedagógicas.

◆ **Guías de Protección a Ciclistas.**

Conscientes que día a día aumenta el número de ciclistas en las vías del país, su protección también se volvió una prioridad para el Gobierno nacional, teniendo en cuenta su vulnerabilidad al no tener un vehículo que los proteja, y sabiendo que la seguridad vial es una responsabilidad de todos. Por eso decidimos visualizar recomendaciones a actores viales sobre cómo protegerlos. Así nació la “Guía de Protección a Ciclistas”, con la cual buscamos que los demás actores viales se concienticen, entiendan cómo deben comportarse cuando interactúan con los usuarios de bicicletas en las vías, y sepan cómo

cuidarlos y así prevenir siniestros viales. La Guía también busca que los ciclistas conozcan sus derechos como actores viales, y cumplan con sus deberes para interactuar adecuadamente con los demás actores viales.

Su contenido fue elaborado por varios expertos en movilidad, que a través de mesas de trabajo con BiciRed Colombia, representaron a los diferentes colectivos de ciclistas en el territorio desde la parte urbano y rural, usando la bicicleta como medio de transporte y en otros casos de manera recreativa. Este documento, presentado por el Gobierno en marzo de 2020, está compuesto por seis capítulos, cada uno enfocado en un actor vial particular. La guía se puede encontrar en <https://ansv.gov.co/es/escuela/5259>.

◆ **Guía de protección al motociclista.**

La Guía de Protección al motociclista es un documento generado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial donde se encuentran recomendaciones y sugerencias para que, mediante acciones puntuales y cotidianas, se generen comportamientos y conductas seguras en la vía, atendiendo a los principios básicos de autocuidado y corresponsabilidad en la interacción con los demás actores viales. Con esto esperamos seguir contribuyendo a la meta de reducir la siniestralidad vial y las víctimas resultantes de estas situaciones.

◆ **Nuevo Modelo de Licenciamiento.**

Dando cumplimiento al compromiso de revisar, actualizar e implementar el modelo de otorgamiento, renovación y recategorización de licencias de conducción para todo tipo de vehículo, se desarrollaron estudios para establecer los elementos de soporte de las mejoras propuestas. Como resultado, se lograron expedir las resoluciones 9425 de 2022, que actualiza los contenidos de formación para los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), y la 30355 de 2022, que permite a personas con sordera profunda acceder al trámite de las licencias de conducción de vehículos particulares. Esta última implica que las autoridades de tránsito y organismos de apoyo al tránsito deberán hacer ajustes razonables para el acceso de usuarios de lengua de señas.

En el mismo sentido, se tienen avances en la Resolución con la estructura del examen teórico y práctico y los requisitos de registro y operación de los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE), contemplando la automatización completa de este examen, entre otros aspectos. Esto también incluye la definición de la tarifa a pagar por parte del



usuario por presentar este examen, por categoría de licencia. De igual forma, se avanzó significativamente en el Diseño y desarrollo de plataforma tecnológica de la Agencia Nacional de Seguridad Vial para la evaluación de conductores.

◆ **Circular Única como garantía de seguridad jurídica.**

Sin lugar a dudas, uno de los logros más significativos del sector. Tuvo lugar en el marco de 30 años de operación de la Superintendencia de Transporte, y fue la expedición de la Circular Única de Infraestructura y Transporte, por medio de la cual se organizaron, de manera clara y sencilla, las instrucciones vigentes que aplican para el sector, instrumento de fácil acceso para los vigilados y la ciudadanía en general.

La base para la creación de esta nueva Circular Única fue un ejercicio de simplificación y racionalización del ordenamiento jurídico del sector, que significa un alivio para los ciudadanos y empresarios, pues genera acceso a la normatividad vigente de manera sencilla, legal y transparente.

El ejercicio de elaborarla comenzó con una convocatoria hecha en abril de 2020, a través de la que el sector privado identificó las circulares que causaban costos y no generaban ningún valor para los mercados. Gracias a esta acción, en marzo de 2021 la Superintendencia de Transporte fue reconocida como la entidad del Estado colombiano que logró mejores resultados en depuración de normas obsoletas.

◆ **Fortalecimiento de la gestión del riesgo en el Transporte de Sustancias Peligrosas.**

Con la finalidad de mejorar la gestión del riesgo en el transporte de mercancías peligrosas en el país, especialmente en el modo carretero, entre 2020 y 2021 se elaboró un diagnóstico de la situación actual, línea base del transporte de mercancías peligrosas, incluidos otros modos de transporte, así como una revisión internacional de las reglamentaciones de transporte de mercancías peligrosas y un diagnóstico de los procesos de inspección, vigilancia y control existentes y relativos al transporte de mercancías peligrosas. Todo esto alineado con el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Plan de Acción del CONPES 3868 de 2016 “Política de Gestión del Riesgo Asociación al Uso de Sustancias Químicas”, la política integral para enfrentar el problema de las drogas - Ruta Futuro y el Plan Nacional de Contingencia frente a pérdidas de contención de hidrocarburos y otras sustancias peligrosas.

Como resultado se determinó la necesidad de actualizar el marco normativo del transporte terrestre de mercancías peligrosas. Así las cosas, se han definido las situaciones problemáticas y oportunidades de mejora de la reglamentación establecida en la sección 8 “Transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera” del Capítulo 7 Parte 2 Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 Único del Sector Transporte, en términos de hacer más efectiva la aplicación de los requisitos y condiciones técnicas para el transporte seguro de las mercancías peligrosas y mejorar la comunicación de peligros y la atención a emergencias en caso de incidentes o accidentes durante el transporte carretero de estas mercancías.

Asimismo, se han identificado otras oportunidades de mejora, así:

- o **Curso básico obligatorio de capacitación para conductores que transporten mercancías peligrosas.** Desarrollando parte del mejoramiento del transporte de mercancías peligrosas, se inició en 2021 el proceso de actualización y profundización del curso básico obligatorio de capacitación para conductores que transporten dichas mercancías, reglamentado a través de la Resolución 1223 de 2014 del Mi-

nisterio de transporte. En ese sentido, el proyecto de actualización está enfocado en modificar el contenido, duración, intensidad horaria y modalidad (método) de aprendizaje tanto del curso básico obligatorio de capacitación y así como del curso de actualización. Actualmente, se cuenta con el borrador de actualización de la Resolución 1223 de 2014, el cual se ha socializado y se encuentra en revisión por parte de la ANSV y la Superintendencia de Transporte.

- o **Registro del transporte terrestre de carga por carretera de sustancias controladas en el Registro Nacional de Despacho de Transporte de Carga.** En cumplimiento de varios compromisos establecidos en el Marco del Seguimiento a la Implementación de la Política Ruta Futuro, y lo establecido en la Resolución 0001 de 2015 “Por la cual se unifica y actualiza la normatividad sobre el control de sustancias y productos químicos”, el Ministerio de Transporte deberá reglamentar el registro del transporte terrestre por carretera de sustancias controladas en el Registro Nacional de Despacho de Transporte de Carga (RNDC). En atención a esto, actualmente se desarrolla el proyecto de resolución.

Dicho acto administrativo desarrollará el procedimiento para el registro en mención, teniendo en cuenta como mínimo los datos de vehículo (placa, tipo, carrocería) y de la carga (clase de mercancía, número de unidades, peso, cantidad, ruta, remitente). Así, se logrará atender la necesidad no solo de regular el transporte de sustancias controladas, sino también el registro de los empresarios de transporte privado, ya que si bien las empresas de transporte público habilitadas por el Ministerio de Transporte para prestar el servicio el Servicio Público de Transporte de Carga por Carretera en el territorio nacional deben registrar obligatoriamente sus operaciones en el RNDC, las empresas de transporte privado no tienen actualmente la obligación de realizar el registro de sus operaciones en dicho aplicativo.

◆ Zonas Diferenciales de Transporte (ZDT).

Gracias a las facultades otorgadas al Ministerio de Transporte en el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022, en coordinación con el Ministerio de Educación, lideramos la expedición del Decreto 746 de 2020, para poder garantizar las condiciones de accesibilidad y seguridad, promover la formalización del servicio de transporte público y garantizar a los pobladores los servicios de tránsito y transporte, en municipios cuyas características impidan la normal prestación de ellos.

Gracias a esta acción, desde la expedición del decreto y hasta mayo de 2022, se recibieron 33 solicitudes para la declaración de zonas diferenciales para el transporte escolar, provenientes de 37 municipios con dificultades de accesibilidad en los departamentos de Tolima, Cundinamarca, Cauca, Antioquia, Boyacá, Santander, Valle del Cauca, Nariño y Huila. Adicionalmente, se han recibido seis solicitudes para la declaración de zonas diferenciales para el transporte de pasajeros de los municipios de Uribía (Guajira) y Ocamonte (Santander). Con corte a mayo de 2022, cinco de las solicitudes cuentan con visto bueno del Ministerio de Educación, y se está efectuando el proceso correspondiente para la expedición de los actos administrativos que declararían zonas diferenciales para el transporte escolar en jurisdicción de esos municipios.

- o Entre los avances en esta materia se tiene que, de acuerdo con el Decreto 746 de 2020, desde el Ministerio de Transporte se creó la Zona Diferencial para el Tránsito en el municipio de Leticia (Amazonas), para la prestación de los servicios de tránsito, mediante la Resolución 20223040029805 de mayo de 2022. En esta se indican temas relacionados a duración, conformación, extensión, ubicación geográfica

y demás condiciones transitorias y necesarias para garantizar las condiciones de seguridad, permanente y acceso efectivo de la población a los servicios de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes que se prestan a través de los Centros de Diagnóstico Automotor.

◆ **Acciones contundentes contra la ilegalidad y la informalidad.**

- o **Expedición de la Circular 15 de 2020.** Con la intención de combatir la ilegalidad de forma contundente, se expidió la Circular 15 de 2020 por la cual se instruyó a los organismos de tránsito de todo el país sobre la actualización del Plan Estratégico de Vigilancia y Control del cumplimiento de las normas de transporte y tránsito, especialmente, en los términos exigidos por la ley y el Ministerio de Transporte, entre otras disposiciones.
- o El Gobierno nacional, desde la Superintendencia de Transporte, en ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control, realizó operativos enfocándose en terminales de transporte, peajes, y vías nacionales, en donde con el acompañamiento ineludible de la Dirección de Tránsito - DITRA y el personal operativo de las terminales, se alcanzaron los siguientes resultados:

Entre 2019 y mayo de 2022 se adelantaron más de 8.600 operativos a más de 219.000 vehículos que transitaron por nuestro territorio.

Específicamente en las terminales de transporte se adelantaron operativos de verificación de documentación reglamentaria como seguros, RCE, RCC, RTM, SOAT, tarjeta de operación y licencia de conducción. En estos operativos también se verifica el cumplimiento de los protocolos de bioseguridad, contratos de transporte, convenios de emergencia, alcoholimetría y se realiza control al sobrecupo y el relevo de conductores para



aquellos trayectos que tienen una duración superior a las 8 horas. Entre 2019 y mayo de 2022 se llevaron a cabo más de 3.700 operativos, verificando 34.000 vehículos aproximadamente. Así mismo, se realizaron 765 operativos en peajes con la inspección de 33.600 vehículos aproximadamente.

En los peajes, se acompaña a la Ditra realizando sensibilizaciones a pasajeros y conductores, vehículos particulares, motos y vehículos de carga.

La formalidad y la legalidad en las regiones del país ha sido un tema preponderante, y los operativos que se realizan en las vías, con el acompañamiento de la DITRA y/o las autoridades de tránsito de cada municipio o ciudad, se desarrollan con el fin de verificar que la documentación se encuentre en regla, tanto para vehículos particulares como de servicio público. Y aunque luego de estos controles se advierten situaciones que terminan en investigaciones administrativas, también es cierto que la Superintendencia de Transporte ejerce una actividad de promoción y prevención, para que la legalidad y formalidad de la prestación del servicio público de transporte en cada una de las jurisdicciones de los correspondientes organismos de tránsito sea el objetivo fundamental.

- o **Investigaciones a Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) y Centros de Enseñanza Automovilística (CEA).** Desde 2019 y hasta mayo de 2022 se han adelantado 43 investigaciones a CDAs, que han llevado a sanciones en 16 casos, suspensión de la habilitación en 9 y multa en 7. En relación con los CEAs, por su parte, se iniciaron 112 investigaciones, arrojando 101 sanciones, 96 con la suspensión de la habilitación y 5 con multa.
- o **Control Aeronáutico – Investigaciones a Aerolíneas.** Con la expedición de la Ley 1955 del 25 de mayo 2019, la Delegatura para la Protección de Usuarios del Sector Transporte recibe la competencia para conocer y decidir sobre la protección de derechos y deberes de los usuarios del sector aéreo. En este sentido, desde ese momento y hasta mayo de 2022, se reporta el inicio de 81 investigaciones a 31 aerolíneas, de las cuales 24 han terminado en sanción a 8 aerolíneas, por un valor total de 3.384 millones de pesos aproximadamente.

➤ CUMPLIENDO METAS PND

Se disminuyó el número de personas lesionadas con incapacidades permanentes por siniestros de 15.173 en 2017 a 10.633 en 2021 (cifra preliminar).

OBJETIVO 3: SISTEMAS INTELIGENTES, ANÁLISIS Y GOBERNANZA DE LA INFORMACIÓN PARA LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE Y DEL TRÁNSITO.

Nos propusimos fortalecer los sistemas, apostar por el análisis y gobernanza de la información del sector, teniendo en cuenta las plataformas actuales y enfocándonos en la interoperabilidad, los métodos alternativos de obtención y generación de información y disponer de la infraestructura tecnológica necesaria para la competitividad.

➤ LOGROS

◆ Adjudicada Nuevo contrato del RUNT.

Desde el primer día tuvimos claro que nuestro deber era garantizar la continuidad de la operación del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), para proteger la legalidad, transparencia y seguridad de los trámites que integran los registros que lo componen. Hay que recordar que cuando llegamos al Ministerio, encontramos que el plazo de ejecución del contrato de la concesión que estaba operando vencía el primero de mayo de 2019, y que para agosto de 2018 no se contaba con una estructuración definida para un nuevo contrato, que permitiera abrir la licitación pública, realizar la adjudicación e iniciar el empalme entre el operador saliente y el entrante. Ninguna de esas actividades, que debieron ocurrir en la vigencia de ese contrato, que en principio era de 11 años y medio, se habían llevado a cabo.

Esto nos obligó a realizar un trabajo sin precedentes. Partiendo de la naturaleza y complejidad del proyecto, fue necesario adelantar actividades de planeación, conformación de equipo, consolidación de parte de la información de la operación actual, análisis de necesidades con los involucrados, definición de un modelo de operación por dominios y servicios, estructuración del modelo financiero, y construcción de los apéndices técnicos



y demás documentos que soportan el proceso licitatorio, entre muchos otros temas. Adicionalmente, en el camino se presentaron varias situaciones, de diferentes tipos, que impactaron y afectaron el cronograma que nos habíamos propuesto.

No obstante, en marzo de 2022 alcanzamos el objetivo de adjudicar el nuevo contrato del RUNT, el gran cerebro que consolida y administra todos los datos de los registros del sector de tránsito y transporte, inversión que asciende a 805.209 millones de pesos. Esto fue un verdadero reto, ya que aparte de estructurar y adjudicar el nuevo contrato, se tuvo el enorme trabajo de garantizar la prestación de este servicio público fundamental para el sector.

El nuevo RUNT estará enmarcado en la transformación tecnológica que vive el país, que viene presentando un crecimiento importante en el sector tecnológico. Del nuevo modelo de operación que se planteó se desprenden una serie de beneficios, como que a partir de este contrato, el Ministerio de Transporte tendrá derecho a un porcentaje de participación de la explotación comercial de la información contenida en el registro. Esto genera un mayor control por parte de la entidad sobre los negocios que adelante el nuevo contratista con la información derivada de los registros.

“... desde el primer momento en esta audiencia nosotros advertimos, que por parte de las empresas que represento, tenemos la total certeza en las calidades de esta mesa directiva.

El día de hoy hemos sido testigos de un precedente grato para el derecho administrativo y la contratación pública y es que, la mesa directiva, el Ministerio, ha puesto de presente la finalidad de los principios de la contratación pública, los fines estatales, la búsqueda de la selección objetiva, la oferta más favorable, superando vicisitudes y controversias que la verdad nos preocupaban desde un principio y lo advertíamos en esta misma audiencia, y es que, estábamos viendo una evaluación que no estaba acorde con ese que hoy el Ministerio ha puesto de presente y que de verdad celebramos y aplaudimos, a mi forma de ver, existían unos puntos de la mayor relevancia que tenían ser absueltos y estudiados, buscando siempre la pluralidad de los oferentes y no eran fáciles y me uno a las palabras que decía hace un momento la Ordenadora del Gasto, y es que este era un esfuerzo muy grande que estaba siendo el comité evaluador y no lo vamos a demeritar porque la verdad es un esfuerzo grande y no es fácil.

“Muchas gracias, buenas noches,... ante todo, agradecer al Comité Evaluador, agradecer a la mesa del Ministerio de Transporte. Me uno a las palabras de mis antecesores, el estudio ha sido juicioso y bastante bien sustentado y nos ha dado la razón que en todo momento hemos manifestado respecto de las calidades y posibilidades de Colombia Telecomunicaciones como miembro oferente de la Promesa de Sociedad Futura respecto de los demás aspectos, no tenemos ningún comentario.”

Promesa de Sociedad Futura Trámites Digitales Integrales – TDI

<https://www.youtube.com/watch?v=PRlyqbsbQP4&t=11738s> (3:11:59 a 3:12:33)

Lo que pasa es que jurídicamente no podemos compartirlo, jurídicamente se cae de todo su peso los argumentos que nos habían presentado y creo que aquí muchos, de las personas que estamos en esta audiencia, en los break compartíamos las mismas preocupaciones. Afortunadamente, el Ministerio de Transporte, ha albergado por el principio de legalidad, por el deber de selección objetiva, por la transparencia que establece el artículo 24 de la Ley 80, y eso nos lleva a que en este momento tengamos pluralidad de oferentes dentro de este proceso.

...

En todo caso si admiro lo que se está realizando por parte del Ministerio y es el cumplimiento del principio de legalidad, el apego a la ley, al debido proceso a la jurisprudencia y a la doctrina que ha sido un gran ejemplo de lo que hoy ustedes han presentado en este auditorio y que se convierte en un precedente en los procesos de contratación estatal. Muchas gracias.”

Promesa de Sociedad Futura RUNT Digital

<https://www.youtube.com/watch?v=PRlyqbsbQP4&t=11738s> (3:05:38 a 3:09:32)

“...por parte de este proponente solamente manifestar y reiterando lo manifestado..., que este es un buen momento y agradecemos que el Ministerio de Transporte y la ordenadora del gasto hayan realizado un análisis exhaustivo en el tema jurídico que de verdad en algún momento del proceso, podría generar cierta suspicacia y ciertos problemas de interpretación y en el resto de la evaluación y la que acabamos de revisar, no tenemos ningún comentario al respecto.”

Promesa de Sociedad Futura RUNT Digital 2.0

<https://www.youtube.com/watch?v=PRlyqbsbQP4&t=11738s> (3:09:57 a 3:10:34)

A continuación, algunos fragmentos de la audiencia de adjudicación del RUNT en los que los oferentes expresaron su percepción del proceso:

◆ Sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico.

Debido a diversas inquietudes suscitadas con posterioridad a la expedición de la Resolución 546 de agosto 2018, mediante la cual se adecuó la reglamentación del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV) y se establecieron normas de protección a los usuarios; así como a la necesidad de evaluar dichas normas para garantizar la correcta implementación del Sistema IP/REV y su sostenibilidad en el tiempo, se hizo necesario establecer dos prórrogas al régimen de transición establecido, cada una de ellas por un año.

Durante las prórrogas referidas, adelantamos mesas de trabajo con los interesados en el sistema, para analizar las observaciones planteadas. Como resultado de las primeras mesas conjuntas, se establecieron los principales temas a abordar, base para el desarrollo de consultorías a través de la cooperación internacional de Banco de Desarrollo de América Latina, antiguamente Corporación Andina de Fomento (CAF) y Better than Cash (BTC), con el fin de contar con los insumos técnicos adecuados para ese propósito.

Gracias a todas las gestiones que adelantamos, en octubre de 2021 expedimos la Resolución 20213040035125 del Ministerio de Transporte, en la cual se definió que los nueve peajes del país que tenían más avanzado el proceso de implementación del sistema de interoperabilidad deberían garantizarla desde febrero 2022. De esta forma, los usuarios que habían adquirido su TAG (dispositivos de pago electrónico adheridos al vehículo), empezaron a pagar de manera electrónica en los puntos incluidos en la primera fase, que se ubicaron en cuatro departamentos:

- o Cundinamarca: Mondoñedo, La Tebaida, Siberia, Caiquero y Bicentenario.
- o Atlántico: Galapa y Juan Mina
- o Quindío: Túnel de La Línea
- o Tolima: Túnel de La Línea

Fue así como en marzo de 2022 marcamos otro hito con la entrada en operación del Sistema de Interoperabilidad de Recaudo Electrónico bajo la marca Colpass. Este importante logro permite que los usuarios de las vías (vehículos de transporte de carga o pasajeros, de servicio público, particulares, entre otros) que cuenten con un dispositivo TAG avalado por Colpass, puedan pasar por los peajes habilitados por el sistema y pagar electrónicamente la tarifa, sin incurrir los gastos adicionales.

Colpass es la marca creada por el sector transporte, bajo la cual se integran todos los actores habilitados para ejercer el recaudo electrónico interoperable en los peajes del país, con la que los usuarios pueden identificar los carriles. La implementación de este sistema se está realizando de manera gradual, hasta el 30 de octubre de 2022. Se irán habilitando nuevos intermediarios (empresas proveedoras de TAG) y operadores (estaciones de peajes) para alcanzar el 100% de interoperabilidad.

Si bien el recaudo electrónico de peajes ya existía en el país, con la entrada en operación de Colpass estamos logrando que los usuarios puedan cancelar los peajes sin importar el proveedor del TAG. Así, en el mediano plazo, con este logro, habrá una disminución en los tiempos de viaje.

◆ **Desarrollo del sistema vías inteligentes (VIITS).**

Con la estructuración del sistema inteligente de transporte se moderniza la infraestructura vial, al tiempo que se garantizan condiciones de movilidad idóneas para los usuarios de las vías. Con este programa pretendemos cubrir 6.000 kilómetros de la red vial primaria, a través de la instalación de cerca de 350 puntos de monitoreo a lo largo del país, para capturar información en tiempo real de las condiciones de tráfico, seguridad vial y estado de la infraestructura. Esta iniciativa recibió el premio como mejor proyecto latinoamericano de sistemas de transporte inteligente en el Intertraffic Award Latin America 2021, realizado en ciudad de México.

◆ **Renovación Aniscopio.**

En el 2021, gracias a una alianza del sector transporte con el Programa de Prosperidad del Gobierno Británico en Colombia, la plataforma digital Aniscopio <https://aniscopio.ani.gov.co/>, donde está alojada toda la información de los proyectos concesionados a cargo la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), se renovó para que la consulta de los ciudadanos sea más eficaz.

La plataforma se transformó para cumplir con los más altos estándares de la Iniciativa de Transparencia en el Sector de la Infraestructura (CoST), producto de un diagnóstico del marco legal y los procesos de contratación de la Agencia. El resultado es una herramienta que aloja los indicadores definidos en el estándar global, para hacer seguimiento a medida que avancen los contratos y la ejecución de los proyectos. Dicha alianza se concretó para que, precisamente, la ANI implemente estándares de transparencia y acceso a la información más robustos, especialmente para las Concesiones del Bicentenario, la Quinta Generación de Concesiones (5G).

De esta forma, Aniscopio se convirtió en una plataforma que facilita la participación y veeduría ciudadana, así como el seguimiento del sector privado, la academia y los medios de comunicación, entre otros grupos de interés.

◆ **Actualización del protocolo del sistema de información de costos eficientes para el transporte automotor de carga Sice-Tac.**

El Ministerio de Transporte expidió la Resolución 20213040034405 de 2021, por la cual se actualiza el Protocolo del Sistema de información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga (Sice-Tac). Se renovaron algunos parámetros y se incluyeron otros, como Bioseguridad, vías alternas en una ruta origen-destino, Revisión Técnico-mecánica, costos adicionales a la carga refrigerada y costos adicionales a la carga granel sólido, entre otros.

En esta actualización de la herramienta también se incorporó el uso de datos oficialmente expedidos, como el Índice de Costos de Transporte de Carga por Carretera (ICTC), publicado por el Dane, además de los datos para los precios de los combustibles publicados por el Ministerio de Minas y Energía.



Con esta actualización se facilita a los actores de la cadena de transporte, medir o calcular los costos de la operación de transporte con base a los parámetros mínimos allí establecidos, los costos eficientes de operación, para que partiendo de estos mínimos, sea más sencillo para las partes del contrato calcular el valor a pagar a los propietarios de los equipos y los fletes entre la empresa de transporte y los generadores de la carga, dependiendo de las características propias de cada viaje y negociación.

Para 2022 se continúa trabajando en la actualización y fortalecimiento de aspectos técnicos y operativos del sistema, entre otros:

- o Inclusión de kilómetros de trayectos urbanos en las 1.268 rutas que registra el sistema.
- o Adoptar la estructura de costos del tipo de carga granel líquido para realizar validaciones finales y ser presentada para ponerla en la herramienta.
- o Consecución de datos técnicos necesarios para obtener los costos en kilómetros del mantenimiento y reparaciones, en cada una de las tipologías vehiculares registradas en la herramienta.

◆ **Plan Maestro de Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el tránsito y el transporte.**

Gracias al trabajo desarrollado dentro de un convenio binacional firmado en 2019 por el Ministerio de Transporte de Colombia y el Ministerio de Tierra, Infraestructura y Transporte (Molit) de Corea del Sur, en mayo de 2022 firmamos el Plan Maestro de Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, Tránsito y Transporte de Colombia (ITS, por sus siglas en inglés). Este documento es una hoja de ruta para la implementación homogénea de servicios y equipos tecnológicos enfocados en mejorar la gestión de la infraestructura, la operación del transporte y la seguridad vial del país, a través de tecnología de última generación.

Los ITS son sistemas tecnológicos que incorporan servicios para el fortalecimiento de la operación y seguridad en el transporte a través del uso de cámaras inteligentes, sensores y paneles de mensajería, entre otros. Estos servicios ayudan al conductor y peatón a estar informados de manera efectiva y en tiempo real. Estos sistemas incorporan también tecnologías de Cuarta revolución como Big Data, Blockchain, analítica de datos e inteligencia artificial.

El Plan Maestro Nacional de ITS tiene como objetivo guiar el crecimiento y desarrollo de estas en Colombia, entendiendo que la planificación estratégica es la base para un crecimiento organizado. Este documento busca a su vez aportar cierta estabilidad jurídica en un entorno tan cambiante como el de la tecnología aplicada al transporte.

El paso que da nuestro país con la firma de este Plan es fruto de un proceso de cooperación internacional robusto, y de un trabajo en equipo con el Molit, la embajada de Corea del Sur en Colombia y otras entidades del Gobierno nacional. La firma del Plan Maestro Nacional de los ITS nos permite avanzar como país en la consolidación de una movilidad inteligente, sostenible, segura y eficiente para todos los colombianos, mediante lineamientos específicos que direccionen, de manera eficiente, la implementación de servicios digitales y tecnológicos enfocados en posibilitar y cohesionar la estructuración de proyectos con las necesidades del país.

Con la firma de este Plan el Gobierno avanza hacia la consolidación de un escenario de movilidad inteligente, buscando fortalecer las capacidades tecnológicas de las regiones para atender sus problemáticas mediante servicios de ITS, y así acelerar la conformación

de ciudades inteligentes en el país, y acercarnos al propósito de tener una Colombia más y mejor conectada, con servicios digitales y herramientas tecnológicas que apoyen a los ciudadanos.

◆ **Portal Logístico de Colombia.**

A partir de la exitosa implementación del Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) en 2013, Colombia se ha convertido en un referente regional en términos de información sobre el transporte de mercancías, con más de 9 millones de registros al año.

La información del RNDC constituye el principal insumo de información del sector. De ahí que partiendo de esta herramienta, y con el fin de promover la transparencia en la información y efectuar un seguimiento y monitoreo permanente al comportamiento del sector transporte, en noviembre de 2020 pusimos al servicio de los transportadores de toda la cadena logística del país, el Portal Logístico de Colombia, un aplicativo web especializado en la información para la movilidad de mercancías. Este portal contiene diferentes tableros de control, actualizados por tipo de mercancía, orígenes, destinos, viajes, vehículos y volúmenes, con el fin de darle una mayor eficiencia al transporte de alimentos, así como de diferentes bienes y productos. También se publican indicadores de gestión y resultado para todos los modos de transporte.

En el portal también están publicados los resultados de los programas de cooperación técnica que ha venido adelantando el Ministerio de Transporte con el Banco Interamericano de Desarrollo, los planes y la normativa relevante para la logística, publicaciones de interés como la Encuesta Nacional Logística, el anuario “Transporte en Cifras” y los boletines de tráfico portuario. Todo esto, sumando a los enlaces disponibles para la consulta de información de infraestructura, siniestralidad vial y conectividad, hacen del Portal Logístico una valiosa herramienta para el sector.

Esta herramienta, que se puede consultar en <https://plc.mintransporte.gov.co/>, ratificó el compromiso del Gobierno nacional hacia una política pública basada en la información, que permite el acceso a cualquier ciudadano de los datos logísticos de los actores que componen este renglón de la economía.

◆ **Visor Geográfico de Infraestructura No Concesionada Marítima y Fluvial.**

En octubre de 2021 se lanzó esta herramienta, como resultado de una estrategia de georreferenciación que permite identificar muelles y embarcaderos que presentan posibles deficiencias en infraestructura, pero que, aun así, prestan servicios. Es la primera vez que el país tiene información permanente sobre estos temas, gracias a una plataforma de actualización constante, ya que estos datos no se encuentran en bases de datos de autoridades y, por lo tanto, su existencia, además de resultar desconocida para la mayoría de los usuarios, los condena a una permanente ineficiencia.

El Visor Geográfico, desarrollado a partir de la información recopilada en 173 operativos realizados en el mismo número de municipios de 29 departamentos del país, cuenta con datos de 493 muelles y embarcaderos marítimos y fluviales. Actualmente, se encuentra disponible en la página web www.supertransporte.gov.co. Allí la ciudadanía también puede encontrar un instructivo que permite presentar solicitudes de actualización, adición o eliminación de puntos existentes, con el fin de realizar una construcción colectiva de datos entre entidades del sector transporte, empresarios y usuarios, y lograr la formalización con seguridad y transparencia.

◆ Registro Nacional Fluvial (RNF).

Este registro permite agilizar los trámites que se desarrollan en las inspecciones fluviales. Fue desarrollado en 2015, en cumplimiento de la Ley 1242 de 2008, con 13 módulos. Al inicio de este Gobierno se había puesto en marcha en nueve inspecciones fluviales localizadas en el río Magdalena. Esto nos llevó a trabajar en él, iniciando el proceso de implementación en las 25 inspecciones fluviales que aún no contaban con este y en el nivel central del Ministerio de Transporte en agosto de 2019.

Esta implementación culminó, de manera exitosa, en febrero de 2020. En ese momento también pusimos en operación módulos del Registro que hasta ese momento no se encontraban en funcionamiento, como el Registro de zarpe, Registro de pólizas, Registro de habilitaciones, Permiso de operación y Empresas. De estos, el de mayor impacto ha sido la implementación del zarpe electrónico, que permite que las empresas y/o usuarios realicen el zarpe en línea servicio habilitado 24 horas durante los 365 días del año, sin necesidad de trasladarse físicamente.

La implementación del RNF representa un avance en la política sostenible del transporte fluvial, ya que utilizar un sistema único de registro de todos los actores que confluyen en el modo fluvial (estado, empresas, embarcaciones y tripulantes), agiliza los trámites y tiempos de respuesta a los usuarios por parte del Ministerio de Transporte y sus Inspecciones Fluviales. Con el sistema también es más sencillo obtener información en tiempo real y mejora en la operación de las empresas, al no requerir desplazarse a las oficinas de las inspecciones a adelantar trámites como el zarpe y renovación de permisos de tripulantes, lo cual se representa en ahorro de recursos económicos, tiempo y elementos como papel, combustibles, etc.

Con corte a mayo de 2022, se encuentran migradas y en operación en el registro, 54 empresas: ocho que operan en el río Magdalena, una que opera en el embalse del Guavio Chivor, 12 que operan en los ríos Putumayo y Amazonas, cinco que trabajan en el río Atrato y 28 que operan en el embalse de Guatapé.

◆ Gestor de proyectos de infraestructura (GPI).

En 2018 lanzamos el GPI, herramienta tecnológica que involucra las entidades adscritas del sector en el lado de infraestructura, pues condensa, en un solo lugar, el estado de los proyectos de infraestructura de la Aeronáutica Civil, el Invías, la ANI, y Cormagdalena.

Este sistema permite visualizar el estado de los proyectos en su porcentaje de ejecución, avance o terminados. Cuenta, además, con mapas Geoposicionados, para ubicar los diferentes proyectos. Se puede consultar en el siguiente link: <https://gpi.mintransporte.gov.co/menuReports/list>.

◆ Virtualización de Trámites.

Los colombianos siempre han estado en el corazón de las acciones de este Ministerio. De ahí que uno de nuestros objetivos fuera establecer una relación basada en confianza y eficiencia, que garantice el reconocimiento ágil de sus derechos y el cumplimiento de sus obligaciones. Esto determinó estrategias que permitieran simplificar, estandarizar, eliminar, optimizar y automatizar trámites y procedimientos administrativos.

Cuando llegamos al Ministerio, encontramos 72 trámites, 70 del Viceministerio de Transporte y dos del de Infraestructura, situación que ameritaba una revisión. Fruto de esto, y en aplicación de la Ley Antitrámites, 14 se racionalizaron, desaparecieron o se entregaron

a otras entidades. Había otros 40 que, si bien pertenecían al RUNT, aún no tenían su información migrada, por lo que aún se encontraba en el Ministerio de Transporte. Con mucho trabajo logramos que la mayoría pasara al gran sistema.

De los 18 trámites que nos quedaron, a mayo de 2022, 11 fueron virtualizados o sistematizados y un OPA: Otro procedimiento administrativo. De los trámites quisiera destacar:

- o **Formato uniforme de resultados (FUR) y certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes (RTM).** La Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes (RTM) ha tenido cambios y mejoras sustanciales en los últimos tres años, pasando de ser un proceso que culminaba con la entrega de un documento físico, que debía ser portado por el conductor del vehículo, a un certificado virtual que facilita la comprobación a las autoridades de tránsito de la vigencia de la RTM, y garantiza la veracidad y validez de la información que allí se contiene.

Para la implementación de la desmaterialización de este documento se expidió la Resolución 20203040003625 de mayo de 2020 “Por la cual se adopta el Formato Uniforme de Resultados-FUR y el Certificado de Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes virtual, para vehículos automotores en el territorio nacional”, proferida por el Ministerio de Transporte. Tenía como fin facilitar y adecuar la reglamentación que permitiera la eliminación física y los cambios de los procedimientos de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes.

Dentro de las bondades de este nuevo mecanismo esta la veracidad de la información registrada, se elimina la obligación del porte físico del documento, así como la posibilidad de adulteración de la fecha y vigencia de la revisión. Entre junio de 2020 y mayo de 2022 se expidieron más de 11 millones de certificados virtuales de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

➤ GESTIÓN RELEVANTE

◆ **Base de datos geográfica corporativa (BDGC) e infraestructura de datos espaciales del sector transporte (IDET).**

La adopción de buenas prácticas en materia de información y la implementación de métodos estadísticos y computacionales para su análisis son un recurso esencial para lograr tomar decisiones oportunas, informadas, eficientes y efectivas. Por esto, la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (Upit) viene adelantando esfuerzos para la construcción de una base de datos geográfica y corporativa (BDGC), que contará con información tanto del sector como de otros sectores de interés para la planeación de infraestructura de transporte, con una visión integral e intermodal.

Esta base hará parte de un Hub de información que será puesto a disposición de los diferentes actores del sector, junto con un laboratorio de datos en el que se espera conjugar métodos estadísticos, computacionales y de análisis espacial para la generación de conocimiento. Como parte de esta iniciativa, se realizó la migración del Tablero de Control de Infraestructura de Transporte, herramienta desarrollada como iniciativa de Vicepresidencia de la República y el Banco Mundial, que pasó a ser administrada por el sector.

En el mismo sentido, buscado robustecer los esfuerzos sectoriales para la producción, estructuración y divulgación de información, planteamos la construcción de una Infraestructura de Datos Espaciales de Transporte (Idet) como iniciativa para alcanzar la articulación, integración y definición de lineamientos y estándares para la gestión, actualización

y divulgación de información interoperable y confiable para la toma de decisiones. Así, en abril de 2022, se realizó el primer acercamiento con los actores del sector transporte para definir conjuntamente la misión, visión y componentes de esta Infraestructura.

◆ Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SINITT).

En 2015 fue expedido el Decreto 2060, que reglamenta los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT), crea el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura y el Tránsito y el Transporte (Sinitt) y asigna al Ministerio de Transporte la labor de crear, implementar y poner en operación dicho sistema.

El objetivo del sistema es consolidar y proveer la información que suministren los subsistemas de gestión que lo integren, así como la interoperabilidad de los SIT que se implementen a nivel nacional, cumpliendo con los principios de excelencia en el servicio al ciudadano, apertura y reutilización de datos públicos, estandarización, interoperabilidad, neutralidad tecnológica, innovación y colaboración. Inicialmente, el sistema recolectará la información de tráfico de las agencias adscritas al Ministerio de Transporte, así como de los departamentos y municipios, a través de los sistemas inteligentes locales para la infraestructura tránsito y transporte (Silitt).

Frente a la puesta en operación del Sinitt, en 2021 adjudicamos el proceso de contratación para el “Diseño, implementación y despliegue de la solución tecnológica (hardware y software) de la primera etapa del Sistema”. En desarrollo de dicha contratación, se está realizando la estructuración base del software, hardware, arquitectura, y diseño, en el cual se busca el intercambio inicial de información con los sistemas de información del interior de la entidad y actores del sector, tales como secretarías de tránsito de Medellín y Bogotá.



En esta primera etapa, entre otras importantes actividades, se integra la información disponible de tránsito, transporte e infraestructura en el país mediante la creación y articulación de los siguientes subsistemas ITS: Subsistema Inteligente Geográfico de Mapas (SIGMAPAS), de Integración de Información (SIINFO), de Información de Estadísticas y Análisis de Tráfico (SIEAT), de Provisión de Información al Ciudadano y Entidades (SIPI), y de Supervisión y el Control de Tráfico por Carreteras (SISCONTROL). Así mismo se define el estándar de Interoperabilidad nacional basado en DATEX II y se realiza la integración de la información desde las secretarías de movilidad de Medellín y la de Bogotá.

Este proyecto prevé una segunda fase en la cual se contempla la construcción o adecuación de espacio físico para el funcionamiento del SINITT y la integración de servicios ITS. Fase que contará con el apoyo del Gobierno de Corea del Sur.

◆ **Ciudades y territorios inteligentes.**

Estamos impulsando el desarrollo de ciudades y territorios inteligentes a nivel nacional, a través del apoyo técnico al despliegue de soluciones de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) y Servicios ITS. Aquí, tomamos como base el modelo de madurez de las ciudades frente al hábitat y la movilidad inteligente, modelo liderado por el Ministerio de Tecnologías de Información y Comunicaciones (Mintic), realizado en cooperación con diferentes entidades.

En conjunto con dicho ministerio, mediante la firma de convenios con el Área Metropolitana de Barranquilla y Manizales, se está articulando el despliegue de servicios ITS. Estos proyectos buscan implementar servicios ITS priorizados en el Plan Maestro Nacional de ITS, que generen mejoras en sus modelos en la gestión y movilidad para los usuarios de los servicios de transporte en estas ciudades.

El Área Metropolitana de Barranquilla está implementando el Sistema Inteligente de Recaudo Centralizado, Control de Flota e Información al Usuario y Comunicaciones (RCC), para el transporte público colectivo. Este proyecto busca, además de introducir nuevos medios de pago para el sistema, proveer la información al pasajero del transporte público para una mejor programación de los viajes.

Manizales, por su parte, está implementando un Centro de Gestión de Movilidad, que se constituye en el primer piloto de los Sistemas Inteligentes Locales para la Infraestructura el Tránsito y el Transporte (Silitt). Estos espacios concentran la información de transporte a nivel local, y permitirán compartir información de la localidad a la nación y obtener información de la nación para la coordinación de planes de movilidad.

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

➤ SITUACIÓN ENCONTRADA⁴

Desde el año 2000, la Nación y los territorios impulsaron los sistemas de transporte masivo y estratégico en las ciudades, fortaleciendo a su vez la capacidad institucional para planear y gestionar el tráfico en las ciudades, para incrementar la calidad de vida y la productividad de sus habitantes. La evaluación *expost* realizada por el DNP entre 2009 y 2012⁵ indicó que la relación costo-beneficio de los sistemas evaluados era positiva. Sin embargo, la falta de cobertura, el aumento en los tiempos de espera, la ilegalidad y la motorización afectaron negativamente la demanda de los sistemas, y aunque las estrategias de solución propuestas hasta el momento habían generado beneficios, estos no habían sido suficientes.

De otra parte, la Ley 1753 de 2015 reemplazó el concepto de autosostenibilidad de los Sistemas de Transporte por el de sostenibilidad, estableciendo la posibilidad de utilizar fuentes de financiación diferentes a la tarifa. No obstante, la dificultad en la implementación de estas fuentes, la insuficiencia del aporte de recursos directos de las autoridades de transporte local y las bajas demandas reducían los ingresos para prestar un servicio de calidad, conducían a tarifas superiores a la capacidad de pago y a un alto nivel de endeudamiento de los operadores.

Otro aspecto a considerar era el alto crecimiento de las poblaciones satélite de las aglomeraciones urbanas (20 % anual), mucho mayor al de sus poblaciones núcleo (1,2 % anual), el cual venía generando desarticulación institucional entre municipios y escalas de gobierno con diferentes competencias frente al ordenamiento territorial y la financiación de proyectos de interés regional, que dificulta la ejecución de infraestructura y la prestación de servicios de transporte.

4 Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”.

5 Para los sistemas TransMilenio, Megabús, MIO, Metrolínea y Transmetro



OBJETIVO 1: MOVILIDAD INTEGRAL EN LAS CIUDADES Y AGLOMERACIONES URBANAS.

Una de las metas del Gobierno nacional era lograr dinamizar la prestación de servicios de transporte público. Para avanzar en esta tarea, diseñamos e implementamos estrategias y acciones tendientes a fortalecer la conectividad urbano-regional en el país, priorizando alternativas de transporte que minimizan la congestión, la contaminación y la siniestralidad vial. Así mismo, generamos los esfuerzos necesarios para fomentar la movilidad activa.

➤ LOGROS

◆ **Nuevas fuentes de financiación de Infraestructura para material rodante.**

Incluimos en el Plan Nacional de Desarrollo la posibilidad de cofinanciar, de manera parcial o total, los vehículos nuevos o material rodante de los sistemas de transporte público. A través del artículo 100 de la Ley 1955 de 2019, se dispuso que las inversiones financiables podrían ser el servicio de deuda; infraestructura física; sistemas inteligentes de transporte; y adquisición total o parcial de vehículos nuevos o material rodante nuevo con estándares de bajas o cero emisiones, sin afectar el monto inicial de los recursos aprobados en el Conpes que dio origen a cada proyecto; que garanticen accesibilidad para población en condición de discapacidad o movilidad reducida.

Así, en cumplimiento del artículo en mención “Cofinanciación de Sistemas de Transporte”, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 20203040013685 de septiembre de 2020, que tiene por objeto la reglamentación de la cofinanciación de la Nación de los sistemas de transporte público colectivo o masivo, que pueden ser Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR) y subsistemas de transporte complementarios, con dinero a través de una fiducia o en especie.

En esta norma se definen los requisitos para acceder a la cofinanciación de los Sistemas de Transporte Colectivo o Masivo, los componentes elegibles para los proyectos de transporte público y (el procedimiento para reconocimiento de aportes en especie.

◆ **Unificación de Recaudo Operador.**

Mediante artículo 117 de Plan Nacional de Desarrollo 2018 -2022, logramos que los sistemas de transporte que sean cofinanciados con recursos de la Nación adopten un sistema de recaudo centralizado, así como un sistema de gestión y control de flota, que integre los subsistemas de transporte complementario y de transporte masivo, integrado, estratégico o regional, utilizando mecanismos de interoperabilidad que así lo permitan. En especial se estipuló que el sistema de recaudo unificado permita el pago electrónico y en efectivo validado por medios electrónicos, y los sistemas de compensación entre operadores, de conformidad con lo dispuesto por la autoridad de transporte competente, de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos.

Dando cumplimiento a dicho artículo, expedimos los siguientes decretos y resoluciones:

- o Decreto 1567 de 2020 incorporó la subsección 3 “Sistemas De Recaudo Centralizado” al decreto 1079 de 2015 “Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”;

para brindar los lineamientos básicos de los sistemas de recaudo centralizado (SRC) del país. También facultó al Ministerio de Transporte para la reglamentar las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los SRC a los sistemas de transportes cofinanciados por la Nación.

- o Mediante la Resolución N° 20203040034065 “Por la cual se reglamentan las condiciones para la operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados, en los Sistemas Estratégicos de Transporte Público”, se definieron especificaciones claras y de beneficio para operadores y usuarios. Con SRC se garantiza interoperabilidad entre los diferentes modos de transporte público en las ciudades intermedias.
- o Se expidió la resolución N° 202013040060975, que reglamenta las especificaciones de las condiciones técnicas, operativas, de seguridad y de interoperabilidad de los Sistemas de Recaudo Centralizado de los Sistemas de Transporte Público que sean cofinanciados con recursos de la Nación, con unas especificaciones claras y de beneficio para operadores y usuarios. Con los SRC se garantiza interoperabilidad, entre los diferentes modos de transporte público en las ciudades, lo cual beneficia de manera directa la economía de las familias, así como transparencia y seguridad a la comunidad.

◆ **Formulación e Implementación de la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica.**

Estamos enfocamos en acelerar la transición energética del país. Para el sector transporte, esto implicó avanzar de manera decidida en la consolidación de la movilidad eléctrica y generar un apoyo contundente y estratégico a los sistemas de transporte público, como se mencionó anteriormente. En este sentido, en el Plan Nacional de Desarrollo nos impusimos la ambiciosa meta de tener 6.600 vehículos eléctricos registrados en el RUNT para 2022, y promover las condiciones que nos permitan lograr la meta de 600.000 vehículos eléctricos a 2030, meta que avanzó muy bien, como lo veremos más adelante.

Dentro de las iniciativas adelantadas para cumplir esta meta está la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (Enme), formulada en 2019 y lanzada por el presidente Duque en



agosto de ese año, junto con los Ministerios de Ambiente, Energía y Transporte. La Enme promueve, a través de lineamientos de política pública, los instrumentos regulatorios, económicos, técnicos y de ordenamiento territorial necesarios para esta transición.

Esta estrategia también tiene en cuenta temas relacionados con revisión técnico-mecánica y homologación de vehículos eléctricos, incluso temas relacionados con la conversión vehicular ya que, si bien es una opción, pues contribuye en la reducción de emisiones, es necesario poder garantizar a los ciudadanos que el vehículo cumpla con todas las condiciones de seguridad, con el fin de prevenir siniestros viales. Por esto, actualmente se tiene un proyecto a través del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), en donde se está realizando un Análisis de Impacto Normativo (AIN) que permita evaluar los impactos de las diferentes alternativas para la homologación de vehículos eléctricos, y una posible adopción de reglamentación técnica. Para esto, se han llevado a cabo varias mesas de trabajo con los actores involucrados: entidades del gobierno, academia, organismos de certificación, propietarios de flotas, gremios y comercializadores de este tipo de vehículos, entre otros.

Adicionalmente, dentro de los alcances se encuentra el análisis de viabilidad técnica para determinar la pertinencia de realizar conversiones de vehículos con motor térmico a eléctricos en el país.

Dentro de la normatividad y los incentivos que lideramos junto a los Ministerios de Minas y Energía, y el de Ambiente y Desarrollo Sostenible, está la Ley 1964 de 2019, que promueve el uso de vehículos eléctricos en el país, teniendo 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.

Hoy, la movilidad eléctrica y el transporte sostenible cuentan con incentivos tales como:

- o Ley 1964 de 2019. Estableció que la tarifa para el impuesto sobre vehículos automotores eléctricos no podrá superar el 1% del valor comercial del vehículo, descuento del 10% en el SOAT y excepciones de restricción vehicular.
- o Decreto 191 de 2021. Mediante el cual se identifican con logotipo y color, los parqueaderos preferenciales para vehículos eléctricos, de conformidad con el artículo 7 de la Ley 1964 de 2019.
- o Resolución 20213040039485 de 2021. Establece los lineamientos técnicos y un descuento del 30% en la revisión técnico-mecánica para vehículos eléctricos, de acuerdo con el artículo 4 de la Ley 1964 de 2019.
- o Ley 2099 de 2021. Por medio de la cual se brindan incentivos para la dinamización del mercado energético. En donde el consumo de energía eléctrica destinado a la carga de vehículos eléctricos no estará sujeto a la contribución prevista en el artículo 47 de la Ley 143 de 1994.
- o Ley 2169 de 2021 de Acción climática. La cual dicta medidas mínimas para alcanzar la carbono-neutralidad. Esta Ley en su artículo 33, crea el fondo para la promoción de ascenso tecnológico de los Sistemas de Transporte y del parque automotor de carga con peso vehicular igual o menor a 10,5 toneladas y volquetas.
- o Ley 2128 de 2021. A través de la cual se promueve el abastecimiento, continuidad, confiabilidad, y cobertura del gas combustible en el país. En esta ley se generan beneficios para vehículos dedicados a gas combustible, como eliminación de restricciones a circulación, descuentos en Revisión Técnico-Mecánica y de gases.

- o Resolución 5304 de 2019. Resolución del Programa de Modernización el cual da un incentivo adicional si los vehículos nuevos (por los cuales se repone) son de cero o bajas emisiones (eléctricos, híbridos o gas natural).
- o Estatuto Tributario en su Artículo 468-1. El cual establece un 5% en IVA para los vehículos eléctricos.
- o El Programa de Uso Racional y Eficiente de Energía – PROURE de la UPME. Por medio del cual se puede acceder a la exclusión del pago del IVA tanto para vehículos eléctricos como para gas natural.
- o Decreto 2051 de 2019. Establece para vehículos eléctricos un gravamen arancelario del 0% y para vehículos con motor de funcionamiento exclusivo a gas natural un 5% para la importación.
- o Resolución 40405 de 2020 del Ministerio de Minas y Energía. Mediante la cual se reglamentó el parágrafo 5 del artículo 9 de la Ley 1964, con el objeto de establecer las condiciones técnicas para que las estaciones de recarga de combustible fósil, pueda ampliar la oferta a energía eléctrica para vehículos eléctricos.
- o Resolución 40177 de 2020 de Ministerio de Minas y Energía. Mediante el cual se define energéticos de bajas y cero emisiones.
- o Resolución 40223 de 2021 de Ministerio de Minas y Energía. Por medio de la cual se establecen condiciones mínimas de estandarización y de mercado para la implementación de infraestructura de carga para vehículos eléctricos e híbridos enchufables.

Los resultados de todos los esfuerzos superaron las expectativas: en mayo de 2022, el país ya tenía 8.128 vehículos eléctricos inscritos en el RUNT. Esto quiere decir que no solo cumplimos la meta que nos autodefinida, sino que la superamos con 1.528 vehículos, hasta ese momento. Sobre esto vale la pena recalcar que entre 2010 y julio 2018 se registraron 2.165 vehículos eléctricos, en comparación con los 5.963 registrados en lo corrido del cuatrienio en curso. Este marco normativo, también permite tener excelentes resultados en relación con vehículos híbridos, pues entre enero de 2010 y julio de 2018 se matricularon 594 híbridos y entre agosto 2018 a 31 de mayo 2022 la cifra es de 33.600 vehículos.

Respecto a los 8.128 vehículos eléctricos registrados en el RUNT es necesario precisar que, como Gobierno nacional, le dimos impulso a incorporación de flotas de cero y bajas emisiones en los sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación, a través del Plan Nacional de Desarrollo. Así, Colombia se convirtió en uno de los países con mayor flota eléctrica de transporte público en Latinoamérica, jalonado por el crecimiento de la flota de Bogotá, que en 2022 se convertirá en la ciudad con más flota eléctrica de América Latina.

En 2021 Colombia contaba con una flota de 587 buses eléctricos, mientras que México tenía cerca de 409 buses eléctricos, Chile, con su sistema en Santiago, aproximadamente 819, y Brasil alrededor de 350 buses eléctricos. A mayo de 2022, Colombia tiene 1.166 buses eléctricos, mientras que México cuenta con 556, Chile 819 y Brasil 351. De los 1.166 buses eléctricos con que cuenta el país, 1.061 se encuentran en el Sistema Transmilenio de Bogotá, 69 en el Metroplús de Medellín y 36 en el Mío de Cali.

◆ **Reducción de emisiones desde el sector transporte prioridad del Gobierno.**

Colombia, al igual que otros países del mundo, es consciente de las dificultades que impone el cambio climático para el planeta. En ese sentido, el país se encuentra totalmente comprometido con el acuerdo de París, así como con el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en esta materia.

En este sentido, el Acuerdo de París obliga a realizar una actualización de las Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional (NDC) cada cinco años. En Colombia, este proceso de actualización se dio en 2020, y fue liderado por Ministerio de Ambiente. En lo referente al sector transporte, con esta actualización se busca que la movilidad cero y bajas emisiones no se logre solo en el modo carretero, sino extenderla al férreo y al fluvial. Además, se decidió apostar por el apoyo del ingreso de medidas lideradas por los gobiernos locales. Las principales estrategias para la mitigación de gases efecto invernadero son:

- o **Programa de modernización de vehículos de carga.** Este programa, al que se hará referencia más adelante, es la apuesta del gobierno Nacional por la eficiencia, la seguridad y la sostenibilidad del sector transporte; tiene incentivos económicos a los transportadores que deciden modernizar sus vehículos. Con este programa se proyecta una reducción de más de 1 millón de toneladas al año de CO₂ para 2030.
- o **Proyecto Férreo Dorada – Chiriguana.** Este proyecto tiene un potencial de reducción de emisiones a 2030 de más de 110 mil toneladas de CO₂ al año, lo que implica una reducción de emisiones del 33% por tonelada transportada cuando se lo compara con el transporte carretero.



Adicionalmente, se han establecido cuatro medidas para la reducción de emisiones:

- o Masificación de la Movilidad Eléctrica. Este proyecto tiene un potencial de mitigar 4.04 millones de toneladas de CO2 en el 2030.
- o Navegación Basada en Desempeño – Aerocivil. Se proyecta la reducción de emisiones en más de 12.000 toneladas de CO2 en 2030 para operaciones de vuelos domésticos.
- o NAMA Transporte Activo y Gestión de la Demanda – TanDem. Este proyecto prevé la mitigación de 126.000 toneladas de CO2 en el 2030
- o NAMA Desarrollo Orientado al Transporte – TOD. Se proyectan cerca de 159.000 toneladas de CO2 mitigadas en 2030.

◆ Hoja de Ruta del Hidrógeno.

El Gobierno de Colombia comenzó a trabajar articuladamente con el propósito de descarbonizar el sector transporte y el hidrógeno tiene el potencial de aportar en este objetivo, ya que permite que el transporte tenga mayores autonomías, es decir, que los vehículos puedan recorrer mayores distancias con un mismo volumen de almacenamiento. Además, cuenta con una alta densidad energética, es decir, alta energía por unidad de peso. Por ejemplo, un 1 kilogramo de hidrógeno tiene aproximadamente tres veces el potencial de uno de diésel.

Fue por esta razón que el país desarrolló la Hoja de Ruta del Hidrógeno, presentada en septiembre de 2021 por el Ministerio de Minas y Energía con la participación de nuestro sector. Esta hoja de ruta identifica la importancia de la implementación de este energético, y describe el análisis de todas las etapas de la cadena de valor del hidrógeno, en el que se establecen las fortalezas del país en materia de exportación y autoabastecimiento. También analiza la producción de hidrógeno azul y verde, estimando proyecciones de demanda, estableciendo metas a 2030 e identificando los lineamientos de política regulatoria, instrumentos de desarrollo de mercado, apoyo al despliegue de infraestructura e impulso al desarrollo tecnológico.

En la hoja de ruta del hidrógeno se definieron varias metas a alcanzar desde el sector transporte: contar con entre 1.500 y 2.000 vehículos ligeros de pila de combustible, entre 1.000 y 1.500 vehículos pesados de pila de combustible y tener en servicio entre 50 y 100 hidrogeneras de acceso público en todo el país para el año 2030.

➤ GESTIÓN RELEVANTE

◆ Alianza Global MobiliseYourCity.

Buscando hacer del transporte urbano un medio sostenible, amigable con el medioambiente y acorde a las necesidades de los usuarios, a inicios de 2020 Colombia se adhirió a la Alianza Global MobiliseYourCity, 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 esta adhesión se pretende obtener beneficios en materia de salud, calidad de vida en las ciudades, justicia social, prosperidad económica, disminución de la siniestralidad vial y soluciones que permitan alcanzar cambios transformacionales hacia un transporte más sostenible, que contribuya al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

◆ **Formulación de la Estrategia Nacional de Transporte Sostenible (ENTS).**

La Estrategia Nacional de Transporte Sostenible (ENTS) busca la transición hacia el uso de energéticos y tecnologías de cero y bajas emisiones en el parque automotor del país, en los modos carretero, férreo y fluvial. Esta estrategia se encuentra en proceso de estructuración conjunta entre los Ministerios de Transporte, Minas y Energía, Ambiente y Desarrollo Sostenible, la Unidad de Planeación Minero Energética (Upme) y el Departamento Nacional de Planeación (DNP).

La estructuración inició en 2020, y su formulación avanzó durante 2021 y 2022. Se resalta la estructuración del documento de la ENTS, elaboración de proyecciones de flota por tecnologías, fichas descriptivas de las tecnologías de vehículos eléctricos, híbridos, hidrógeno y vehículos a gas natural, entre otros que hacen parte de la ENTS. En estas proyecciones se tuvieron en cuenta las metas nacionales que se encuentran como compromiso de los CONPES 3934, de “Política de Crecimiento verde”, y CONPES 3943 de “Política de Calidad del Aire”, así como estimaciones de vehículos entre 2021 y 2030.

A mayo de 2022 se está estructurando el plan de acción de la Estrategia, en el cual quedarán plasmadas las actividades específicas desde seis ejes estratégicos: Regulación, Técnico y Tecnológico, Financiero, Infraestructura, Investigación, desarrollo e innovación y Educación. Esto responde a las acciones que se deberán adelantar para las tecnologías de transición y las de cero emisiones. Se proyecta que todos los documentos de la estrategia sean publicados en el segundo semestre de 2022.

Así mismo, se están desarrollando los siguientes proyectos:

- o Durante 2021, con apoyo del Banco Mundial, se avanzó en una consultoría para la “Estructuración del programa de modernización de carga urbana de menos de 10,5t de PBV y volquetas”. Como resultado se cuenta con identificación de fuentes de financiación, caracterización de la flota de vehículos, análisis económico desde la perspectiva del propietario para lograr la modernización de sus vehículos, análisis de externalidades de contaminantes y cambio climático. A partir de ellos, en 2022 empezó la formulación de la metodología para la implementación propia del programa de modernización de carga urbana, para reglamentar el procedimiento ante la entidad competente.
- o Un proyecto de decreto con el fin de promover el uso de vehículos de cero y bajas emisiones para servicio de transporte individual, con un énfasis especial en los vehículos eléctricos. El objetivo es que los municipios puedan aumentar hasta en un 1% la capacidad transportadora de taxis, si esta se realiza con vehículos eléctricos.
- o Adicionalmente, junto con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, se está trabajando en el proyecto de resolución que reglamenta la definición de tecnologías vehiculares de cero y bajas emisiones. Se espera su expedición en el segundo semestre de 2022.

◆ **Plan Integral de Gestión de Cambio Climático del Sector (PICCGS).**

El Ministerio de Transporte, con el apoyo de la Estrategia Colombiana de Desarrollo Bajo en Carbono Adaptado y Resiliente (ECDBCAR) en su segunda fase, apoyó la estructuración y adopción del Plan Integral de Gestión de Cambio Climático del Sector (PICCGS). El PICCGS Transporte es el instrumento a través del cual se identifica, evalúa y orienta la incorporación de medidas de mitigación de gases efecto invernadero y adaptación al

cambio climático en las políticas y regulaciones del sector. Este documento ha venido formulándose e implementándose, logrando identificar causas, efectos, medidas y mecanismos de mitigación y adaptación en el marco de las acciones del sector transporte.

Dentro de la estructuración de este plan también ha sido incluida la infraestructura del transporte como parte fundamental del proceso de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, en cada uno de los modos de transporte. La idea es fortalecer la gestión de la adaptación en la infraestructura del transporte, la captura de información y la gestión de la misma para lograr una mejora importante en la respuesta y toma de decisiones a las acciones causadas por el cambio climático y responder a las necesidades de adaptación y resiliencia del sector. Asimismo, se ha trabajado en la incorporación de aspectos de visión en cuanto a enfoque de género en las acciones de gestión del cambio climático, su gobernabilidad, institucionalidad, medios de implementación especialmente económicos y financieros, y aporte a la disminución de la deforestación desde la gestión sectorial.

Por otro lado, en los procesos de articulación con las Medidas Nacionalmente Determinadas (NDC), el PIGCCS Transporte evidencia la importancia de estructurar MRV (Medición, Reporte y Verificación) para el sector, lo que cobra gran importancia pues las medidas seleccionadas se encuentran en implementación o en proceso de serlo, y se espera que en el corto plazo todas las medidas se encuentren en ejecución.

A mayo de 2022, el Plan de Gestión de Cambio Climático sectorial – PICCGS se encuentra ajustado de acuerdo las observaciones de los grupos de valor sectorial, fue articulado frente a la Ley la Ley de Acción Climática (Ley 2169 de 2021) y los contenidos mínimos recomendados en la guía de estructuración de PIGCCS del Ministerio de Ambiente, quedando por gestionar su adopción mediante resolución.

◆ **Lineamientos de Infraestructura Verde Vial (LIVV).**

Gracias a un trabajo interinstitucional con el Sector Ambiente y con la participación de las organizaciones no gubernamentales World Wildlife Fund. (WWF Colombia) y la Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible (FCDS), construimos los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial (LIVV), un conjunto de directrices formuladas con el objeto que los proyectos viales incorporen, desde la misma concepción y estructuración de planes y programas, elementos ambientales, sociales, tecnológicos y de ingeniería para evitar, mitigar y corregir los potenciales impactos ambientales negativos que puedan generar.

De manera complementaria, trabajamos para disponer de obras de drenaje multifuncionales que permitan cuidar en las vías la fauna silvestre con el propósito de prevenir la afectación sobre la biodiversidad derivada de la problemática de atropellamiento de esta en las carreteras del país.

◆ **Hacia la construcción de la movilidad activa desde la seguridad vial**

- **Estrategia Nacional de Movilidad Activa (Enma).** La movilidad activa es aquella que solo involucra al cuerpo humano para realizar desplazamientos; esta contempla los recorridos en bicicletas o caminando, entre otras modalidades complementarias. El Ministerio de Transporte, acompañado de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, siempre buscará las herramientas necesarias para crear una conciencia sobre la importancia de una movilidad activa y sostenible, que no solo impacte positivamente a los actores del sector, sino también a la ciudadanía en general.

Esto debido a que uno de los pilares del Gobierno Nacional ha sido abordar estrategias puntuales que contribuyan al cuidado y preservación del medioambiente en todos sus contextos. Para profundizar ese compromiso, Colombia tendrá, por primera vez, una Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial (Enma), con la que se busca generar espacios y alternativas que incidan en la reducción de la contaminación en las ciudades del país.

Desde septiembre de 2021, y hasta junio de 2022, se encuentra en ejecución una consultoría realizada por la universidad Eafit, en el marco de la cooperación entre la Unión Europea y la Agencia de Cooperación Alemana para el Desarrollo (GIZ), a través del programa EUROCLIMA+, con el fin de diagnosticar el estado de la movilidad activa en el país, y formular la Estrategia. Ahí se incluyen, entre otros aspectos, la perspectiva de género como eje transversal, con un enfoque en el monitoreo y evaluación de acciones para la promoción de modos activos, incluyendo el desarrollo de un plan de acción y la inclusión de un componente de gestión del conocimiento transversal con la participación de entidades relacionadas.

La integración del enfoque de género y diferencial tiene el propósito de visibilizar, caracterizar, reconocer los patrones de movilidad y las barreras de acceso específicamente de las mujeres en su diversidad, de las personas con discapacidad y con movilidad reducida. Con esto se busca generar, mediante su metodología y formulación, un modelo que permita la gestión del conocimiento de la movilidad bajo esta perspectiva, así como lineamientos más equitativos, incluyentes y accesibles.

Este proyecto tiene como fin dar cumplimiento a los compromisos adquiridos por Colombia frente a la comunidad internacional sobre adaptación a los efectos adversos del cambio climático, así como al plan de acción del documento CONPES 3991 de 2020: Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional.

Los resultados finales de la consultoría serán publicados para recibir comentarios y sugerencias por parte de la ciudadanía antes de pasar a una fase de implementación y articulación nacional.

o **Acciones de fomento de la movilidad activa.**

- Desde 2015 se realiza anualmente la “Semana Nacional por la Movilidad”, una iniciativa que tiene como objetivo promover la movilidad segura, saludable y ambientalmente sostenible en el país, para reducir los efectos negativos en el medioambiente. Hasta mayo de 2022, se han llevado a cabo siete ediciones.

Desde la expedición de la Ley 1811 de 2016, conocida como la Ley ProBici, esta semana es organizada por el Ministerio de Transporte en conjunto con los Ministerios de Ambiente, Salud, Tecnologías de la Información y las Comunicaciones; el Departamento Nacional de Planeación, Coldeportes (hoy Ministerio del Deporte), la Agencia Nacional de Seguridad Vial y Findeter.

Las cuatro semanas organizadas bajo la presidencia de Iván Duque tuvieron diferentes enfoques: en 2018 se centró en la Movilidad Saludable, Segura y Ambientalmente Sostenible; en 2019, el énfasis fue Movilidad y Género; para 2020 el tema fue Movilidad para la Vida, y en 2021 Movilidad sostenible para el desarrollo.

- o **Implementación de la estrategia “Bicidestrezas”.** Esta estrategia nace luego de consultar las necesidades de ciclistas a nivel nacional, donde se evidenció la ne-

cesidad de un proceso de formación en conducción de la bicicleta, ya que este aprendizaje suele ser empírico y desde muy corta edad. Además, una cosa es usar la bicicleta para esparcimiento o deporte, y otra como medio de transporte.

Con “Bicidestrezas” buscamos el mejoramiento de las condiciones de autocuidado de los ciclistas en el escenario de la movilidad. Además, los preparamos para hacer frente a situaciones y comportamientos de riesgo que se presentan con los otros actores viales, y fortalecemos la apropiación de los derechos y deberes de los ciclistas. La estrategia se adelantó en 38 municipios del país, caracterizados por la alta siniestralidad vial de ciclistas, llegando a más de 25.000 ciclistas (con corte a mayo de 2022). Los municipios en donde se implementó la primera fase del programa mostraron una reducción de 27% en fatalidades de ciclistas. Por esa razón, se implementarán una segunda fase y una versión específica diseñada para niñas, niños y adolescentes.

◆ Colombia en el Foro Internacional de Transporte.

El Foro Internacional de Transporte (ITF por su sigla en inglés), entidad perteneciente a la OCDE, es el único organismo mundial que cubre todos los modos de transporte. Su principal objetivo es trabajar a favor de políticas de transporte que mejoren la vida de las personas. Está integrado administrativamente en la OCDE, pero tiene autonomía política, y es el órgano encargado de organizar la cumbre anual de los ministros de transporte. Su objetivo es hacer avanzar la agenda de la política global de transportes y garantizar que siga contribuyendo al desarrollo sostenible, la prosperidad, la inclusión social y la protección de la vida y el bienestar de la humanidad.



Es una organización intergubernamental reconocida por su análisis político imparcial y empírico; trabaja para facilitar el intercambio de información a nivel internacional y para mejorar la capacidad de toma de decisiones en los países miembros. Tiene estatus de observador recíproco con la Comisión Europea y la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, y trabaja estrechamente con otras organizaciones regionales como la CEPAL o el BID.

Teniendo en cuenta que en abril de 2020 Colombia se convirtió en el país número 37 de la OCDE, y el tercero de América Latina y el Caribe después de México y Chile, y tras participar ese año en la reunión anual del Foro, organizada en Leipzig (Alemania), el país empezó el proceso de acercamiento para volverse miembro del ITF. No fue una misión fácil, pues se necesitaba contar con aliados, fondos y autorizaciones. Además, también requería múltiples discusiones y negociaciones con los otros países miembros del ITF.

No obstante, hicimos todo lo necesario y en mayo de 2021, los ministros de transporte de los 62 estados miembros, en ese momento, reunidos virtualmente para su Cumbre Anual, acordaron por unanimidad admitir a Colombia en el ITF, pasando nuestro país a ser el cuarto estado miembro de la organización en América Latina. Los otros son Argentina, Chile y México. Brasil es un país observador.

El ingreso a este foro permite a Colombia compartir y aprender de las experiencias de los demás miembros, a través de un diálogo especializado en escenarios de intercambio y debate global. Adicional a poder intervenir en el debate internacional sobre la formulación de políticas de todos los modos de transporte, Colombia tiene acceso al conocimiento y la agenda de trabajo relacionado con la formulación de política. De igual manera, se puede tener acceso a estudios que presenta el centro de investigación de la organización en las cumbres anuales con los Ministros de Transporte y recibir información de los proyectos de investigación que se están planeando en un largo plazo.

➤ CUMPLIENDO METAS PND

A mayo de 2022 teníamos 8.128 vehículos 100% eléctricos registrados en el RUNT. No solo cumplimos la meta que nos propusimos, sino que la superamos con 1.528 vehículos.

Entre 2010 y julio 2018 se registraron 2.165 vehículos eléctricos, en comparación con los 5.963 registrados en lo corrido del cuatrienio en curso.

OBJETIVO 2: SISTEMAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS COMPETITIVOS Y DE CALIDAD

En 2018 encontramos determinante fortalecer los sistemas de transporte de pasajeros, entendiendo que estos sistemas aportan a la calidad de vida de los colombianos gracias al mejoramiento de las condiciones de la movilidad urbana y regional, el aumento de la productividad y el cuidado del medioambiente. Además, contribuyen a la transformación positiva del territorio y generación de espacio público.

➤ LOGROS

◆ **Apoyo del Gobierno nacional a los sistemas masivos de transporte público en todo el país.**

Cerca de 7,7 billones de pesos (constantes de 2021) comprometió el Gobierno del presidente Iván Duque a través de convenios de cofinanciación para el desarrollo y la implementación de los proyectos Troncales Alimentadoras de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) – Tramo 1 Avenida 68 (desde la Carrera. 7 hasta la Autopista sur) y Ciudad de Cali (desde Av. Américas hasta la Av. Circunvalar del Sur -límites con Soacha), Metro Ligero de la Avenida 80 en Medellín, Sistema Estratégico de Transporte Público de Ibagué y el tramo 3 de la Troncal Oriental del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO en Cali.

También apoyamos a los entes gestores para lograr la adjudicación de los contratos de concesión y la firma de las actas de inicio de los mismos, para los proyectos Primera Línea del Metro de Bogotá – Tramo 1 y del RegioTram de Occidente. Estas concesiones son responsables de la ejecución, operación, mantenimiento y prestación del servicio público de transporte mediante los proyectos Primera Línea del Metro de Bogotá – Tramo 1, para la cual la Nación aporta 17,4 billones de pesos (cifras constantes 2021) para la cofinanciación del proyecto, y RegioTram de Occidente, que tiene cofinanciación del Gobierno por 1,5 billones (cifras constantes 2021), inversiones que representa aproximadamente el 70% del costo de los proyectos. Además, el Gobierno acompaña la estructuración de la Segunda Línea del Metro de Bogotá y la Troncal de la Calle 13, con el propósito de lograr la participación de la Nación en la cofinanciación de estos proyectos priorizados por el Distrito en el marco del CONPES 4034 de 2021.

Conforme se señaló en el documento CONPES 3945 de 2018, mediante el cual se realizó la declaración de importancia estratégica de las Troncales Alimentadoras de la Avenida 68 y Avenida Ciudad de Cali, estas hacen parte del proyecto bajo el nombre de “componente troncal de la Primera Línea del Metro de Bogotá – Tramo 1” considerando que contribuyen a mejorar la oferta de transporte masivo en Bogotá y a consolidar la demanda de la PLMB, al facilitar el acceso al sistema. En otras palabras, el proyecto PLMB – tramo 1 incluye componente férreo y troncales alimentadoras. Según información del Distrito, con la implementación de estas troncales alimentadoras se aumentará en aproximadamente 500.000 pasajeros la movilización diaria en el sistema, sumado a la reducción de tiempos de desplazamiento de todos los usuarios de los componentes del proyecto.

Dado que el Distrito alcanzó un nivel de factibilidad de las troncales, la estimación de costos y los programas de construcción fueron más detallados, en tal sentido se determinó que la expectativa de ahorro de horas de viaje por año del proyecto completo aumentó a 319 millones, frente a 268 millones en estudios de pre factibilidad. Así, el proyec-

to en conjunto permite reducir la cantidad de kilómetros recorridos y, en consecuencia, los costos de operación del sistema, beneficio que se estimó en 9,3 billones de pesos en el periodo de evaluación, aportando así a su viabilidad financiera.

◆ Guías de Inclusión en Sistemas de Transporte Público

- o **Transporte público accesible a personas con movilidad reducida (adultos mayores y personas con discapacidad).** Efectuamos recomendaciones a los Entes Gestores para que adelantaran la inclusión de acciones afirmativas para garantizar la accesibilidad de personas con necesidades especiales o en condición de vulnerabilidad a sus sistemas de transporte público, a partir de las cuales se tiene los siguientes resultados:
 - ▶ Durante 2018, en Metro de Medellín se capacitaron 693 servidores en atención a usuarios con movilidad reducida. En 2019, se capacitaron 752 servidores en servicio incluyente, en el marco del programa “Admirando la diferencia y conectándonos desde el ser humano”. Finalmente, en 2021 lanzaron una campaña de accesibilidad universal denominada “Somos parte de un mismo viaje”, contando con invitados externos y expertos en accesibilidad.
 - ▶ Transcaribe de Cartagena contó con el Programa “Transcribe Seniors” para la atención del adulto mayor en el sistema, pedagogía con instrucciones sobre respeto de sillas preferentes, respeto a la fila, acceso y accesibilidad al sistema, monitoreo de estado de la infraestructura, plataformas para discapacidad y necesidades especiales y pedagogía en bioseguridad en el Sistema.
- o **Acciones encaminadas a la eliminación de barreras físicas.** Incluye las relacionadas con intervenciones a la infraestructura que permitan un entorno amigable e incluso con las personas mayores dada la reducción de su movilidad, soporte esquelético, equilibrio, visión y audición reducidas, así como corredores seguros que reduzcan riesgos de accidentes y agradables ambientalmente.
 - ▶ El Metro de Medellín implementó 3.228 metros lineales de franjas antideslizantes preventivas en las escaleras internas y externas del sistema. También instaló 1.300 metros lineales de pasamanos a doble altura, con diámetro diferencial y se han instalado ascensores accesibles en las estaciones Bello, Hospital y Vallejuelos.

También construyeron el acceso sur de la estación Poblado con criterios de accesibilidad universal, así como 2.550 m² de espacio público, los cuales fueron diseñados y construidos con los mismos criterios: rampas adecuadas, señalización podo-táctil, cárcamos accesibles, mobiliario accesible, juegos infantiles accesibles, gimnasios biosaludables accesibles.
 - ▶ En Megabus de Pereira se tiene una plataforma de elevación que facilita el ingreso al vehículo, así como espacio interno con sillas preferenciales, señalética y cinturón de seguridad.
 - ▶ Transcaribe de Cartagena realizó adecuaciones físicas en todos los sistemas, para garantizar seguridad a personas con movilidad reducida, sillas preferenciales y pasamanos a media altura.
 - ▶ En el Metro de Bogotá toda la estructuración de la infraestructura se encamina a intervenciones en espacio público, incluyendo elementos podo táctiles, elementos sonoros y materiales que generen contraste, que permitan acceder

a las estaciones y garantizar la adecuada circulación de los ciudadanos. Todas las estaciones de la PLMB tramo 1 contarán con elementos de movilidad vertical (ascensores, escaleras fijas y mecánicas), y tienen diseño de Sistema de Información al Usuario al interior de las mismas, que garantice la accesibilidad universal.

Adicionalmente, el material rodante, las estaciones, las barreras de control de acceso y las puertas de andén o plataforma, incluirán sistemas de información al usuario para facilitar que personas con diferentes discapacidades puedan hacer uso.

Los sistemas Metrolínea de Bucaramanga, Avante de Pasto, Metrosabanas de Sincelejo, también adelantaron acciones en esta materia.

- o **Inclusión de mujeres en los proyectos de movilidad urbana.** Desde 2019 definimos una serie de lineamientos de inclusión de los derechos de las mujeres y de género en los proyectos de sistemas de transporte masivo, a través de los Planes de Manejo Ambiental (PMA) y en las diferentes etapas del ciclo de los proyectos: prefactibilidad, ejecución de las obras y operación. En Megabús de Pereira, por ejemplo, el 40,2% de su planta general son mujeres, que en su mayoría están en el área profesional. En Pasto, por su parte, se implementó “Ruti”, una herramienta tecnológica para agenciar los procesos de denuncia, solicitud de ayuda inmediata en caso de violencia en el sistema.

Frente a la ocupación de las mujeres en cargos directivos en los sistemas de transporte público, los siguientes sistemas se destacan en cuanto a los porcentajes que muestran datos aproximados a la paridad en cargos de decisión: en Santa Marta el 44%, Bucaramanga el 42% Empresa Férrea Nacional el 41%; Montería, Metro de Bogotá y Pasto el 40%, en Cali 32%, y Barranquilla 22%.

◆ **Sistemas de transporte público que se fortalecen gracias a la cofinanciación del Gobierno nacional.**

Los sistemas de transporte público producen beneficios e impactos en la calidad de vida y en el nivel de productividad y competitividad de las ciudades, permitiendo a los usuarios y ciudadanos ejercer su derecho al acceso a una movilidad sostenible. Las obras entregadas y cofinanciadas por la Nación han permitido desde el 2018 mejorar el acceso y movilidad urbana en las regiones donde se implementan sistemas de transporte público así:

- o **Sistemas Estratégicos de Transporte Público – SETP.** En estos cuatro años, entregamos importantes obras para la implementación de nueve (9) Sistemas Estratégicos de Transporte Público con una inversión de la nación que ascendió a más de 414 mil millones de pesos (constantes de 2021):

SETP	Inversión total	Inversión nación	%	Empleos generados	Población Beneficiada
Santa Marta	297.707	61.926	18%	650	480.000
Montería	292.286	40.170	11%	724	490.000
Sincelejo	185.106	45.265	11%	2.123	53.954
Neiva	220.531	57.630	17%	1.060	199.915

SETP	Inversión total	Inversión nación	%	Empleos generados	Población Beneficiada
Armenia	182.543	22.767	11%	1.254	200.433
Pasto	434.977	33.787	7%	2.118	455.678
Valledupar	285.086	92.784	26%	678	157.108
Popayán	246.888	59.713	16%	765	70.000
Ibagué*	7.000	0			
TOTAL	2.152.124	414.042	14%	9.372	2.107.088

Cifras en millones de pesos constantes 2021

Fuente: Ministerio de Transporte - Unidad de Movilidad Urbana Sostenible

Inversión Total: Desembolsos convenio de cofinanciación incluye fuente nación y ente territorial

Inversión nación: Desembolsos nación periodo 2018 a mayo de 2022

(*) En Ibagué el ente gestor se encuentra en proceso de contratación de las primeras inversiones del proyecto, no se ha contratado ni ejecutado recursos.

- o **Sistemas Integrados de Transporte Masivo – SITM.** En siete de las principales ciudades del país se encuentran operando Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM): Bogotá & Soacha (Transmilenio), Cali (MIO), Medellín (Metroplús), Pereira (Megabús), Barranquilla (Transmetro), Bucaramanga (Metrolínea) y Cartagena (Transcaribe).

Desde el inicio del Gobierno se han viabilizado y realizado desembolsos de la Nación a los convenios de cofinanciación para la implementación de los SITM por valor de 541.964 millones de pesos (constantes de 2021), para continuar con la construcción de la infraestructura de transporte y transformación urbana, necesaria para garantizar la operación y los niveles de servicio requeridos, dentro de la cual se han ejecutado en los corredores troncales 224 km de carriles exclusivos construidos y 680 km corredores pretroncales y alimentadores construidos y rehabilitados, terminales de cabecera (portales), intermedias, estaciones de parada, puntos de parada, recuperación y generación de espacio público.

Las obras entregadas y cofinanciadas por la Nación en el cuatrienio (2018-2022) han permitido mejorar el acceso y movilidad urbana en las regiones donde se implementan estos sistemas.

A estos logros se suman las acciones contundentes en apoyo a los sistemas masivos de transporte adelantadas por el sector, en el marco de la atención de pandemia por COVID-19, algunos de los cuales también se encuentran referidas en el capítulo “Pandemia y Reactivación Económica”.

◆ **Decreto Legislativo 575 de 2020.**

En abril de 2020, entre las medidas adoptadas por el Gobierno nacional para hacerle frente a una situación sin precedentes, la pandemia por Covid-19, se expidió el Decreto 575 de abril de 2020, en el cual a través de sus artículos 3 y 4 establecimos estrategias encaminadas a apoyar a los Sistemas de Transporte Masivo que permitieron que los entes gestores de los sistemas reorientaran y utilizaran los recursos de los convenios de cofinanciación destinados inicialmente para la implementación de infraestructura, en la financiación de la operación durante el término de la emergencia sanitaria. Esta normatividad, facilitó en un momento crítico no solo para el país sino para el mundo, avanzar en:

- o Priorización y redistribución de recursos entre componentes de los convenios de cofinanciación.
- o Cuantificación y análisis de diferencial tarifario para cada ciudad en las cuales existe disponibilidad de recursos.
- o Análisis de impacto sobre la remuneración de los contratos de concesión y/o operación.
- o Análisis de alternativas sobre el uso de fuentes alternativas de financiación. Adopción de medidas en los diferentes contratos de operación y/o concesión

A partir de estas disposiciones, se adelantó la gestión de forma conjunta con los Entes Gestores para dar viabilidad de recursos de los convenios de cofinanciación disponibles para suplir las necesidades de operación. Se destinaron recursos para cubrir el déficit operacional de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) de Bucaramanga, Cartagena, Cali y Barranquilla.

Adicionalmente, en el marco del Decreto 575 de 2020, se viabilizó el uso de recursos remanentes asociados a la eficiencia financiera del proyecto de cofinanciación de la ciudad de Bogotá por 127.000 millones de pesos.

◆ **Ley de Inversión Social – Apoyo a los Sistemas de Transporte Masivo y Sistemas Estratégicos de Transporte.**

La Ley 2155 de 2021, sancionada en septiembre, señala en su artículo 28 que el Gobierno nacional podrá financiar hasta el 50% de los recursos por el déficit de operación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM).

En desarrollo de la reglamentación del artículo 28, en noviembre de 2021 el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 20213040052145, por medio de la cual se adopta la metodología para calcular el déficit operacional de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) (originado por las medidas de restricción del nivel de ocupación de la oferta



de sus servicios dirigida a contener a propagación del SARS COVID 2 (COVID-19), durante la vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Protección Social) para acceder a la cofinanciación por parte de la Nación.

En aplicación de esta medida, siete ciudades que cuentan con SITM (Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Pereira, Cartagena y Bucaramanga), suscribieron con el Ministerio de Hacienda convenios de cofinanciación que les permitirán recibir recursos para cubrir el déficit operacional antes de finalizar la vigencia 2021.

➤ GESTIÓN RELEVANTE

◆ Metro Ligero de la Avenida 80 de Medellín.

Pese a que el 2020 fue un año de retos para todos, el Gobierno nacional no se detuvo y trabajó de la mano de la administración municipal para que el Metro ligero de la avenida 80 de Medellín surtiera todos los requisitos que exige la normatividad vigente para lograr su financiación. Es así como en marzo de 2020 se gestionó el aval fiscal con el que la Nación se comprometió a aportar recursos por 2,48 billones de pesos (constantes a 2019), equivalentes al 70%, de los 3,54 billones de pesos del costo total del proyecto. Así las cosas, en septiembre de 2020 este proyecto recibió la declaratoria de importancia estratégica por parte del Consejo Nacional de Política, Económica y Social (Conpes) y dos meses después se suscribió el convenio para que este importante sistema de transporte masivo, de trenes eléctricos de cero emisiones, sea una realidad.

Serán 13,25 kilómetros de extensión que unirán toda la avenida 80, uno de los principales corredores de la ciudad, con tecnología de metro ligero, con capacidad para mover hasta 176.400 pasajeros día. La futura línea denominada Línea E (de Ecociudad) contará con 17 estaciones que se podrán recorrer en 32 minutos, una de las cuales será soterrada, convirtiéndose en la primera con estas características en la ciudad. Quienes usen esta línea podrán integrarse física y tarifariamente con el resto de la red metro en las estaciones Caribe, Floresta, La Palma, y Aguacatala. Se estima que las obras de infraestructura contempladas generarán cerca de 2.500 empleos directos y más de 12.000 empleos indirectos.

La Empresa Metro de Medellín, con su experiencia de 25 años y como ente gestor del proyecto, es la entidad encargada de ejecutar el proyecto y operarlo una vez se concluya en el año 2028. Las obras físicas ya iniciaron con la construcción de dos intercambiadores viales, necesarios para el cruce de la línea de metro, las cuales quedaron posibilitados para ser validados como aportes en especie dentro de los aportes del municipio al proyecto, una vez se finalicen y sean recibidas por parte del ente territorial.

En febrero de 2022, el ente gestor publicó los documentos definitivos en el portal de contratación de la empresa que dio inicio al proceso de licitación del contrato. La adjudicación del contrato está prevista para el mes de septiembre de 2022.

◆ Sistema Estratégico de Transporte Público de Ibagué.

Con el compromiso de tener un Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP), el Gobierno nacional, fiel a su interés de consolidar sistemas de transporte público de calidad, trabajó y orientó al municipio en el desarrollo de los estudios de factibilidad para que en agosto de 2019 fuera posible solicitar al Ministerio de Hacienda y Crédito Público

(MHCP) la solicitud de inclusión del proyecto en el Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP) y se gestionó el aval fiscal de los recursos requeridos por parte de la Nación. Sin embargo, la respuesta en ese momento no fue positiva.

No obstante, el Gobierno nacional no abandonó la iniciativa, y a pesar de las circunstancias que involucró la emergencia ocasionada por COVID-19, en agosto de 2020 recibió aval fiscal, con el que la Nación se comprometió a aportar recursos por 309.823 millones de pesos (constantes a 2019) para ser girados entre 2024 y 2029, de los 466.572 millones de pesos (constantes a 2019) del total del proyecto. El restante será aportado por el municipio. Así las cosas, en diciembre de 2020 este proyecto recibió la declaratoria de importancia estratégica por parte del Consejo Nacional de Política, Económica y Social (Conpes) y en el mismo mes se suscribió el convenio para la implementación de este proyecto de transporte.

La infraestructura clave que se construirá para la operación del sistema estará conformada por 22,3 kilómetros de carriles preferenciales, 268 paraderos, 9 terminales, 7 estaciones de integración y 9 patio talleres. Adicionalmente, el sistema impulsará el uso e integración con modos de transporte no motorizados como la bicicleta, con cicloestaciones y cicloparqueaderos. Se estima que las obras de infraestructura contempladas generarán cerca de 2.000 empleos directos y más de 1.000 empleos indirectos.



◆ Tramo 3 de la Troncal Oriental del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO en Cali.

El Gobierno nacional en respuesta oportuna al proceso de transformación urbana de la ciudad de Cali en diciembre de 2020 declaró de importancia estratégica el proyecto Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO de Cali con la inclusión de la Troncal Oriental en su tramo tres, comprendido entre la Terminal de transferencia Simón Bolívar y la nueva estación ubicada en la megaobra de la calle 100 con 25. La inversión de esta obra será de 211.297 millones de pesos, de los cuales la Nación aporta 147.907 millones de pesos y 63.390 millones de pesos serán del municipio de Cali.

La Troncal Oriental es un proyecto de movilidad sostenible, de transformación urbana y espacio público que conectará la zona oriental de Cali de norte a sur. El proyecto plantea un cambio radical en el esquema de movilidad de la autopista oriental, pasando de ser una infraestructura destinada fundamentalmente a atender el tráfico mixto como “actor principal” lo que le caracteriza como “barrera urbana”, a dar cabida a todos los actores de la vía, fortaleciendo las intersecciones existentes, generando nuevos y conservando algunos de los retornos existentes para la operación del SITM, todo bajo la incorporación de la dotación semafórica respectiva, priorizando la movilidad a nivel, y ofreciendo altos niveles de seguridad vial, principalmente para los peatones, ciclistas y transporte público, en consecuencia con el nivel de relevancia de dichos actores.

Cabe señalar, que el tramo tres se complementa con la construcción de los tramos uno y dos, por lo que la longitud total de la Troncal Oriental es de 17,5 kilómetros, y con su implementación generará un impacto directo en el transporte público, pasando de servicios pretroncales y alimentadores en carriles mixtos, a un servicio troncal segregado brindando ahorros de tiempos para los usuarios y la movilidad en general.

A marzo de 2022, una vez superada la crisis por la pandemia por COVID-19 reestablecimos el número promedio de viajes en día hábil en sistemas de transporte públicos cofinanciados por la Nación, en un 72% de lo encontrado en 2018 (5,4 millones)

OBJETIVO 3: FINANCIAMIENTO PARA LA MOVILIDAD EFICIENTE.

Como complemento al anterior objetivo, debíamos establecer mecanismos que coadyuvaran a la financiación de soluciones de movilidad de calidad, tarea en la cual también enfocamos nuestros esfuerzos.

➤ LOGROS

◆ Conpes 3946 de 2018.

En el primer semestre de nuestra gestión logramos la aprobación del documento Conpes que modificó el Conpes 3657 “*Concepto favorable de la Nación para contratar empréstitos externos con bancos u organismos multilaterales, entidades de fomento o gobiernos hasta por la suma de USD 2.006 millones o su equivalente en otras monedas, destinados a financiar parcialmente los aportes de la Nación a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo –SITM y los Sistemas Estratégicos de Transporte Público –SETP*”, garantizando la financiación del Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo hasta el año 2020 y la Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) hasta el 2019.

◆ Decreto 1567 de 2020 reglamenta las condiciones técnicas operativas, de seguridad y de interoperabilidad de los sistemas de recaudo en el país.

Gracias a este Decreto donde existan sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación se podrán tener múltiples operadores y proveedores tecnológicos de recaudo, permitiendo la posibilidad de implementar diferentes medios de pago. Así mismo el ente territorial será el dueño de la información y de los protocolos de seguridad del sistema de recaudo, garantizando la continuidad del servicio.

Adicionalmente, se estableció que las entidades territoriales, los entes gestores o en quienes estos deleguen la operación del sistema de recaudo, deben proteger a los usuarios, brindando canales seguros y adecuados para el pago, así como un buen tratamiento de la información personal que se registre en los operadores. Toda información debe ser reportada al Ministerio de Transporte a través del Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura de Tránsito y Transporte (SINITT), con el fin de generar política pública nacional sobre el servicio de transporte urbano en el país.

➤ GESTIÓN RELEVANTE

◆ Actualización marco normativo para componentes claves en la planificación, estructuración, implementación, operación y cofinanciación de la Nación de sistemas de transporte público.

- Se expidió la Resolución 20203040013685 de septiembre de 2020, que reglamenta la cofinanciación de la Nación de los sistemas de Transporte Público Colectivo o Masivo que pueden ser Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP); Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP), Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR) y subsistema de transporte complementario con dinero a través de una fiducia, o en especie.

Adicionalmente, en línea con la expedición del Decreto 1537 de 2000, para garantizar el uso de diferentes medios de pago, permitiendo la multiplicidad de operadores y proveedores de recaudo en las ciudades, facilitando transbordos e implementación de subsidios, así como, el uso de tarjetas bancarias EMV, códigos QR y pago en efectivo validado electrónicamente, entre otros beneficios, fue necesario expedir la siguiente reglamentación:

- o Se expidió la Resolución 20203040034065 de diciembre de 2020 “*Por la cual se reglamentan las condiciones para la operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados, en los Sistemas Estratégicos de Transporte Público*”.
- o Se expidió la Resolución 20213040060975 de diciembre de 2021 “*Por la cual se reglamentan las especificaciones de las condiciones técnicas, operativas, de seguridad y de interoperabilidad de los Sistemas de Recaudo Centralizado de los Sistemas de Transporte Público que sean cofinanciados con recursos de la Nación*”.



OBJETIVO 4: CONECTIVIDAD URBANO-REGIONAL

Nuestro propósito fue optimizar accesos y pasos urbanos para aumentar la competitividad, mejorar el abastecimiento y facilitar el comercio de las ciudades, así como integrar la movilidad y el ordenamiento territorial para beneficiar la oferta de servicios integrales de transporte para la ciudadanía; ampliamos oportunidades de movilidad urbano – regional de manera sostenible.

➤ LOGROS

◆ **Aprobación de la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional.**

En conjunto con el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, lideramos 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 emitimos 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.

◆ **Gobierno nacional ratificó apoyo a la movilidad integral de la Región Bogotá.**

En julio de 2021 se aprobó el documento Conpes 4034: “Apoyo del Gobierno Nacional a la actualización del Programa Integral de movilidad de la región Bogotá – Cundinamarca”, confirmando el compromiso del Gobierno nacional darle prioridad al apoyo del mejoramiento de la movilidad de la región. Este Conpes garantiza la continuidad del Programa Integral Movilidad de la Región Bogotá – Cundinamarca (PIMRC) para su fortalecimiento e integración por medio de su actualización con una visión a 2027, 2035 y de largo plazo, estableciendo la priorización de proyectos para satisfacer las necesidades de movilidad de los habitantes de la región capital.

◆ **Primera Línea Metro de Bogotá.**

El Gobierno Nacional apoyó a los entes gestores para lograr la adjudicación y firma de las actas de inicio de los contratos de concesión responsables de la ejecución, operación y mantenimiento de los proyectos Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB), para la cual la Nación aporta 17,4 billones de pesos (cifras a 2021), inversión que representa el 70% del costo del proyecto.

Esta primera línea (PLMB) tendrá una longitud aproximada de 24 kilómetros y en su totalidad elevada. Contará con dieciséis estaciones, diez de ellas integradas con troncales de TransMilenio y dejará prevista una estación para la Avenida Longitudinal de Occidente

(ALO), que se encontrará localizada en un punto sobre el ramal técnico en cercanía con la futura troncal de TransMilenio ALO. En octubre de 2020 se dio inicio a la fase previa de la concesión, la cual con corte a mayo de 2022 tiene un avance del 53,28%, la cual una vez finalizada dará inicio a etapa de construcción en enero de 2023.

Como parte del alcance definido, en agosto de 2021 se dio inicio a las obras de adecuación del patio taller, y en septiembre del mismo año, iniciaron las obras del intercambiador vial de la calle 72 con avenida Caracas. El proyecto en general tiene un avance físico de 15,39% que incluye concesión, traslado de redes y gestión predial, entre otros.

- o **Troncales Alimentadoras de Primera Línea del Metro de Bogotá: Avenida 68 y Avenida Ciudad de Cali.** Como se mencionó en una sección anterior este proyecto contempla componente férreo y troncales alimentadoras, es así como desde noviembre de 2018 la Nación y el Distrito firmaron el Convenio de Cofinanciación para la construcción de las Troncales Alimentadoras de la Primera Línea del Metro de Bogotá de la Avenida 68 (desde la Carrera. 7 hasta la Autopista sur, con una longitud de 17 km) y Avenida Ciudad de Cali (desde la Avenida de Las Américas hasta la avenida Circunvalar del Sur, en límites con Soacha, con una longitud de 7.3 km), que fueron mencionadas en una sección anterior.

La demanda calculada para 2030 de estas obras fundamentales y estratégicas debido a su localización y beneficios en sus áreas de influencia, más la primera línea es de 870.000 viajes diarios. Además, permiten un 28% más de abordajes en transporte masivo, especialmente en la zona sur occidental de la ciudad, que cuenta con el mayor crecimiento poblacional.

Las obras tendrán un total de aportes de la Nación del orden de 4,63 billones de pesos (constantes de 2021); en junio de 2020, iniciaron los contratos de obra e in-



terventoría para la Troncal Av. 68. A mayo de 2022 tienen un avance promedio de la etapa de construcción de 8,07% en la Avenida 68 y de 5,7% en la Avenida Ciudad de Cali.

Además, el Gobierno apoya la estructuración de la Segunda Línea del Metro de Bogotá, con el propósito de lograr la participación de la Nación en la cofinanciación de este proyecto priorizado para la movilidad de Bogotá.

◆ **Regiotram de Occidente.**

Para muchos cundinamarqueses, una vez comience a operar el proyecto de Regiotram de Occidente se cumplirá el sueño de ir y volver a Bogotá en un sistema férreo, permitiendo a los habitantes de la Sabana, mejorar la movilidad en términos de tiempo, velocidad y calidad del servicio y beneficiando en el acceso a los servicios de educación, salud, recreación, cultura y ofertas de trabajo que ofrece Bogotá.

Gracias a la suma de los esfuerzos del Gobierno nacional y la Gobernación de Cundinamarca, el proyecto Regiotram de Occidente primer sistema tipo tren-tram 100% eléctrico del país, que movilizará cerca de 130.000 pasajeros/día (40 millones pasajeros/año) será una realidad y con él se dará el primer paso para que Colombia desarrolle sus sistemas férreos de transporte público en la escala urbano-regional. El proyecto se desarrollará en su mayoría sobre el corredor férreo existente conocido como “Tren de la Sabana” o Tren de Occidente, el cual fue construido en 1.889 y estuvo en operación por parte del Estado colombiano hasta el año 1.991, tendrá una longitud de 40 kilómetros aproximadamente, 25 kilómetros en los municipios de la Sabana y 15 km en Bogotá. Además, se integrará con la estación de Primera Línea del Metro en la carrera 14 con calle 26.

Está contemplado como tren ligero para el transporte de pasajeros regional. Obra que conectará los municipios de Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá con Bogotá. Su operación será como tren de cercanías en zonas suburbanas y rurales y como tranvía en zonas urbanas, razón por lo cual se clasifica como Tren-Tram. En este proyecto la Nación aporta 1,5 billones de pesos (cifras a 2021), inversión que representa el 70% del costo del proyecto; en enero de 2020 se firmó el contrato y en junio de 2020 se dio inicio a la concesión que será por 26,5 años. A mayo de 2022 se encuentra en etapa de preconstrucción con un avance del 71% y se espera que se inicie la etapa de construcción en el primer semestre de 2023.

En el mes de junio de 2022, se iniciarán las obras de adecuación del taller ANI PK5 y posteriormente en octubre del mismo año, comenzarán las obras del patio taller el Corzo (Facatativá), ambas obras indispensables para la operación del proyecto, las cuales hacen parte de la etapa de preconstrucción.

◆ **Mejoramos y potenciamos la competitividad de nuestras ciudades y regiones.**

En los reportes del Índice Global de Competitividad de 2017-2018, el segundo requerimiento más importante para la competitividad en Colombia era la Infraestructura. En esta métrica, el país estaba debajo del promedio mundial en infraestructura de transporte, el máximo que alcanzaba era el puesto 88 de 144 países. El atraso histórico del país en la inversión infraestructura ha causado unos costos incalculables en pérdidas de competitividad y productividad a través de los años.

Con este panorama, resultaba determinante sacar adelante el programa de concesiones viales 4G, no por afinidad política o atendiendo intereses individuales, sino porque son proyectos que el país requiere para mejorar su competitividad. Era necesario desarrollar

un sistema de transporte más conectado y eficiente, de preferencia multimodal, por lo que resultaba determinante buscar la reactivación de modos que históricamente no han tenido grandes inversiones y han sido relegados a un segundo plano, como el modo fluvial y el férreo. Estos permitirán contar con beneficios importantes en materia de reducción de costos de transporte y la huella ambiental (protagonista hoy para el sector transporte) y, además, seguir avanzando en el desarrollo de una mejor conectividad de la infraestructura carretera del país y de mejorar las condiciones de la infraestructura aeroportuaria. Así abordamos estos retos:

- o **Reactivación de vías 4G.** Aunque este tema se abordará con mayor detalle más adelante, al desarrollar el objetivo “*Transporte carretero estratégico para la integración nacional, territorial y la competitividad*”, resulta relevante precisar en esta sección, que desde agosto de 2018 emprendimos acciones específicas para restaurar la confianza de los distintos actores y así poder reactivar las iniciativas que se encontraban paralizadas del programa de concesiones viales 4G.

Hoy podemos decir que el panorama cambió radicalmente, como resultado de la política de “Concluir, Concluir y Concluir” definida por este Gobierno, y de la reactivación y dinamismo impulsados en estos más de tres años de trabajo comprometido. Con corte a mayo de 2022, el avance promedio de ejecución de los proyectos que conforman la Cuarta Generación de Concesiones Viales es 66,14%, cuando en agosto de 2018 era del 16,08%. En ese momento encontramos 21 de 29 proyectos 4G paralizados, mientras que a junio de 2022 tenemos 28 de los 29 proyectos en ejecución, incluyendo nueve entregados y en operación. Antes del fin del gobierno de Iván Duque se entregarán por lo menos nueve más.

- o **Concesiones del Bicentenario.** En cumplimiento del propósito de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, con proyectos de infraestructura multimodal y sostenible, que impacten positivamente en las regiones llevando progreso con equidad, le dimos vida al programa Concesiones del Bicentenario o proyectos de quinta generación (5G). Se trata de un grueso paquete de obras que están divididas en dos olas, los cuales comprenden iniciativas en diferentes modos de transporte concesionando: proyectos carreteros, férreos, aeroportuarios y relacionados con navegabilidad. La primera ola se compone de 14 proyectos, los cuales tendrán una inversión en Capex de 22 billones de pesos aproximadamente (cifras a diciembre de 2020). Se estima que con este programa se generarán cerca de 600.000 empleos entre directos, indirectos e inducidos. La primera ola contempla siete proyectos carreteros, cuatro aeroportuarios, dos fluviales y uno férreo.

Los proyectos carreteros contemplados son: IP ALO Sur, Accesos Norte II, Accesos Cali-Palmira, Buga-Buenaventura, Puerto Salgar-Barrancabermeja, Sabana de Torres-Curumaní, y Santuario Caño Alegre (Ruta del Agua). Hasta mediados de junio hemos adjudicado cinco de ellos:

- **Malla Vial del Valle del Cauca: Accesos Cali - Palmira.** Cumpliendo los compromisos con el Valle del Cauca, en mayo de 2021 se adjudicó el contrato de concesión con el que se materializó la primera Concesión del Bicentenario, la primera de la Quinta Generación de Concesiones (5G)

Antes de la firma del contrato, este proyecto marcó un hito: tener la mayor cantidad de proponentes. Fue la primera vez en la historia de las licitaciones

de proyectos de infraestructura de transporte concesionados que se recibieron ocho ofertas para participar, lo que ratifica la confianza de los inversionistas nacionales e internacionales en los proyectos concesionados en nuestro país.

Este proyecto comprende la construcción, rehabilitación y mantenimiento a lo largo de 310 kilómetros de vía. La inversión en capex será de 1,22 billones de pesos (cifra a diciembre de 2020). Contempla la construcción de 15,8 kilómetros de nueva calzada sencilla, entre Cali y Jamundí, siendo esta la prolongación de la Avenida Ciudad de Cali, por dónde se moverá el tráfico pesado.

El proyecto también tendrá la construcción de 12,4 kilómetros de nuevas segundas calzadas, 291 kilómetros de rehabilitación (puesta a punto) de corredores existentes, construcción de dos intercambiadores a desnivel (Sameco y Versailles), un puente vehicular sobre el río Cauca entre Jamundí y Villarrica. También contempla la construcción 22 puentes peatonales, construcción de ciclo-rutas y adecuación de iluminación de varios corredores, entre otros. Las obras generarán más de 34.400 empleos directos, indirectos e inducidos. Con esta iniciativa se estima que saldrán beneficiados cerca de 3.300.000 habitantes de Cali, Buga, Candelaria, El Cerrito, Florida, Guacarí, Ginebra, Jamundí, Palmira, Vijes, Yotoco, Yumbo, Caloto, Miranda, Puerto Tejada, Santander de Quilichao y Villarrica.

- **ALO SUR.** En enero de 2022 firmamos el contrato de concesión de la Avenida Longitudinal de Occidente (ALO), la segunda Concesión del Bicentenario o 5G adjudicada. Con este proyecto se intervendrán 24,5 km de vía entre Chusacá (Soacha) y la Calle 13, en Fontibón. El corredor se convertirá en uno de los principales y más modernos para ingresar y/o salir de Bogotá, conectando a la ciudad de manera más eficiente con el suroccidente del país. Tendrá inversiones por 1,17 billones de pesos que, se prevé, impulsarán la generación de 19.743 empleos entre directos, indirectos e inducidos para la capital colombiana y el departamento de Cundinamarca.

Con la ALO Sur se beneficiará a más de dos millones de habitantes de las localidades bogotanas de Bosa, Kennedy y Fontibón, así como de los municipios cundinamarqueses de Soacha, Sibate y Mosquera, pues se estima que reducirá en más de 30 minutos los desplazamientos habituales para ingresar o salir de Bogotá por el suroccidente.

- **ACCESOS NORTE II.** Adjudicada en marzo de 2022, este proyecto cuenta con una inversión de 1,3 billones de pesos en obra (Capex a diciembre de 2021), para mejorar la entrada y salida de Bogotá como también su conexión con el norte del país. Se tiene contemplado que este proyecto genere cerca de 37.200 empleos directos, indirectos e inducidos.

Con la adjudicación de este proyecto se marca un hito histórico, ya que es el primer proyecto de Asociación Público Privada que se estructura internamente (in house). Esto significa que estamos cumpliendo con altos estándares que continúan atrayendo concesionarios con alta experiencia técnica y capacidad de inversión.

Estas obras ayudarán a descongestionar el tráfico de entrada y salida en esta parte esencial de la ciudad de Bogotá, complementando los trabajos de Accesos Norte 1, actualmente en ejecución, y conectando mejor a municipios como

Chía, Sopó, Tocancipá, Zipaquirá y Cajicá. Así, haremos más eficiente el tráfico y la conectividad del centro del país con Boyacá y los Santanderes, y de manera más amplia con la costa norte del país.

Este proyecto incluye en las obras que se ejecutarán en la Autopista Norte, la extensión del carril exclusivo de Transmilenio desde la calle 192 hasta la 245. Se trata de una muestra más del compromiso de este Gobierno con Bogotá y con el país.

- **TRONCAL DEL MAGDALENA 1.** En mayo de 2022 adjudicamos el contrato de concesión de la Troncal del Magdalena 1, un proyecto de 2 billones de pesos de inversión en obra (Capex a diciembre de 2021). Este es el cuarto proyecto carretero de las 5G en cerrar su licitación. Vale la pena decir que este proceso recibió siete propuestas, una muestra más de la confianza que tienen los inversionistas en nuestro país.

La Troncal del Magdalena 1 conectará Puerto Salgar, en Cundinamarca, con Barrancabermeja, en Santander, a través de un corredor de 260 km que se conecta con la Troncal del Magdalena 2 (Sabana de Torres – Curumaní).

- **TRONCAL DEL MAGDALENA 2.** En junio de 2022, adjudicamos el contrato de concesión de la Troncal del Magdalena 2, una vía que busca construir una doble calzada, desde Sabana de Torres (Santander) hasta Curumaní (Cesar) a lo largo de 268,4 km. Junto con la Troncal del Magdalena 1, consolidará un corredor de 531 km en doble calzada desde Cundinamarca hasta el Cesar, lo que mejorará la conectividad entre el centro y la Costa Norte del país.

Esta adjudicación generará casi 48.000 empleos, gracias a una inversión de 1,7 billones (Capex a diciembre de 2020)., Contempla la construcción de 129,3 km segunda calzada y el mejoramiento de 116,2 km de calzada existente. Al finalizar el proyecto, el ahorro en tiempo de viaje será de 1 hora 50 minutos, con una velocidad de operación de 100 kilómetros por hora.

De los proyectos restantes, uno está en proceso de licitación (Buga-Buenaventura); y otro, en revisión de los estudios de factibilidad (Santuario Caño Alegre).

De manera complementaria, los proyectos aeroportuarios contemplados en la primera ola son: IP Aeropuertos de Suroccidente, IP Aeropuerto de Cartagena, IP Nuevo Aeropuerto de Cartagena e IP Aeropuerto de San Andrés; estos se encuentran en etapa de factibilidad, en evaluación y aprobaciones por parte del Ministerio de Hacienda y el Departamento Nacional de Planeación.

Finalmente, los proyectos fluviales contemplados son: Canal del Dique y App Río Magdalena, el primero se encuentra en proceso de licitación y el segundo que fue declarado desierto en junio de 2022 por ausencia de ofertas. A su vez, el proyecto para el modo férreo es el de La Dorada-Chiriguaná, cuyos estudios de factibilidad se encuentran en revisión.

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

➤ SITUACIÓN ENCONTRADA ⁶

Entre 2015 y 2017, Colombia mejoró la calidad de la infraestructura de transporte; sin embargo, a pesar de los avances en la generación de políticas para impulsar y priorizar los proyectos del sector, el país continuaba teniendo retos frente a la reducción de costos logísticos, mejoras en la conectividad e impulsar el transporte intermodalidad.

Frente al modo de transporte carretero se encontró el Programa de concesiones 4G con un bajo nivel de desarrollado (en las diferentes etapas) y el 75% de la red rural se encuentra en estado regular a malo.

De otra parte, con más de 3.300 km de red, el modo férreo no había contado con recursos suficientes para la reactivación integral de los corredores existentes, sumado a la ausencia de una política pública para el modo. Adicionalmente, si bien Colombia cuenta con más de 18.000 km de red fluvial navegable, esta red no se aprovechaba debido a la baja inversión pública.

En lo relacionado con el modo marítimo representa para Colombia la principal conexión con las distintas economías del mundo. Más del 96 % del comercio exterior se realiza a través del modo marítimo, en el cual entre 2010 y 2017 se invirtieron más de \$ 5,4 billones de 2017 en modernización de equipos, ampliación o construcción de infraestructura, lo que significó un aumento del 45 % de la capacidad portuaria.

Finalmente, frente al modo aéreo la movilización de pasajeros los últimos 10 años había crecido más del doble: de 14,3 millones de pasajeros en 2007 pasó a 35,6 millones en 2017 y la tasa promedio anual de crecimiento era de alrededor de 10% durante dicho periodo; adicionalmente, Colombia se encontraba entre los 10 primeros países del mundo con mayor crecimiento de pasajeros y carga proyectado (7,1 %) en el periodo 2016-2040.

No menos importante, es hacer referencia a que la edad del parque automotor que incide en los bajos niveles de productividad y un aumento en los costos logísticos, seguía siendo en Colombia mayor a la de otros países de América Latina.

⁶ Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”.

OBJETIVO 1: DESARROLLO Y PROMOCIÓN DEL PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE HACIA UNA INTERMODALIDAD EFICIENTE

Evidenciamos la necesidad de avanzar en el fortalecimiento de proceso de planeación y estructuración de alto nivel del sector transporte, por medio de mejoras en la construcción y priorización proyectos, búsqueda de nuevas fuentes de pago, así como el desarrollo de una estrategia para incentivar el transporte intermodal.

➤ LOGROS

◆ Política Nacional Logística.

Bajo la dirección del Departamento Nacional de Planeación, estructuramos el documento Conpes 3982 de 2020: Política Nacional Logística. Este documento busca promover la intermodalidad 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, 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 pasaron de 13,5% a 12,6% sobre las ventas como promedio nacional (según la última encuesta realizada), disminuyan hasta llegar a 9,5% para el año 2030, tasa que llega a un nivel similar al de países OCDE, que es el 9% (DNP, 2020).

Para lograr la meta a 2030, 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



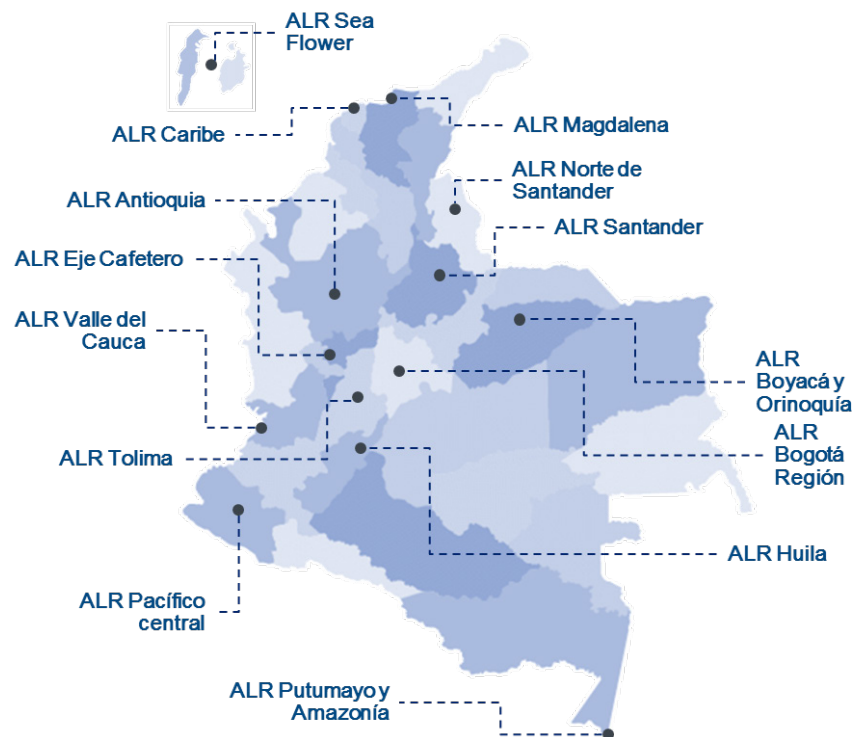
en logística y transporte, facilitación del comercio, entorno institucional, información en logística y uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) al servicio de la logística.

◆ Alianzas Logísticas Regionales.

El Ministerio de Transporte definió en abril de 2018 las Alianzas Logísticas Regionales como ejes articuladores regionales enfocados en promover iniciativas de facilitación logística, coordinación interinstitucional e investigación para la toma de decisiones en política pública. En agosto de 2018 encontramos cinco Alianzas Logísticas Regionales (ALR) conformadas: Bogotá Región, Antioquia, Valle del Cauca, Caribe y Santander. Siguiendo el lineamiento del Gobierno nacional de construir sobre lo construido, nos dimos a la tarea de empezar a gestar proyectos regionales en logística que permitieran conformar Alianzas Logísticas Regionales (ALR) a lo largo y ancho del territorio nacional. Esto porque comprendimos la importancia de nuestra presencia en los territorios, para una comunicación proactiva acerca de las necesidades, vocaciones y perspectivas territoriales para una política pública elaborada en las regiones para las regiones.

En este sentido, entre agosto de 2018 y junio de 2022, conformamos nueve Alianzas Logísticas Regionales nuevas, finalizando nuestra gestión con 14 ALR, en coherencia con las 14 regiones logísticas que se evalúan cada dos años en la Encuesta Nacional Logística del DNP. Así, cumplimos la meta prevista para diciembre de 2022 en Conpes 3982 de 2020.

14 Alianzas Logísticas Regionales en operación



► Fuente: Ministerio de Transporte – Grupo de Logística

La gestión de las ARL y la agenda de desarrollo de cada una de ellas, se construye con el apoyo de la fundación Logyca Investigación, a través de un convenio interadministrativo

firmado en 2019. Como garantes técnicos y partes neutrales en cada uno de las mesas técnicas, el convenio con Logyca le ha entregado al Ministerio una serie de herramientas valiosas para el fortalecimiento de su labor institucional, un diagnóstico de la madurez de las alianzas, un modelo de transferencia de conocimiento y una metodología para la priorización de proyectos y elaboración de agendas de desarrollo.

Cada una de las Alianzas está acompañada también por un líder de corredor logístico, encargado de la generación de información relevante, el direccionamiento de las iniciativas que se presenten y la facilitación de espacios de comunicación y articulación con las entidades de nivel central.

◆ **Hacia un sistema de transporte multimodal.**

En cumplimiento de los compromisos que adquirimos para fortalecer el transporte multimodal en el país, la estructuración y contratación de las Concesiones del Bicentenario, a las que se hizo referencia anteriormente, nos permitirán seguir avanzando en la satisfacción de las necesidades de infraestructura de transporte identificadas desde el Plan Maestro de Transporte Intermodal, desde un enfoque de intermodalidad y sostenibilidad integral. Así, el Pipeline de estas concesiones contempla proyectos carreteros, aeroportuarios, fluviales y uno férreo como ya lo mencionamos.

Gracias a esto, hoy podemos decir que avanzamos hacia un sistema de transporte intermodal, destacando proyectos como APP Canal del Dique, Buga-Buenaventura, y Troncal del Magdalena 1 y 2, iniciativas que a junio de 2022 se encuentran adjudicadas o en proceso de licitación, pero que dejaremos adjudicados en agosto de 2022.

➤ **GESTIÓN RELEVANTE**

◆ **Corredores Logísticos.**

Un corredor logístico se define como *“aquel que articula de manera integral orígenes y destinos en aspectos físicos y funcionales como la infraestructura de transporte, los flujos de información y comunicaciones, las prácticas comerciales y de facilitación del comercio”*. En Colombia, los corredores logísticos que unen los principales centros de producción y de consumo, así como los nodos de transferencia para el comercio exterior (puertos, aeropuertos y pasos de frontera) están estrechamente relacionados con el patrón de desarrollo vial, por donde se moviliza la gran mayoría de la carga tanto de comercio exterior como interno. Mediante resolución 164 de 2015, el Ministerio de Transporte definió lo que serían los primeros corredores de importancia estratégica en el país, incluyendo dentro de estas definiciones, todos los activos de infraestructura vial, las zonas portuarias, los aeropuertos del país y las conexiones férreas y fluviales vigentes. Sin embargo, la visión en ese momento no contaba con las características integradoras necesarias para continuar con un desarrollo que incentivara la intermodalidad y el aprovechamiento integral de los modos férreo y fluvial como complemento a la actividad de transporte por carretera.

Es así, como enfocados en las metas definidas en la nueva Política Nacional Logística, el Ministerio de Transporte realizó el análisis necesario para la actualización de la normativa señalada, definiendo nuevos corredores logísticos de importancia estratégica, esta vez con características enfocadas a la conexión intermodal y a la eficiencia logística a través del aprovechamiento de las capacidades instaladas en la infraestructura del país. En consecuencia, mediante Resolución 2435 de enero de 2022 definimos siete nuevos corredores:

- o Bogotá - Buenaventura - Ipiales.
- o Cali - Medellín - Cartagena.
- o Bogotá - Barranquilla.
- o Bogotá - Cúcuta.
- o Medellín - Bucaramanga.
- o Bogotá - Yopal.
- o Bogotá - Puerto Asís.

A partir de este esquema, se cuenta con un equipo de gerencias de corredor logístico, un equipo de profesionales que lidera la gestión de información, la articulación entre actores (incluidas las ALR), la identificación de cuellos de botella, la generación de espacios de articulación e interacción interinstitucional y la formulación de propuestas de mejoramiento en la eficiencia y el nivel de servicios de los corredores.

◆ **Infraestructura y servicios especializados en logística.**

Una de las líneas de la Política Nacional Logística aprobada en 2020 está relacionada con la promoción de la intermodalidad en el país, a través del desarrollo de modos de transporte competitivos y de conexiones eficientes de intercambio modal. En desarrollo de esta línea, el Gobierno Nacional ha venido trabajando en la promoción de las infraestructuras logísticas especializadas, espacios de confluencia de flujos de carga en los que los servicios a las cadenas productivas permitan generar beneficios y agregar valor a través de la logística.

El acompañamiento técnico de entidades nacionales, como el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Infraestructura, entre otras, ha sido una pieza importante del sistema sobre el cual se vienen desarrollando los proyectos de plataforma logística en el país, ya sean estos de iniciativa regional o proyectos productivos particulares que buscan en el gobierno central un aliado estratégico para su gestión y realización. Algunos de los proyectos acompañados durante este cuatrienio son: la Plataforma Logística del Eje Cafetero (PLEC), la Plataforma Logística Multimodal de la Dorada, la Plataforma Logística de Flandes y la Plataforma Logística Multimodal de Barrancabermeja.



OBJETIVO 2: REACTIVACIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO COMO MOTOR DE DESARROLLO DE LAS REGIONES.

Trabajamos en la consolidación del transporte ferroviario de carga y de la mano con el Departamento Nacional de Planeación en establecer la política nacional de reactivación de este modo de transporte.

➤ LOGROS

◆ Consolidación de la operación comercial y multimodal en los corredores férreos Bogotá – Belencito y La Dorada – Chiriguaná, este último conectando la carga con el corredor Chiriguaná – Santa Marta.

Somos conscientes de la oportunidad que representa para la competitividad de las regiones, y para la economía del país, la apertura de nuevos mercados y de corredores logísticos que garanticen eficiencia y seguridad para los generadores de carga. Las vías férreas tienen capacidad anual para movilizar 3 millones de toneladas, en el corredor Bogotá – Belencito, y 5 millones de toneladas en el corredor La Dorada – Chiriguaná.

Durante el último trimestre de 2019 se 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. En este sentido, se dispuso de una estrategia de movilización de carga de forma intermodal: los corredores La Dorada – Santa Marta, La Dorada – Cartagena y La Dorada – Barranquilla, han logrado consolidar operaciones con carga como maquinaria, acero, cemento, materias primas, refrescos, equipos para la industria petrolera, entre otros. Estas operaciones incluyen por primera vez, en el caso de La Dorada – Santa Marta, carga de exportación e importación. Algo que no ocurría en el modo ferroviario en las últimas 6 décadas.

◆ Plan Maestro Ferroviario (PMF).

Dando cumplimiento a lo consagrado por primera vez en un Plan Nacional de Desarrollo, en noviembre de 2020 y bajo el liderazgo del DNP, efectuamos el lanzamiento del Plan Maestro Ferroviario, el cual surge como una herramienta para potenciar las ventajas competitivas del modo, con miras al incremento del desarrollo económico, social y productivo del país. El PMF, establece los lineamientos técnicos y las hojas de ruta de los componentes normativos, institucionales, regulatorios, de financiación y de planeación de este tipo de proyectos.

Adicionalmente, hace parte de las acciones planteadas en el Pacto por la Infraestructura, con el propósito de coordinar las acciones en materia de operación e infraestructura ferroviaria, establecer acuerdos con el sector privado y dinamizar la movilización de carga que se consolide en el tiempo.

Este plan surge como una herramienta para potenciar las ventajas competitivas del tren, con miras al incremento del desarrollo económico, social y productivo del país; en tal sentido tenemos retos muy importantes como estructurar y reactivar la operación del ferrocarril del pacífico, definir además las conexiones de la primera y última milla entre el tren y los puertos marítimos y los nodos logísticos que permitan viabilizar esta red fe-

roviaria interconectada, facilitando la conectividad regional y disminuyendo a su vez los costos como las emisiones ambientales que permitan seguir avanzando en los pilotos de movilización de diferentes tipos de carga.

◆ **Lineamientos de Política de Riesgo Contractual del Estado para Proyectos de Sistemas Férreos de Carga con Participación Privada en el país.**

Logramos la aprobación del Conpes 4047 de septiembre de 2021 como respuesta al interés de adelantar este tipo de proyectos con el involucramiento de esquemas de participación privada y considerando que los lineamientos vigentes no incorporan en su totalidad los avances en la materia.

➤ **GESTIÓN RELEVANTE**

◆ **Actualización de la Ley Férrea.**

100 años después de sancionada la última Ley Férrea de Colombia, en noviembre de 2020 lanzamos el nuevo Plan Maestro Ferroviario, que contempla dentro de sus principales acciones expedir una ley que actualice y regule expresamente la actividad asociada a la infraestructura ferroviaria. Este proyecto de Ley ferroviario está siendo elaborado por las entidades del sector transporte y el DNP, para establecer un marco normativo acorde con las necesidades del mercado, la facilitación del acceso a terceros operadores y las disposiciones institucionales requeridas para la administración de la red ferroviaria nacional.

Es importante tener en cuenta que este proyecto de ley, enfocado en carga, no pretende regular aspectos relacionados con transporte ferroviario urbano, cofinanciación de proyectos férreos locales, contratación pública, aspectos prediales, ambientales, de redes de servicios públicos o de consultas previas. La normatividad aplicable a dichas materias será la que rige actualmente y su cofinanciación permanece, según la normativa, en cabeza del Ministerio de Hacienda.

Los principales lineamientos del proyecto de Ley que se viene trabajando están enfocados en:

- o Definiciones, competencias institucionales y actores públicos y privados que intervienen en la operación ferroviaria.
- o Características y condiciones mínimas requeridas en la prestación del servicio de carga y las asociadas a seguridad en su operación.
- o Condiciones para definir un régimen económico y de tarifas para la prestación del servicio y el uso de la infraestructura.
- o Plantea incentivos tributarios para dinamizar las operaciones de carga, así como condiciones que protejan la infraestructura ferroviaria, con el fin de evitar fraccionamientos, la falta de continuidad de su interconexión y el abandono de tramos, entre otras.

Esta estructura de proyecto de Ley fue socializada en marzo de 2022 con actores públicos y privados. Los más de 90 participantes agradecieron el compartir este espacio e información, que por primera vez es tratada por un Gobierno, y propusieron, entre otros, garantizar la continuidad de la operación ferroviaria en los corredores nacionales, interconectar la red actual existente y con potencial de reactivación, así como trabajar de la

mano con las regiones en el desarrollo de nuevos proyectos ferroviarios locales. Para mayo de 2022 estamos finalizando el documento de exposición de motivos para continuar con el trámite respectivo ante el Congreso de la República.

En el mismo sentido, es importante tener en cuenta la reglamentación para la asignación de surcos férreos, la cual surge de necesidades identificadas en el Plan Maestro de Transporte Intermodal y desarrolladas en el Plan Maestro Ferroviario, el cual prevé implementar un modelo de operación consistente en privilegiar la operación bajo acuerdos de acceso libre sin exclusividad comercial, en los cuales cualquier operador debidamente autorizado que cumpla las exigencias regulatorias y que cuente con el material rodante en las condiciones técnicas óptimas que se establezcan, pueda prestar servicios de transporte ferroviario.

Para materializar ese propósito es necesario reglamentar la forma como terceros que quieran operar el servicio de transporte férreo de pasajeros, carga y mixto lo puedan hacer sobre la red que se encuentre administrada por un operador férreo en virtud de un contrato de concesión, de administración, mantenimiento y operación u otro contrato estatal que otorgue esa facultad, sin perjuicio del deber de habilitarse y obtener un permiso de operación.

Para ello, estamos avanzado en la tarea de elaborar dos actos administrativos reglamentarios con los cuales implementar dicho modelo de operación del transporte férreo. Se trata de un Decreto que adicione el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte - Decreto 1079 de 2015, y una resolución del Ministerio de Transporte que lo desarrolle.

◆ **Unidades Funcionales Férreas**

Se expidió el Decreto 1278 de 2021, en el cual se establecieron las Unidades Funcionales de Vía Férrea en proyectos de Asociación Público Privada de infraestructura férrea, permitiendo establecer la disponibilidad parcial y derecho para la retribución.

➤ **CUMPLIENDO METAS PND**

En tan solo dos años pasamos de 420 km a 1.077 km de red férrea con operación comercial activa. Cumplimos la meta del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 y le cumplimos a la región Caribe.

OBJETIVO 3: APROVECHAMIENTO DE LA RED FLUVIAL PARA EL POSICIONAMIENTO DEL MODO

Trazamos una ruta de acción para lograr la conectividad con la Colombia profunda, con la Colombia para el cual el río es el único modo de transporte.

➤ LOGROS

◆ “Colombia Fluvial”.

Con este programa, el Gobierno nacional ha quintuplicado las inversiones en obras de infraestructura fluvial, especialmente en las poblaciones que sólo tienen como modo de movilidad los corredores fluviales en las cuencas hidrográficas del país. Se invirtieron 130.000 millones de pesos en proyectos de mejoramiento y construcción de infraestructura fluvial que benefician a 2,1 millones de habitantes de municipios ribereños de 18 departamentos. Gracias a este programa, se han adelantado 66 proyectos, de los cuales 43 ya finalizaron, entre ellos la construcción de muelles, dragados de mantenimiento y obras de protección en los corredores fluviales del país.

◆ Movimiento de carga, principal motor del río Magdalena.

En estos casi cuatro años, el mantenimiento del canal navegable ha permitido que el transporte de carga por este río siga en ascenso, especialmente en los últimos años, convirtiéndose en un eje fundamental de desarrollo económico regional y nacional. En 2019 se lograron movilizar 3.023.917 toneladas. En 2020, a pesar de la pandemia, esta cifra se ubicó en 2.487.228 de toneladas, mientras que en 2021 se movilizaron 3.261.070 toneladas, la cifra más alta de la historia en cuanto a transporte de carga por el río Magdalena. De enero a mayo de 2022 transportamos 1.717.798 toneladas, frente a 1.233.275 en el mismo periodo de 2021.

Como complemento, el mantenimiento del canal de acceso al puerto de Barranquilla permitió un movimiento de carga transportada de 12.257.256 toneladas en 2021, la cifra más alta en la historia del canal, con un aumento del 16% con respecto a 2020. Ese año se movilizaron 10.522.460 millones de toneladas a pesar de los efectos de la pandemia en el comercio internacional y nacional, mientras que en 2019 fueron 11.348.619 toneladas. De enero a mayo de 2022 hemos transportado 5.463.127 toneladas, frente a 5.006.032 toneladas en el mismo periodo de 2021.

◆ Inversión social para municipios ribereños.

Desde el inicio del Gobierno, el OCAD del río Magdalena y Canal del Dique ha aprobado 23 proyectos de inversión beneficiando directamente a 679.642 personas. Estos proyectos han impactado a municipios de los departamentos de Atlántico (Ponedera, Campo de la Cruz, Suán y Santa Lucía), Magdalena (Santa Ana, Tenerife y cerró de San Antoni), Bolívar (El Peñón, Regidor, Rio Viejo, Soplaviento, Cicuco, Mompox y Pinillos), Santander (Puerto Wilches y dos en Barrancabermeja), Cesar (Gamarra), Sucre (Guaranda), Huila (Tesalia y Pitalito), Tolima (Ambalema) y Cundinamarca (uno que incluye Ricaurte y Girardot).

Estos proyectos han sido destinados especialmente a la protección de orillas ante fenómenos naturales, la construcción de muros de contención, y la restauración de ecosiste-

mas, y han sido viabilizados a través de sectores de Vivienda Ciudad y Territorio, Ambiente y Desarrollo Sostenible y Transporte, con una inversión de más de 120.628 millones de pesos.

➤ GESTIÓN RELEVANTE

◆ Dragado de Mantenimiento del Canal Navegable del Río Magdalena.

El Gobierno nacional adelantó tres proyectos en esta materia Mantenimiento canal de acceso al Puerto de Barranquilla, Mantenimiento del canal del Dique, y Mantenimiento del tramo Barrancabermeja – Pinillos; los cuales garantizan el flujo de movimiento de carga.

El mantenimiento del canal navegable del río Magdalena, que incluye los tres sectores descritos, se transformó durante este periodo de Gobierno, dado que antes se venía realizando a través de dragados reactivos por campañas en diferentes épocas del año y con varias urgencias manifiestas. Además, los recursos que se le asignaban a la Corporación eran significativamente menores a los que este Gobierno ha asignado para el plan de dragado. Por otra parte, se evidenciaba falta de seguimiento y participación de actores y entidades de control en los dragados.

Frente a esta situación Cormagdalena, siguiendo los lineamientos del Ministerio de Transporte, estudió alternativas para llevar a cabo el plan de dragado del río Magdalena buscando eficiencia y transparencia, por lo que se hicieron análisis técnicos, jurídicos y administrativos para mejorar el proceso.

Por lo anterior, concluyó que la Financiera de Desarrollo Territorial (Findeter) era la entidad idónea para la contratación y administración financiera de los recursos para el dragado. En atención a esto se realizaron contratos interadministrativos entre esa Entidad y



Cormagdalena, que generaron un trabajo conjunto y coordinado que redundó en agilidad en los procesos de contratación, estimado en 30 días hábiles. También se logró una reducción significativa en el pago histórico por metro cúbico.

Este plan de dragado se desarrolló bajo premisas de eficiencia y transparencia, reflejados en una nueva metodología, dado que el sistema que se está utilizando es de tipo preventivo, con dragas permanentes y los pagos se realizan con mediciones pre-dragado y pos-dragado. Otro aspecto fundamental es el seguimiento y la coordinación en el plan de dragado desde los comités de navegación que se realizan semanalmente, en los que no solo participan el contratista, el interventor, Cormagdalena, sino también las autoridades locales y los privados entre navieros y portuarios.

Estos comités se han convertido en una herramienta efectiva de seguimiento y planeamiento a toda la labor que deben desarrollar y adelantar, tanto el dragador como el interventor, al igual que el acompañamiento y seguimiento permanente por parte de los entes de control.

Este gobierno ha invertido la mayor cantidad de recursos en la historia para el mantenimiento del río Magdalena, que incluye el canal de acceso al Puerto de Barranquilla, lo que ha permitido dragados permanentes que garantizan la navegabilidad y el movimiento de carga desde Barrancabermeja hasta Cartagena y Barranquilla, y en la zona portuaria de esta ciudad.

En el sector del canal del Dique es de vital importancia relacionar la situación referente a la comunidad de Pasacaballos y la consulta previa que se debe realizar previa a los dragados de mantenimiento. En este sentido, el sector transporte ha adelantado los diálogos correspondientes y se ha construido un marco de confianza y relacionamiento, que ha permitido desarrollar trabajos de dragado con avances satisfactorios en los procesos de consulta previa, con el Consejo Comunitario de Comunidades Negras, incluyendo compensación con las organizaciones de base como pescadores, agricultores, comercializadores de pescado, transportadores y discapacitados, con elementos propios del desarrollo de sus usos, costumbres tales como las artes de pesca.

- o Recuperación del Brazo de Mompóx. Además de los sectores intervenidos es importante destacar la recuperación del Brazo de Mompóx, consistente en el rediseño del canal navegable que habilitará la navegabilidad en esta zona, con vocación social, turística y de movimiento de personas y mercancías de 14 municipios a lo largo de 145 kilómetros y beneficiando a 264.860 habitantes. Con el apoyo del Ministerio de Transporte, se gestionaron recursos por 24.251 millones de pesos, contratados a través de Findeter, e inicio de la operación de dragado en el mes de junio de 2022. Con el proyecto se reactiva la navegación turística en la zona, los movimientos de carga agraria y/o agrícola, será una alternativa frente a contingencias o situaciones que se presenten en el canal principal que se utiliza actualmente y que se transita por el brazo de Loba o Pinillos.

INVERSIÓN: Entre 2019 y 2022, las inversiones ascienden a más de 309.000 millones de pesos en el dragado de mantenimiento del Canal Navegable del río Magdalena.

◆ **APP del río Magdalena.**

Una de las dos iniciativas fluviales de las Concesiones del Bicentenario, la App del río Magdalena, buscaba recuperar la navegabilidad por esta ruta fluvial a lo largo de 668 kilómetros, desde Bocas de Ceniza hasta Barrancabermeja, y principalmente garantizar el normal desarrollo de operaciones en la zona portuaria de Barranquilla.

Esta APP fue un ejemplo de articulación multisectorial para el beneficio del país. En su estructuración y desarrollo, participaron el Ministerio de Transporte, Cormagdalena, la ANI, la Universidad del Norte y el Instituto Alexander von Humboldt, entre otros. Adicionalmente, el proceso se adelantó de mano del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que aportó para que la estructuración financiera, legal y de riesgos. Gracias al apoyo brindado por el BID, se tuvo la asesoría de importantes empresas nacionales e internacionales, como las firmas Duran & Osorio, para el componente legal; Ernst & Young, para el componente financiero, y Environmental Resources Management (ERM) y Royal Haskoning DHV, para los componentes técnico y ambiental respectivamente.

Gracias a este juicioso proceso de estructuración, que cumplió con los diferentes pasos definidos para estos procesos según la Ley, en diciembre de 2021, la Agencia Nacional de Infraestructura publicó los pliegos definitivos del proceso y a mediados del mes de junio de 2022 fue la fecha de cierre de la licitación pública de esta APP sin que se hayan presentado ofertas de terceros interesados, lo que obligó a declarar desierto el proceso de selección.

La ausencia en la presentación de ofertas para el proyecto se produjo por varios factores, entre ellos la volatilidad de los precios de insumos, tales como el combustible, cuya



variación debía ser asumida por el futuro concesionario. Asimismo, debido a dificultades en el mercado relacionadas con el incremento en la percepción de riesgo en Colombia por parte de compañías aseguradoras.

Sin embargo, ante la necesidad de encontrar una solución inmediata para asegurar el funcionamiento de la zona portuaria de la ciudad de Barranquilla, el Presidente de la República, Iván Duque Márquez, ordenó revisar el proyecto al Ministerio de Transporte, al Ministerio de Hacienda y al Departamento Nacional de Planeación y hacer las gestiones para reestructurarlo bajo otras modalidades. De esta manera, se pretende que estos recursos sean destinados para la contratación de unas obras prioritarias en el Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla que garanticen su adecuado mantenimiento y la normalidad en sus operaciones.

Para estos efectos, el Presidente de la República ordenó efectuar una nueva definición en el proyecto y adelantar las gestiones presupuestales necesarias que permitan reestructurar las vigencias futuras que inicialmente se preveían utilizar para la APP del Río Magdalena.

Así las cosas, será suscrito un convenio entre el Gobierno Nacional, a través de Cormagdalena, el INVIAS, la ANI, Alcaldía de Barranquilla, Puerta de Oro (Empresa de Desarrollo Caribe), y Findeter para que esté último administre, ejecute, y haga seguimiento a aquellas obras prioritarias que son necesarias para una debida operación del Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla. Las obras que serían contratadas con los recursos del orden nacional a partir del convenio en mención, son aquellas intervenciones prioritarias requeridas para asegurar una zona portuaria estable y sostenible en el corto, mediano, y largo plazo.

◆ **Lineamientos de Política de Riesgo Contractual del Estado para Proyectos de Infraestructura en Vías Fluviales y Canales Navegables con Participación Privada.**

Logramos la aprobación del documento Conpes 4028 de marzo de 2021 como respuesta al compromiso del Gobierno nacional de impulsar el modo de transporte fluvial, considerando el contexto ambiental y la integración regional que le son características.

◆ **Unidades funcionales para vías fluviales o canales de aguas navegables.**

En junio de 2021 se firmó el Decreto 655, por medio del cual se adiciona el Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, a través del cual se logró que en proyectos de Asociación Público Privada de vías fluviales o canales de aguas navegables pueda pactarse el derecho a retribución por unidades funcionales de infraestructura que cumplan con los requisitos previstos en el parágrafo 2° del artículo 5 de la Ley 1508 de 2012 y cuyo presupuesto estimado de inversión de cada unidad funcional de infraestructura sea igual o superior a cinco mil trescientos salarios mínimos mensuales legales vigentes.

◆ **Apoyo y acompañamiento técnico internacional.**

El Banco Interamericano de Desarrollo –BID– ha demostrado su interés y apoyo en el impulso por la intermodalidad de la infraestructura. En 2019, el BID aprobó un paquete de USD\$400.000 para financiar actividades de temas fluviales priorizadas entre muchas iniciativas del Ministerio y sus entidades adscritas, para responder a las necesidades de la red fluvial. Esta cooperación técnica no reembolsable buscó promover el transporte en la red fluvial, fortalecer a través del impulso de la navegabilidad del río Magdalena, for-

talecer la infraestructura de muelles desde el punto de vista normativo y reglamentario, y fortalecer institucionalmente la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena - Cormagdalena.

◆ **Proyecto tipo fluvial**

Se desarrollaron los diseños de terminales fluviales que, cumpliendo con unos requisitos técnicos definidos, se pueden replicar en diferentes puntos de la geografía nacional. Así, mediante una consultoría, se realizaron los diseños de un muelle fluvial tipo que permite determinar diferentes alternativas de implementación de acuerdo con las características particulares de cada ubicación, que incluya el componente flotante, el diseño naval, la conexión con la ribera, y la infraestructura de respaldo en tierra para el confort de los usuarios como lo son la caseta de venta de tiquetes, sala de espera techada y servicios sanitarios, así como la definición del presupuesto de obra y elaboración de los planos de detalle.

◆ **Plan Maestro Fluvial**

Con este programa, el Gobierno nacional ha quintuplicado las inversiones en obras de infraestructura fluvial especialmente en aquellas poblaciones sólo tienen como modo de movilidad los corredores fluviales en las cuencas hidrográficas del país. Se han invertido \$109.000 millones en proyectos de mejoramiento y construcción de infraestructura fluvial que benefician a 2,1 millones de habitantes de municipios ribereños, en 16 departamentos.

Se realizó un documento de avances del Plan Maestro Fluvial en coordinación con las entidades del sector, el cual cuenta como base para realizar la actualización del Plan Maestro Fluvial. Actualmente, junto al DNP se está desarrollando la actualización del PMTI y del Plan Maestro Fluvial que se espera finalizar en el tercer trimestre de 2022.

➤ **CUMPLIENDO METAS PND**

A diciembre de 2021 se mejoraron, construyeron y mantuvieron 8 muelles fluviales, 5 de ellos en la región Amazonia, un cumplimiento del 125% de la meta que nos trazamos para la región.

Durante el cuatrienio se cuenta con 499 embarcaciones registradas para prestar servicio público de transporte fluvial, un cumplimiento de 152% de la meta del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022.

OBJETIVO 4: POLÍTICA PORTUARIA: ACCESOS MARÍTIMOS Y MODOS PORTUARIOS SEGUROS Y ADAPTADOS A LOS RETOS DE COMERCIO EXTERIOR.

Fortalecer el sistema portuario colombiano, sus accesos y sus servicios marítimos, a través de una institucionalidad eficiente y capaz de adaptarse a las necesidades de la industria marítima mundial, del comercio y del aparato productivo, fue una de nuestras prioridades, al igual que definir las estrategias necesarias para garantizar eficiencia, actualización tecnológica y tarifas competitivas de los servicios que prestan las concesiones portuarias colombianas.

➤ LOGROS

Puerto Antioquia. A comienzos de 2019 suscribimos el contrato de concesión para hacer realidad este proyecto, que estará ubicado en el sector conocido como Bahía Colombia, corregimiento de Nueva Colonia del municipio de Turbo, a orillas del Río León. Puerto Antioquia pretende convertirse en una de las principales terminales multipropósito (carga general, contenedores, cereales, plátano, banano) con la movilización de 6,6 millones de toneladas de carga al año. Esta terminal se suma a las terminales portuarias del Caribe Colombiano, y se convierte en la más cercana a Antioquia, Cundinamarca y los departamentos del Eje cafetero, que unidos generan el 70% del PIB del país.

Los predios sobre los cuales se requería la constitución de derechos reales de servidumbre para la construcción de las obras de Puerto Antioquia eran objeto de ciertas medidas cautelares, en el marco de un proceso judicial ante un Juez de Restitución de Tierras de Apartadó. No obstante, el juez del caso resolvió regular las medidas cautelares en agosto 2021, lo cual viabilizó la ejecución de las obras.

En este sentido en enero de 2022 se consolidó el cierre financiero de Puerto Antioquia por USD\$393,7 millones que aseguran el fortalecimiento portuario del Urabá. El cierre financiero de este proyecto demuestra una vez más la confianza inversionista en los proyectos concesionados por la ANI y nos permitirá iniciar formalmente la etapa de construcción de esta nueva sociedad portuaria en Turbo (Antioquia) que busca fortalecer la región del Urabá y convertirla en un centro para el comercio marítimo.

Con este proyecto, principal apuesta en materia portuaria del Gobierno nacional, se estima generar cerca de 1.900 empleos directos durante su etapa de construcción, invertir USD300 millones en el Urabá y crear más de 11 mil empresas asociadas al transporte marítimo, zonas logísticas, agentes de carga, agencias de aduana, hoteles y restaurantes.

Con la construcción de Puerto Antioquia, las distancias entre el interior (Bogotá-Medellín) y el norte del país se reducirán un 33% y 47%, respectivamente, al contar con este centro de conexión en el municipio de Turbo, que mejorará la eficiencia del transporte de carga.

Módulo INSIDE en el Registro Nacional de Despacho de Carga (RNDC). Las terminales portuarias, al ser puerta de entrada y salida de mercancías representan uno de los nodos logísticos con mayor importancia estratégica, un puerto eficiente, seguro, transparente y conectado genera ventajas competitivas y potencializa el desarrollo de empresas que comercian en el mercado internacional.

Buscando el mejoramiento en la eficiencia de las operaciones portuarias en el país, en octubre 2021 implementamos INSIDE como sistema de información de entornamiento

portuario utilizada para la atención y registro de vehículos automotores de carga terrestre al ingreso y salida de las instalaciones del puerto o de las terminales portuarias para el cargue y descargue de mercancías o contenedores.

De esta forma, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte puede realizar comparaciones con la información registrada en sistema RNDG por las empresas de transporte de carga y la registrada por los autorizados (todos los titulares de concesión portuaria, homologaciones, autorizaciones temporales, licencias portuarias, prestadores de servicios portuarios, o cualquier servicio portuario establecido), la cual podrá ser consultada por la Superintendencia de Transporte para el ejercicio de sus funciones de prevención, vigilancia y control, así como para la identificación de problemáticas que deben ser atendidas y visibilizar la operación portuaria mediante el diseño y publicación de indicadores.

➤ **GESTIÓN RELEVANTE**

Política Portuaria. El sector transporte en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación, viene trabajando en la construcción de la nueva Política Portuaria (Documento Conpes), la cual estará encaminada a brindar lineamientos que permitan: promover una institucionalidad moderna y planificar el desarrollo portuario bajo una visión de intermodalidad y con una perspectiva de largo plazo donde se racionalice de manera adecuada y sostenible el uso de los recursos e infraestructura costera, dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 2 de la Ley 1 de 1991.

Los elementos que conforman dicha política son: Institucionalidad y gobernanza, portuaria, marco tarifario, actualización del Plan de Ordenamiento Físico Portuario y Ambiental, revisión y ajuste de la fórmula de contraprestación y análisis de Incidencia económica de los contratos de concesión portuaria (reversión y reconcesión).

Esta política portuaria será presentada a consideración del Conpes en el primer semestre del 2022.



OBJETIVO 5: TRANSPORTE AÉREO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS.

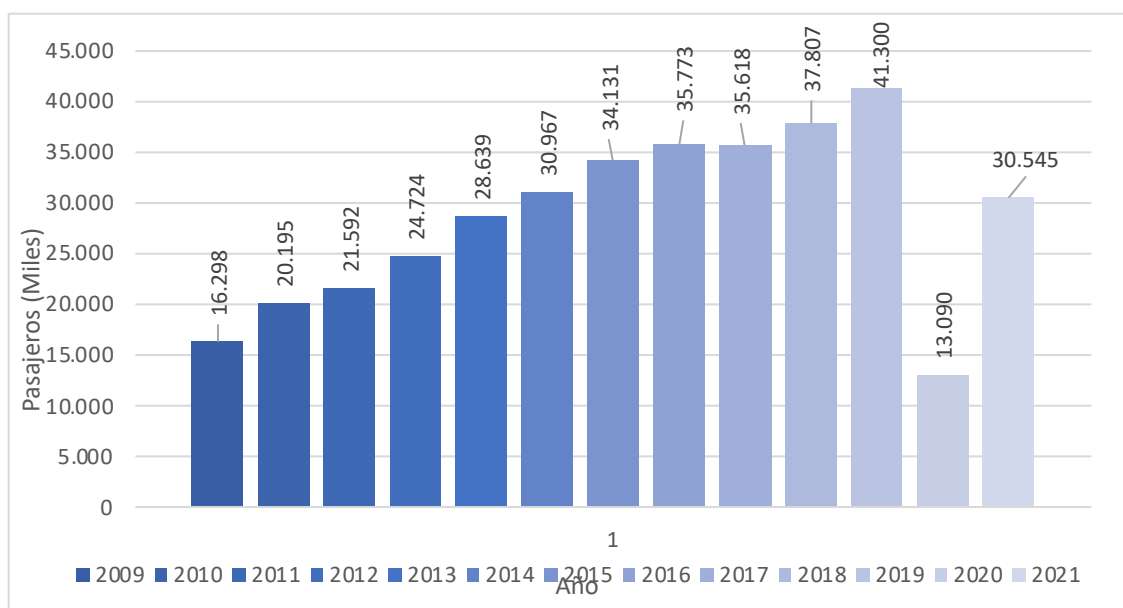
Nos enfocamos en desarrollar políticas, planes, programas y proyectos integrados en infraestructura aeronáutica y aeroportuaria, transporte y logística para el sector aéreo.

➤ LOGROS

◆ Desempeño y reactivación del Transporte Aéreo.

El desempeño de la aviación en Colombia en los últimos 10 años registró tasas de crecimiento promedio anual superiores a 9,5%. Durante los años 2018 y 2019 el mercado de transporte aéreo de pasajeros registró récords históricos de movilización de tal manera que en el año 2019 se movilizaron 41.3 millones de pasajeros frente a 37,8 millones de pasajeros del año de 2018, representando un crecimiento aproximado del 9,2% o 3,5 millones de pasajeros adicionales.

Desempeño del transporte aéreo 2009 - 2021



Fuente: AEROCIVIL

El año 2019 cerró con la movilización más alta de toda la historia, cerca de 41,3 millones de pasajeros por los diferentes aeropuertos del Colombia. Esta cifra reflejó el impacto generado por la liberalización progresiva de la política hacia los cielos abiertos adoptada en el Acuerdo No 010 de febrero de 2019 del Consejo Directivo de Aerocivil

En el año 2020, la pandemia por COVID-19 obligó a la aplicación de medidas que afectaron la movilidad en el país, lo que generó una fuerte caída en las cifras de movimiento de pasajeros, afectando dramáticamente la tendencia de crecimiento que se traía. Para 2020 el movimiento de viajeros fue de aproximadamente 13,1 millones, frente a 43,8 millones que se habían proyectado. Esto significó una reducción cercana al 68%.

Desde el inicio de la pandemia, el Gobierno nacional adoptó medidas que, además de mantener la sostenibilidad del transporte aéreo, se orientaron a contrarrestar los efectos negativos que se empezaban a producir sobre cada uno de los actores que forman parte de la industria aeronáutica, implementando un modelo gradual de reactivación por fases, iniciando con la apertura de vuelos domésticos el 21 de julio de 2020 (pruebas piloto) llegando en noviembre de 2020 a la reactivación de rutas domésticas y a 30 destinos en las rutas internacionales activas. Todo lo anterior, con la estricta aplicación de los protocolos de bioseguridad.

En 2021 la reactivación del transporte aéreo avanzó muy rápidamente, y las cifras así lo demuestran. Ese año se movilizaron por vía aérea 30,5 millones pasajeros, de los cuales, 22,5 millones corresponden a viajeros nacionales y 8 millones a pasajeros internacionales, representando un 74% de los pasajeros que se transportaron durante 2019. Las cifras de 2022 son alentadoras: en el primer trimestre del año se movilizaron alrededor de 10,8 millones de pasajeros, un 12% más que lo registrado en el mismo periodo de 2019, cuando viajaron 9,6 millones de personas.

Respecto al transporte aéreo de carga, hay que señalar que este nunca se detuvo. Durante los primeros meses de la emergencia sanitaria se presentó una afectación en términos de demanda, lo que representó una disminución en la carga de importación y exportación. Sin embargo, posteriormente con el incremento de equipos e insumos médicos necesarios para atender la pandemia tanto a nivel nacional como internacional y el fomento del e-commerce, el movimiento de carga se mantuvo en el año 2020 y superó en el año 2021 en el 4,2% lo registrado en el año 2019 movilizando 844.140 toneladas en el 2021 frente a 809.927 del año 2019.

Es importante anotar que las medidas tomadas, algunas de las cuales se continúan aplicando, se centraron en generar un equilibrio entre la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la salud pública, fórmula acertada, considerando que frente a los países de la región, Colombia se ha consolidado como líder de la reactivación del transporte aéreo superando a países como México, Brasil, Chile y Argentina tal como se observa en la siguiente tabla:



Recuperación del Transporte Aéreo (%)

País	Nacional	Internacional	Promedio
Colombia	123%	85%	108%
México	95%	87%	90%
Brasil	84%	43%	75%
Chile	86 %	45%	69%
Argentina	68 %	28%	47%

Fuente: AEROCIVIL con base en OAG Flight Database & Statistics. Datos con corte a enero de 2022.

◆ **Modernización de aeropuertos no concesionados:**

Desde el inicio de este Gobierno asumimos grandes retos en busca de mejorar la conectividad del país y fortalecer a Colombia como líder regional en materia de transporte aéreo. Una emergencia mundial por la declaratoria de una pandemia jugó un papel determinante en logro de este propósito. No obstante, el resultado de estos años de esfuerzos permitió, entre otros, liderar grandes proyectos tendientes a mejorar la infraestructura aeroportuaria del país, que responden a las metas trazadas para el cumplimiento del Plan Estratégico Aeronáutico 2030, con el que se busca llegar a movilizar 100 millones de pasajeros.

Es así como en materia de infraestructura aeroportuaria para el período 2018 – 2022 estamos hablando de 2,5 billones de pesos ejecutados, 88 proyectos, 56 aeropuertos intervenidos y 33.900 empleos generados (al finalizar el año 2021), quiero destacar la modernización de los siguientes terminales aéreos

- **Aeropuerto Antonio Nariño de Pasto, Nariño Modernización aeroportuaria en el sur del país.** Las obras del Aeropuerto Antonio Nariño de Pasto se entregaron en octubre de 2020, con una inversión de \$119.152 millones para culminar la construcción de la terminal aérea, las instalaciones administrativas, torre de control y las vías alternas de acceso. La 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 9 a 27 metros de altura; el edificio administrativo pasó de un área de 222 metros cuadrados a un área de 1.348 metros cuadrados. Se culminaron las obras civiles de la vía alterna de acceso, cerramiento.

En el primer semestre de 2021 se finalizaron los estudios y diseños de ingeniería y construcción de infraestructura complementaria, plataforma, entre otros.

Se rehabilitó la pista mejorando la resistencia que permite aumentar la capacidad de carga y también se rehabilitó el sistema de drenaje del aeropuerto con una inversión de \$56.350 millones. Con la ejecución de estas obras se generaron 485 empleos directos. Actualmente se adelanta el mantenimiento rutinario de las áreas lado aire y lado tierra.

- **Aeropuerto Alfredo Vásquez de Leticia – La terminal aérea más grande del sur del país en el Corazón del Amazonas.** En diciembre de 2020 se entregaron las obras de aeropuerto internacional Alfredo Vásquez Cobo de Leticia. Para estas se dispusieron recursos por \$244.200 millones aproximadamente para la culminación de los trabajos en esta terminal, considerada como la más grande del sur del país,

pasando de 1.704 a 11.136 metros cuadrados, con llegadas y salidas internacionales, un terminal de carga con 8 bodegas amplias para entrada y salida de mercancías, y las instalaciones administrativas para la DIAN y la Policía.

También se rehabilitó y se amplió la pista que pasó de 2.100 metros a 2.400 metros, se construyó una nueva plataforma la cual pasó de 16.206 a 43.071 metros cuadrados (obras entregadas en 2021) y se culminó la construcción de la torre de control. Estas obras generaron 326 empleos.

En el año 2021 el aeropuerto Alfredo Vásquez Cobo de Leticia obtuvo la Certificación otorgada por la ISO 14064 Huella de Carbono (SGS).

- o **Aeropuerto El Edén de Armenia, Quindío – conectividad internacional en el eje cafetero.** En este aeropuerto la Aeronáutica Civil realizó inversiones por \$116.000 millones. En octubre de 2020, se entregaron obras de modernización de este aeropuerto, que incluyeron la construcción de la nueva terminal internacional de pasajeros y sus respectivas zonas de urbanismo en 5.630 metros cuadrados, incluyendo vías de acceso y parqueaderos; la modernización de la torre de control pasó de 28 a 33 metros de altura; la ampliación de la plataforma que pasó de 20.150 metros cuadrados a 34.900 metros cuadrados. La realización de estas obras ha beneficiado a más de 540 mil habitantes del departamento y generó alrededor de 500 empleos.

En febrero de 2021, se finalizó el mantenimiento de la pista y la plataforma interviniendo cerca de 91.356 m².

En el año 2021 el aeropuerto de El Edén de Armenia, obtuvo la Certificación otorgada por la ISO 14064 Huella de Carbono (SGS).

- o **Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento de Bogotá.** En noviembre de 2020 se culminó la rehabilitación de la pista sur y el mantenimiento de las calles de rodaje de la pista sur, (incluyendo las calles transversales), en 235.200 metros de intervención.

Adicionalmente, en diciembre de 2021 se culminaron los estudios y diseños que sirven para optimizar la capacidad de la pista, permitiendo que aviones de gran envergadura, por ejemplo, aeronaves 747-8 y 747-4, puedan hacer trayectos más largos eliminando escalas intermedias. Con la realización de estas obras se han generado 409 empleos directos. La inversión fue de \$145.868 millones.

De otra parte, en julio de 2021 se puso en funcionamiento el Command Center (centro de operaciones), a través del cual las empresas aéreas, el operador del aeropuerto y la Aeronáutica Civil coordinan de manera conjunta el flujo de operaciones del terminal aéreo. Lo anterior con el fin de mejorar y optimizar la capacidad del aeropuerto más importante del país.

El Command Center congrega a las empresas aéreas regulares, las empresas no regulares, la aviación de Estado, la unidad de manejo de flujo de la Aeronáutica Civil, así como a la Dirección de Transporte Aéreo y Asuntos bilaterales de AEROCIVIL, quienes trabajan conjuntamente en una operación táctica en tiempo real, para minimizar los riesgos y tomar decisiones colaborativas. Todos realizan monitoreo permanente a la operación, a la demanda de vuelos, asignación de slots de esa forma y se anticipan eventos que puedan afectar la operación aérea. Además, se gestiona con criterios de decisión óptimos la implementación o no de los Programas de Demora en Tierra (GDP).

- o **Aeropuerto Guillermo León Valencia de Popayán.** En esta terminal, se concluyó en marzo de 2021, la ampliación de la plataforma, aumentando la capacidad para dos aeronaves tipo C adicionales, gracias a una inversión de 56.957 millones de pesos incluida la interventoría. Con estas obras, se generaron 100 empleos directos durante la ejecución del proyecto.
- o **Aeropuerto Almirante Padilla de Riohacha.** En diciembre de 2021 se entregó la rehabilitación de la pista de este aeropuerto incluyendo mejoramiento de las márgenes, pasando de 30 metros a 45 metros de ancho, con lo que se logró que se elevara la categoría del aeropuerto a D. Con la rehabilitación en mención, se aumentó la resistencia en pista y calles de rodaje, lo que permite el tránsito de aeronaves de mayor envergadura y, por ende, mayor capacidad de carga.

Así mismo, después de 40 años, se modernizaron las ayudas visuales del aeropuerto, como luces de borde de pista, luces de umbral y el sistema eléctrico; se diseñó el sistema de drenaje del aeropuerto con canales cerrados que no generan obstáculos para las aeronaves, cambiando el sistema antiguo de canales abiertos propensos a incidentes y accidentes.

La inversión en este aeropuerto ascendió a 42.276 millones de pesos y se generaron 200 empleos directos durante la ejecución del proyecto.

- o **Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga.** En septiembre de 2021, se culminaron las obras de rehabilitación de pista, calles de rodaje y paralela; adecuación de los canales y zonas de seguridad y mantenimiento rutinario de las áreas lado aire y lado tierra del Aeropuerto, así mismo se actualizaron las ayudas visuales. Esta intervención contó con una inversión de 31.500 millones de pesos aproximadamente, incluida interventoría y se generaron 150 empleos.
- o **Aeropuerto Alfonso López Pumarejo de Valledupar.** En diciembre de 2021 culminamos la rehabilitación de la pista acondicionándola a la norma, incluyendo mejoramiento de las márgenes, pasando de 35 metros a 45 metros de ancho, así como la rehabilitación de la plataforma de viraje de la cabecera número dos (2), pasando de concreto asfáltico a concreto rígido y mejorando notablemente la durabilidad de la estructura. Esta intervención contó con una inversión de 29.000 millones de pesos aproximadamente y se generaron 130 empleos directos.
- o **Aeropuerto Juan José Rondón de Paipa.** En enero de 2022, se finalizó la rehabilitación de la pista, calles de rodaje aumentando la resistencia y ajustándolas, cumpliendo con la norma vigente para aeropuertos categoría B. La plataforma pasó de concreto flexible a rígido mejorando notablemente la durabilidad de la estructura, intervención que tuvo un costo aproximado de 21.200 millones de pesos y la generación de 50 empleos directos. En junio se inaugurarán las dos primeras rutas del aeropuerto Juan José Rondón, de Paipa. Conectar Boyacá con Medellín y Bucaramanga es una apuesta con la que el departamento espera ganar en competitividad y en independencia de Bogotá.
- o **Aeropuerto Reyes Murillo de Nuquí.** Como destino turístico del pacífico, para Nuquí, en noviembre de 2019, se realizaron intervenciones por valor de \$4.660 millones para estudios, diseños, ampliación de pista y construcción de lave de giro. A mayo de 2022, se ejecuta el proyecto de ampliación de la pista. adecuación de franjas de seguridad y mantenimiento lado tierra y lado aire con una inversión total de 57.444 millones de pesos, obras que finalizarán en agosto de 2022.

- o **Mantenimiento de aeropuertos.** Con el objetivo de garantizar la seguridad operacional y la conectividad en un mayor número de aeropuertos de Colombia, durante este Gobierno, se ejecutaron obras de mantenimiento de obras civiles (edificaciones, pistas, calles de rodaje, zonas de seguridad, entre otros) en los aeropuertos del país, localizados en Santa Marta, Mompox, Flandes, Neiva, Pitalito, San Vicente del Caguán, Villagarzón, Puerto Asís, Leticia, Aguachica, Puerto Rondón, Cúcuta, Ocaña, Saravena, Tame, Cravo Norte, Yopal, Villavicencio, Mitú, Buenaventura, Popayán, Tumaco, Armenia, Ipiales, Arauca, Barranquilla, San Andrés y Providencia, entre otros. Estas intervenciones se lograron gracias a una inversión cercana a los 149.700 millones de pesos.

En materia de mejoramiento de infraestructura aeronáutica, se destacan las siguientes intervenciones:

- o **Implementación Categoría III de las pistas sur y norte del Aeropuerto Internacional El Dorado.** Este aeropuerto, maneja un flujo promedio de 1.200 operaciones al día, es por esto que cualquier retraso en sus aproximaciones por condiciones meteorológicas influye en todos los aeropuertos nacionales y vuelos internacionales. Conscientes de esta necesidad, en diciembre de 2018 se implementó la operación LVP (Procedimiento de Baja Visibilidad), evitando cierres por condiciones meteorológicas adversas con la puesta en marcha de la categoría III. Se instalaron sistemas avanzados para la aproximación, aterrizaje, rodaje y despegue en condiciones de baja visibilidad y se realizó la instalación de ayudas visuales inteligentes, radio ayudas, sistemas de vientos y sistemas de vigilancia que detectan la posición de la aeronave automáticamente sin necesidad de tener línea de vista con la misma.



- o **Puesta en operación de sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) y sistemas complementarios en el aeropuerto Matecaña de Pereira.** En diciembre de 2018, pusimos en operación en este aeropuerto un sistema de aterrizaje por instrumentos permitiendo a las tripulaciones de vuelo implementar los procedimientos de aproximación estabilizada. Con estos sistemas se logra que las aeronaves puedan aproximar con mayor precisión a la pista del aeropuerto en condiciones meteorológicas adversas y de mínima visibilidad. En abril de 2021 se puso en operación el sistema de luces de aterrizaje ALS, el cual complementa el sistema ILS, permitiendo una disminución de los tiempos de espera, mayor cumplimiento en los itinerarios y aumento en los niveles de confiabilidad y seguridad del aeropuerto.
- o **Sistemas meteorológicos aeronáuticos.** En mayo de 2021, se instalaron y pusieron en servicio Estaciones Meteorológicas Automáticas de Superficie (EMAS), sistemas de vientos, alcance visual de pista (RVR) y ceilómetros, en los aeropuertos de Pasto, Florencia, Puerto Asís, Corozal, Mitú, Carepa, Arauca, Bahía Solano, Mariquita, Puerto Carreño, San José del Guaviare, Popayán, Tumaco, Puerto Inírida, Buenaventura, Cartago, Girardot, Ocaña, Saravena, Tame y Tolú.
- o **Sistema de recepción satelital geostacionario ambiental operacional, GOES-R.** Con una inversión de 1.833 millones de pesos, en diciembre de 2019 se instalaron, integraron y pusieron en funcionamiento los sistemas GOES-R en el territorio nacional, permitiendo la recepción en tiempo real de imágenes satelitales, con características de humedad relativa, intensidad solar y detección de erupciones solares a la vez que SEISS y MAG proveerán observaciones más precisas, respectivamente, de partículas energéticas y de variaciones del campo magnético asociadas con el tiempo del espacio.
- o **Sistemas D-ATIS y D-VOLMET.** Con una inversión de 9.938 millones de pesos, en julio de 2022 se pusieron en funcionamiento los sistemas de difusión automática de información terminal por enlace de datos (D-ATIS) e Información meteorológica para aeronaves en vuelo (D-VOLMET) en los aeropuertos de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, San Andrés, Providencia, Riohacha, Valledupar, Montería, Leticia, Quibdó, Medellín, Rionegro, Barrancabermeja, Bucaramanga, Cúcuta, Manizales, Pereira, Pasto, Ibagué, Corozal, Yopal, Villavicencio, Cali, Neiva e Ipiales. Logramos minimizar la carga de trabajo tanto de controladores de tránsito aéreo como de las tripulaciones mediante el suministro digital de la información meteorológica del área del terminal y en vuelo contribuyendo a mejorar la seguridad operacional.

◆ **Fortalecimiento de la política de Aeropuertos para los Servicios Aéreos Esenciales (ASAE).**

El Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 en el contexto del Pacto por la descentralización: conectar territorios, gobiernos y poblaciones, señaló lineamientos de política orientados a conectar territorios para estimular la productividad regional impulsando el sostenimiento de la infraestructura de aeródromos para los ASAE, a través del programa de mantenimiento y rehabilitación de aeródromos regionales y del apoyo técnico del Gobierno nacional, desde la AEROCIVIL.

Así, en el año 2018, formulamos el proyecto “Apoyo a las Entidades Territoriales para el fortalecimiento de la infraestructura de transporte aéreo a nivel nacional”, con el objetivo de brindar asistencia técnica a las Entidades Territoriales propietarias de aeródromos públicos. La asistencia técnica consiste en la realización de un documento guía de planificación, estudios y diseños, estructuración de proyectos y formulación en la Metodología

General Ajustada (MGA) del Departamento Nacional de Planeación, así como el acompañamiento a las entidades territoriales en la búsqueda de fuentes de recursos para la financiación de los proyectos.

En el marco de este proyecto, en el año 2019 se ejecutó el Convenio Interadministrativo N°19000985 H3 con seis entidades territoriales, con el objeto de brindar asistencia técnica en asuntos aeronáuticos, aeroportuarios y en estructuración de proyectos, para el fortalecimiento de la infraestructura del transporte aéreo, el cual culminó en octubre 2021:

Municipios Convenio Interadministrativo N°19000985 H3 de 2019

Departamento	Municipio	Aeródromo
Chocó	Bahía Solano	José Celestino Mutis
Boyacá	Sogamoso	Alberto Lleras
Antioquia	Necoclí	Necoclí
Guaviare	Miraflores	Miraflores
Santander	Barbosa	La Esperanza
Guanía	Inírida	Cesar Gaviria Trujillo

Fuente: AERONÁUTICA CIVIL – Dirección de Infraestructura y Ayudas Aeroportuarias

Gracias a esta acción hoy tenemos:

- ▶ Inventario y diagnóstico. Informe de inventario y diagnóstico de cada uno de los aeródromos, lado Aire y lado Tierra.
 - ▶ Planificación: Documento de Planificación Aeroportuaria para cada uno de los aeródromos.
 - ▶ Estudios y diseños a Fase III: i) Diseños Lado Aire y Lado Tierra; ii) Informe de estudio de suelos y diseño; iii) Documentación de estudios ambientales: documentación contractual; perfilamientos iv) Consultas efectuadas a entidades; estudios efectuados en etapa de diagnóstico; registro fotográfico; análisis de área de influencia del proyecto; consultas plataformas ambientales - diseños propuestos por la consultoría; gestión proveedores de material; investigación de ZODMES autorizadas; hojas de seguridad; control de fauna; insumos de trámite de aprovechamiento forestal; insumos trámite ocupación de cauce; v) Informe de geotecnia y pavimentos; diagnóstico y levantamiento de campo.
 - ▶ Formulación de proyecto de inversión MGA. Informe de proyecto arquitectónico de los seis (6) aeródromos; proyecto arquitectónico; informe predial y estudio de títulos. También se adelantó el análisis financiero y presentación de ajustes para consultar fuentes de financiamiento; e inclusión en el modelo de escenario considerando que la inversión la realiza en su totalidad el sector público.
 - ▶ Capacitaciones. Entregamos cartilla de capacitación aeroportuaria que sirvió como soporte para el desarrollo de las capacitaciones en los municipios objetos del convenio en mención, donde se dictaron 80 horas distribuidas en jornadas pedagógicas diarias de ocho 8 horas, dictando 20 horas por tema así: i) Gestión en seguridad operacional, ii) Administración aeroportuaria, iii) Apoyo técnico en trámites operacionales y iv) Gestión del riesgo.
- o **Proyecto tipo de terminal aérea.** Adicionalmente, en septiembre de 2021 se entregó la formulación de Terminal Aeroportuaria como Proyecto Tipo, con metodología

del Departamento Nacional de Planeación (DNP), que le permitirá a las Entidades Territoriales acceder a este proyecto cuando requieran la construcción o mejoramiento de sus terminales aeroportuarias, el cual a mayo de 2022 se encuentra en proceso de ser publicado en la página web del DNP.

- o **Financiamiento intervenciones ASAE.** La ley 1955 de 2019 en el artículo 103 “Intervención de la Red vial fluvial y aeropuertos regionales”, señaló que la Aerocivil podrá apoyar la financiación de proyectos para la intervención de los aeropuertos regionales de competencia de las entidades territoriales, previo a los criterios de priorización definidos por el Gobierno nacional y de acuerdo con lo previsto en el Marco Fiscal de Mediano Plazo y con el Marco de Gasto del correspondiente sector. En virtud de este apoyo la Aerocivil podrá adquirir, materiales, equipos, y la mano de obra requerida para su ejecución y podrá concurrir en la cofinanciación con entidades de carácter privado. En todo caso la Aerocivil adoptará las medidas requeridas para la ejecución de los recursos, entre otros, en convenio con los municipios.

En desarrollo de este artículo expedimos el Decreto 129 de enero de 2020 y la Resolución 967 de abril de 2020, que establece la metodología para la ponderación de los criterios de priorización que se aplican para apoyar la financiación de los proyectos anteriormente mencionados.

En conclusión, incluyendo los 6 aeródromos a los que se brindó asistencia técnica mediante Convenio Interadministrativo N°19000985 H3 de 2019, en aplicación de



Municipios Convenio Interadministrativo N°20001180 H3 de 2020

Departamento	Municipio	Aeródromo
Chocó	Bajo Baudó (Pizarro)	Pizarro
Chocó	Acandí	Alcides Fernández
Chocó	Juradó	Juradó
Guainía	San Felipe	San Felipe
Guainía	Barrancominas	Barranco minas
Nariño	Santa Bárbara	Santa Bárbara - Iscuandé
Nariño	Magui Payán	Magui Payán
Vichada	Puerto Carreño	Cumaribo
Vichada	La Primavera	Jorge Julián Silva Meche
Casanare	Orocué	Orocué
Guaviare	San José Del Guaviare	Jorge E. González Torres
Putumayo	Puerto Leguizamó	Caucaya

Fuente: AERONÁUTICA CIVIL – Dirección de Infraestructura y Ayudas Aeroportuarias

Municipios Convenio Interadministrativo N°2100094 H3 de 2021

Departamento	Municipio	Aeródromo
Casanare	Paz De Ariporo	Totumo
Santander	Málaga	Jerónimo De Aguayo
Nariño	El Charco	El Charco
Meta	La Macarena	Javier Noreña Valencia
Vaupés	Carurú	Carurú
Cauca	Timbiquí	Timbiquí
Cauca	López	López de Micay
Chocó	Riosucio	Riosucio
Chocó	Bahía Solano	Cupica
Guainía	Puerto Inírida	Caño Colorado
Valle	Cartago	Santa Ana
Antioquia	Vigía del Fuerte	Vigía del Fuerte
Amazonas	La Chorrera	Virgilio Barco Vargas

Nota: Asistencia de este convenio finalizará en julio de 2022

Fuente: AERONÁUTICA CIVIL – Dirección de Infraestructura y Ayudas Aeroportuarias

◆ Inversiones en Aeropuertos concesionados alcanzan un monto aproximado de un billón de pesos (definidos entre Capex y Opex) y más de 8.000 empleos generados en los 16 aeropuertos concesionados.

En relación con los 16 aeropuertos concesionados a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura distribuidos en 6 concesionarios, se han realizado intervenciones y actividades relevantes para el servicio aeroportuario tal como la repavimentación de pistas y calles de rodaje, la ampliación de estructuras lado tierra, la disponibilidad de sistemas

de ayuda modernos para el aterrizaje, y la creación de zonas comerciales y áreas de servicio confortables, implementación de estrictos controles y protocolos de bioseguridad, implementación de tecnología de última generación, todo esto en pro de la mejora continua en la operación y de programas dirigidos a la sostenibilidad integral de nuestros Aeropuertos. Dentro de las intervenciones adelantadas se destacan:

- o **Aeropuerto El Dorado.** Se han venido ejecutando actividades relevantes en renovación de tecnología, generando mayor soporte operacional y agilizando todos sus procesos de una manera segura. Así mismo esta terminal ha reforzado sus políticas de sostenibilidad, llevándola a ser reconocida por ACI World - Consejo Internacional de Aeropuertos.
- o **Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón.** Se adelantaron actividades de mantenimiento en pista, cerramiento, plataforma, pisos en terminal y reposición de equipos.
- o **Aeropuerto Rafael Núñez.** Se realizaron actividades de mantenimiento en pista, ampliación de pérgola para pasajeros, adecuaciones en salas de embarque y de llegada internacional.

◆ **Lineamientos de Política de Riesgo Contractual del Estado para Proyectos Aeroportuarios con Participación Privada.**

Logramos la aprobación del documento Conpes 4000 de agosto de 2020 como respuesta al interés de participación privada en proyectos aeroportuarios ante las inminentes necesidades de interconexión intermodal. En este documento Conpes se identifican las características de este tipo de proyectos y de sus riesgos asociados tanto si son de iniciativa pública como si son de iniciativa privada.

◆ **Ampliación conectividad Aérea**

- o **Avanzamos hacia una política de cielos abiertos.** En febrero de 2019 emitimos el Acuerdo 010 “por el cual se adopta la política aerocomercial de Colombia para los servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros y carga para el período 2019-2022”, que fortalece la política aerocomercial internacional. En este Acuerdo se señalan las directrices para que las negociaciones de transporte aéreo internacional se realicen bajo esquemas que garanticen los criterios de múltiple designación, liberalización tarifaria, concesión irrestricta de derechos de tráfico de tercera y cuarta libertad del aire, cuadros de rutas completamente abiertos, que incluyan notas que faciliten la flexibilidad operacional, libertad de frecuencias y de equipos de vuelo, incorporando todas las cláusulas que faciliten la celebración de acuerdos comerciales o de cooperación y de utilización de aeronaves entre las líneas aéreas.

Con base en este acuerdo, los derechos de Quinta libertad del aire (Derecho a embarcar y desembarcar pasajeros, correo o carga destinados al territorio de cualquier Estado contratante) se negociarán de manera flexible incentivando la introducción de nuevos servicios internacionales y la entrada de competidores que beneficien al usuario del transporte. Se observará el principio de reciprocidad en el sentido que la contraparte ofrezca de manera recíproca el acceso a su mercado a las empresas colombianas. De la misma manera en los servicios exclusivos de carga se tendrán en cuenta los criterios generales descritos.

- o **Acuerdos Bilaterales.** El Gobierno nacional intensificó desde 2018 las negociaciones de acuerdos comerciales, como un mecanismo para mantener el crecimiento de la economía, aumentar los niveles de competitividad y dar especial énfasis en la conectividad y en la promoción del turismo como actividades fundamentales.

Con la adopción de la política aerocomercial de Colombia para los servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros y carga para el período 2019-2022, el Gobierno nacional, a través de Aerocivil, avanzó en la suscripción de instrumentos bilaterales. Se partió de una línea base de 46 acuerdos bilaterales suscritos al iniciar 2018, y se trazó la meta de llegar a 75 instrumentos bilaterales firmados en 2022 (meta del Plan Nacional de Desarrollo). Con la celebración de ICAN 2021, esta meta se alcanzó en un 103%, logrando un total de 76 acuerdos suscritos, a diciembre de 2021.

Adicionalmente, se generaron marcos de conectividad con África, Medio Oriente y el Caribe (Rwanda, Kwait y Guyana respectivamente) y se modernizaron los instrumentos bilaterales existente con Chile, Reino Unido, Curazao, España, Nigeria, Alemania, Grecia, Luxemburgo, Emiratos Árabes, Suriname y Malasia.

- o **Nuevas rutas y frecuencias.** De manera continua el Gobierno nacional, a través de Aerocivil recibe, estudia y autoriza solicitudes de las diferentes aerolíneas para operar nuevos trayectos dentro y/o fuera de país. Así en aplicación de la reglamentación y procedimientos vigentes, durante el período 2018 a 2021 se aprobaron 383 nuevas rutas de pasajeros de las cuales 203 corresponden a rutas nacionales y 180 a rutas internacionales y 17 rutas de carga internacionales.
- o **Certificación de aeropuertos.** En agosto de 2018, encontramos certificados de acuerdo con lo establecido en el Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC 14) en instalaciones, equipos y procedimientos operacionales, tres de los aeropuertos del país: el Alfonso Bonilla Aragón de Cali, primero en recibir esta certificación, el Aeropuerto Internacional Matecaña de Pereira y el Rafael Núñez de Cartagena.

Siguiendo con esta labor, después de cumplir con las normas establecidas en cuanto a Regulaciones Aeronáuticas Nacionales y los estándares internacionales establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) el Gobierno nacional, a través de Aerocivil emitió la certificación de los siguientes aeropuertos:

- ▶ Aeropuertos Internacionales Camilo Daza de Cúcuta y Palonegro que sirve a la ciudad de Bucaramanga en diciembre de 2018.
- ▶ Aeropuerto Ernesto Cortissoz de Barranquilla, en diciembre de 2019 con oficialización en agosto de 2020. Esta terminal aérea se convierte en el sexto aeropuerto de Colombia, en recibir la certificación.



La certificación de estos aeropuertos fortalece la confiabilidad para que nuevas empresas aéreas entren a operar de manera competitiva y puedan incrementar sus frecuencias, dadas las garantías de infraestructura y seguridad operacional.

- o **Gestión de Slots- Reactivación y organización.** En 2017 se expidió la Resolución 2062 que incorporó un marco jurídico local para la gestión de slots en Colombia; a esta medida le siguió la creación del Comité de Coordinación de Slots y Subcomité de Ejecución de Slots, espacios donde se deben discutir de manera transparente las diferencias de opiniones entre el coordinador de slots y las compañías aéreas, además de consensuar las decisiones de gran impacto para la industria, como las declaratorias de capacidad y los cambios de nivel de aeropuerto.

Así logramos, entre otras cosas, el proceso de asignación de los slots sanitarios para la reactivación del sector aéreo en el marco de la pandemia generada por el COVID-19 y tras el levantamiento de la cuarentena, con el fin evitar la congestión y mantener el control de los pasajeros. Esto permitió balancear, tanto la capacidad de procesamiento de pasajeros de los aeropuertos del país frente a las medidas de bioseguridad con las operaciones aéreas, como la demanda de operaciones con la capacidad del aeropuerto en un sistema en donde se atienden pequeñas ciudades con recursos limitados. También se alcanzó la obligatoriedad para operadores no regulares del aeropuerto El Dorado de Bogotá, de contar con un slot aeroportuario para poder efectuar sus operaciones (no regulares) en este aeropuerto internacional.

De otra parte, mediante resolución 2473 de octubre de 2021, reformamos la normatividad de slots con base en la WASG (Norma IATA), quedando a la vanguardia de la normatividad mundial vigente.

7 GESTION RELEVANTE

◆ Concesiones del Bicentenario Aeroportuarias:

- o **IP Aeropuertos del Suroccidente Colombiano.** Tiene por objeto la “Administración, adecuación, modernización, expansión, operación, explotación económica, mantenimiento y reversión de los Aeropuertos Alfonso Bonilla Aragón de Palmira (Valle del Cauca), que sirve a la ciudad de Cali, Benito Salas de Neiva (Huila) y, si resulta financiera y operativamente viable, otro u otros aeropuertos del suroccidente colombiano”. Al respecto se identificaron sinergias entre aeropuertos y selección de los mismos, se han estudiado los aeropuertos del entorno y del eje cafetero y se ha llegado a la conclusión de que existen sinergias potenciales entre los aeropuertos principalmente entre el Alfonso Bonilla Aragón de Palmira que sirve a la ciudad de Cali y el Benito Salas de Neiva, que pueden gestionarse de forma conjunta para crear valor y potenciar el tráfico del grupo de aeropuertos.
- o **IP Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés.** Tiene por objeto el “Desarrollo de un proyecto de asociación público-privada de iniciativa privada sin recursos públicos, con la finalidad que el concesionario realice la financiación, diseño, construcción, modernización, operación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria tanto del lado aire como del lado tierra, de los Aeropuertos Gustavo Rojas Pinilla en San Andrés”. Los beneficios de esta IP, entre otros, son: construir y dotar la infraestructura necesaria para la operación aeroportuaria. La construcción

de una nueva terminal de pasajeros, mejoraría la eficiencia y comodidad de todas las operaciones que se lleven a cabo dentro del aeropuerto tanto por parte de los usuarios como del concesionario.

- o **IP Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena.** Tiene por objeto la “Estructuración, diseño y construcción de: calle de rodaje, ampliación de plataforma, terminal, puentes de abordaje mantenimiento de la infraestructura del Aeropuerto Rafael Núñez”, esta IP busca que en un horizonte de tiempo se movilicen 8,5 millones de pasajeros, se construya una calle de rodaje, se amplíe la terminal internacional y las plataformas y se pase a 185 unidades de parqueadero nuevas y 5 puentes de abordaje nuevas.

◆ **Aerocafé, cada vez más cerca.**

Atendiendo el compromiso del Gobierno nacional, se inició la preparación de vías de movilidad y explanación de tierra que darán paso a la construcción del aeropuerto del Café, Aerocafé. El costo total asciende a 531.858 millones de pesos, de los cuales, se han destinado recursos del Presupuesto General de la Nación (PGN) para su construcción, por valor de 448.000 millones de pesos aproximadamente y de 84.000 millones de pesos por parte de la región.

Este proyecto contribuye a la reactivación económica de la región y ofrecerá mejores condiciones de conectividad para más del millón de habitantes del departamento de Caldas. Para lograr el cierre financiero del proyecto, la Nación adelantó las gestiones y el Consejo Superior de Política Fiscal (Confis), emitió el aval fiscal para los recursos correspondientes al periodo 2022-2023; y, con documento Conpes 4026 el 08 de marzo de 2021 se realizó la “Declaración de Importancia Estratégica del Proyecto Construcción del Aeropuerto del Café- Etapa I, Palestina” y se autorizó el cupo de vigencias futuras ordinaria para inversión” por el Confis, asegurando así, los recursos del proyecto por valor de \$198.119 millones de pesos a precios constantes 2020, para el periodo 2022- 2023. Estos recursos guardan consistencia con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y con el Marco de Gasto de Mediano Plazo.

Resulta relevante señalar que, para este proyecto, las entidades de orden nacional y regional cuentan con tres instancias de control y gobierno, así: Comité Operativo del Convenio Marco; Comité de Fiducia y el Comité Convenio Interadministrativo con ISA Intercolombia.

➤ **CUMPLIENDO METAS PND**

Entre agosto de 2018 y diciembre de 2021 se suscribieron 31 acuerdos en materia aerocomercial, pasando de 46 a 76 acuerdos suscritos, logrando un cumplimiento del 103% de la meta que nos trazamos para el cuatrienio. Entre 2015 y 2018 se suscribieron dos acuerdos.

A 31 de diciembre de 2021 cumplimos la meta de mejoramiento de la infraestructura física de Aeropuertos no concesionados tanto a nivel nacional como para el Eje Cafetero, Antioquia y la región pacífico.

OBJETIVO 6: TRANSPORTE CARRETERO ESTRATÉGICO PARA LA INTEGRACIÓN NACIONAL, TERRITORIAL Y LA COMPETITIVIDAD.

Nos comprometimos con 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, asegurando la integración de los territorios.

➤ LOGROS

◆ Infraestructura vial para mover y conectar el país.

Durante este gobierno con el liderazgo del presidente Iván Duque desde el Ministerio de Transporte, a través de la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías hemos logrado grandes avances. Respecto a obra pública hemos logrado la mayor inversión en carreteras en la historia de Colombia: 25 billones de pesos, dentro de lo cual se puede destacar la construcción de 350 km de segundas calzadas pavimento nuevo construido, cuatro veces más lo del periodo 2011-2018, y avanzamos en la construcción de 143 km más, para finalizar el periodo de gobierno con 493 km de segundas nuevas calzadas y pavimento nuevo construido. También hemos construido y puesto en operación 26 túneles y 152 puentes, habiendo recibido 13 túneles. Hemos realizado el mantenimiento o rehabilitación en 4.864 km de vías primarias, 15 veces más que en el periodo 2015-2018 (310 km) y siete veces más que en 2011-2014 (652 km). La meta era intervenir 4.628 km, la cual hemos superado.

Con parte de estos 25 billones de pesos se ejecutan 82 proyectos que pertenecen a los tres programas de Reactivación y repotenciación económica de corto, mediano y largo plazo: “Vías para la Legalidad 2030”, “Concluir y Concluir” y “Reactivación 2.0”. Solo en estos tres programas la inversión es cercana a 16 billones de pesos

Por su parte, respecto a lo avanzado y logrado por medio de proyectos concesionados, pueden destacarse los 458 km de segundas calzadas, dobles calzadas y terceros carriles que hemos entregado, que sumados a los 293 km que entregaremos antes de finalizar el gobierno del Presidente Iván Duque, igualarán a los cerca de 750 km que recibimos al inicio de este gobierno. Algo similar ocurre en materia de túneles, cuando llegamos, había 25 en operación y hasta el momento se han entregado 10 túneles; y para agosto de 2022, habremos terminado las obras de 15 túneles más, para completar 25, los mismos desarrollados en casi 30 años del modelo de proyectos concesionados. En ambos casos, en cuatro años de gestión igualaremos lo desarrollado desde los años 90, cuando inició este modelo. Finalmente, en el periodo del presidente Iván Duque hemos construido 401 puentes y viaductos, y esperamos finalizar y entregar 38 más.

- o **Reactivación y resultados Vías 4G.** Como se mencionó anteriormente, con la llegada del Presidente Iván Duque, nos pusimos como meta de Gobierno y de sector reactivar los proyectos de 4G. La baja ejecución y una parálisis total en las obras de 21 de los 29 proyectos que integraban el programa, era preocupante, tomando en cuenta que estos proyectos habían sido contratados entre 2014 y 2016. El promedio de ejecución de los 29 proyectos era de 16,09%. Específicamente, 18 de estos proyectos registraban un avance de ejecución menor al 10%.

En ese contexto, desde agosto de 2018 el Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte y de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) emprendió acciones específicas para restaurar la confianza de los distintos actores y así poder aunar esfuerzos para reactivar las iniciativas que se encontraban paralizadas.

Hoy podemos decir que el panorama cambió radicalmente, como resultado de la política de “Concluir, Concluir y Concluir” definida por este Gobierno, y de la reactivación y dinamismo impulsados en estos años de trabajo comprometido. Con corte a mayo de 2022, el avance promedio de ejecución de los proyectos que conforman la Cuarta Generación de Concesiones Viales es 66,14%, esto representa una variación de 50,05 puntos porcentuales (p.p.) respecto a agosto de 2018.

Lo anterior se traduce en que 28 de los 29 proyectos que integran el programa se encuentran reactivados y avanzando en la ejecución de obras. De hecho, nueve proyectos han sido entregados entre julio de 2020 y mediados de junio de 2022, y se encuentran actualmente en operación y mantenimiento: Girardot-Honda-Puerto Salgar; Puerta de hierro-Palmar de Varela y Carreto Cruz del Viso; Conexión Pacífico 2; Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad; IP Vías del Nus, Transversal del Sisga, Autopista al Mar 1, Neiva – Espinal – Girardot y Conexión Norte.

Estos nueve mega proyectos tuvieron una inversión cercana a los 11 billones de pesos (Capex a diciembre 2021) y generaron más de 43.500 empleos directos, indirectos e inducidos. Adicional a estos, el gobierno está comprometido en dejar listas las obras de los por lo menos nueve proyectos 4G más (Autopista al Mar 2, Chirajara-Fundadores, Antioquia-Bolívar, Villavicencio-Yopal, Pasto-Rumichaca, Pacífico 1 y 3, Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó, Cambao-Manizales). En total en agosto de 2022 se proyecta dejaran en operación las obras de 18 de los 29 proyectos que conforman el programa.



En materia de inversión, en términos de Capex, se han invertido, con corte al 30 de mayo de 2022, cerca de 33,88 billones de pesos (cifras 2021) de los 49,74 billones que se han ejecutado de este programa (Cifras 2021). De los 33,88 billones de pesos, cerca de 25,59 billones han sido invertidos entre agosto de 2018 y mayo de 2022.

Algunos de los proyectos reactivados que se destacan son el proyecto Cambao – Manizales (recibido en 0%) activado en septiembre de 2020 y que a mayo de 2022 cuenta con un avance del 58,61% aproximadamente; la cesión del proyecto Santana – Mocoa – Neiva en julio de 2021, que finalizó etapa de normalización y atención de puntos críticos en junio de 2022 e inició sus obras; el proyecto Malla Vial del Meta que en septiembre de 2021 priorizó obras de intervención entre en cercanías del río Guayuriba, en el corredor que comunica a Villavicencio con Acacías, y en el Puente de Yucao, en la vía Puerto López–Puerto Gaitán; la ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá – Girardot reactivado en octubre de 2021; y finalmente, el proyecto Popayán – Santander de Quilichao (recibido en 0%) y que con la aprobación de cesión del 70 % de las acciones del proyecto logra la reactivación en mayo de 2022.

A continuación, quisiéramos compartirles algunos datos de interés para los colombianos, de los primeros ocho proyectos 4G ya entregados:

- **Honda-Puerto Salgar-Girardot: La primera 4G finalizada, que permite una conexión desde el Centro del país al Atlántico.** Nuestra consigna de trabajo permanente tuvo como propósito concluir las obras de infraestructura más importantes para el país, reconociendo que ellas les pertenecen a los ciudadanos y que son para su beneficio. Gracias a esto, se marcó un hito sin antecedentes al entregar la primera Autopista de Cuarta Generación completa, el proyecto Girardot-Honda-Puerto Salgar. En junio de 2020, los colombianos vieron su primer proyecto de 4G terminado.

Con esta autopista de 190 kilómetros, que contó con una inversión de 1,47 billones (Capex diciembre de 2021) beneficiamos a más de 260.000 personas de los municipios de Girardot, Nariño, Beltrán, Guataquí, Chaguaní, San Juan de Río Seco y Puerto Salgar (Cundinamarca), Flandes y Honda (Tolima) y La Dorada (Caldas), entre otros. Antes el recorrido entre Girardot y Puerto Salgar era de 5 horas y ahora es de 2 horas y media, reduciéndose a la mitad los tiempos de viaje. Así, demostramos que construyendo la infraestructura vial, durante este Gobierno acercamos a la gente a lo que más quiere y necesita.

Una obra emblemática de este proyecto fue la construcción del Nuevo Puente de Honda, para el cual destinamos aproximadamente 93.000 millones de pesos. Cuatrocientos habitantes de la región trabajaron durante más de tres años en la construcción de esta infraestructura, que cuenta con 407 metros de longitud, 15,3 metros de ancho y un gálibo (distancia entre la parte inferior del puente y el nivel del agua) de 16 metros, lo cual garantiza el paso de las embarcaciones que navegan por el río Magdalena. A través de infraestructuras eficientes y modernas, como esta megaobra de ingeniería estructural, el Gobierno mejoró la conectividad de las regiones de Colombia. Gracias a este nuevo paso sobre el río Magdalena, se dinamiza la comercialización de productos, bienes y servicios entre el centro e interior con el norte y la Costa Atlántica del país.

- **Puerta del Hierro - Palmar de Varela y Carreto - Cruz del Viso- La integración regional de toda la zona costera atlántica.** Fue la segunda 4G entregada,

desarrollada prácticamente en su totalidad en este gobierno, pues en agosto de 2018 estaba en el 1%. Siguiendo el mandato de “Concluir, concluir y concluir”, en julio de 2021, entregamos terminada esta conexión, que mejora la calidad de vida de los habitantes, que le permite a la ciudadanía acortar tiempos y genera esperanza, empleo y oportunidades.

Este proyecto afianza la integración regional entre los departamentos de Sucre, Bolívar y Atlántico, con las ciudades y puertos ubicados en Cartagena y Barranquilla, y también con toda la región de la Costa Atlántica, optimizando el transporte de carga y pasajeros entre el interior y los puertos más importantes del Caribe.

El proyecto ha permitido una reducción en los tiempos de recorrido entre Palmar de Varela (Atlántico) y Puerta de Hierro (Sucre) de 48 minutos, y entre Cruz del Viso (Bolívar) y Puerta de Hierro de 25 minutos de recorrido. Además de mejorar las condiciones de seguridad y calidad en el desplazamiento entre estos municipios. La inversión en obra del proyecto fue de 791.000 millones de pesos aproximadamente y se estima que en fase de operación se inviertan 785.000 millones de pesos más, lo que representa una generación de empleos en la zona de más de 5.500.

La obra hito y mayor desafío del proyecto fue la construcción de la variante del Carmen de Bolívar, que cuenta con una intersección a desnivel en el cruce con el proyecto de Ruta del Sol III, lo que permite una mejor operación del tráfico de carga que viene desde Plato (Magdalena) y desde Sincelejo (Sucre) y se dirige hacia el norte del país, además cuenta con tres intersecciones a nivel en forma de glorieta. Esta variante que, adicional a ser una construcción de calzada sencilla nueva, permite que el tráfico de vehículos pesados se redirija y transiten por la variante y no por el paso urbano de El Carmen de Bolívar, favoreciendo y aumentando de manera significativa la seguridad vial en el sector.

- **Conexión Pacífico 2.** Conectando el Eje Cafetero con el Pacífico. Este proyecto se convirtió en la tercera 4G en finalizar su etapa de construcción. En octubre de 2021, con la puesta en servicio de Pacífico 2, seguimos con la política de concluir los proyectos que les pertenecen a los colombianos, mientras mejoramos la movilidad desde Medellín hacia el Eje Cafetero y el suroccidente del país. Este proyecto tiene 96,5 kilómetros de longitud, contó con una inversión de 1,59 billones (Capex a diciembre 2021) y generó alrededor de 8.700 empleos directos en la región durante su etapa de construcción. Su entrada en operación beneficia a cerca de 158.000 personas que viven en el área de influencia del proyecto, que incluye municipios como Jericó, Tarso, Pueblorrico, Venecia, Fredonia y La Pintada, entre otros. Gracias a esta nueva infraestructura, los productores de café y naranja de la región pueden movilizar sus productos con mayor eficiencia.

Otro hecho destacable de Pacífico 2 es que fue el primer corredor 4G en recibir la certificación ISO que otorga Icontec en temas de seguridad vial, tras implementar infraestructura de alto nivel y promover altos estándares de seguridad vial para todos los usuarios. Es un aporte muy importante, la seguridad vial es una responsabilidad de todos, y siempre fue nuestro objetivo salvar más vidas en las vías. Gracias a los estándares aplicados en este corredor, profundizamos la promoción y el trabajo de seguridad vial en el departamento.

Este corredor es el eslabón central de la cadena de proyectos Pacífico 1, 2, y 3, con los cuales reduciremos en cinco horas el recorrido de los transportadores de carga entre Medellín y Buenaventura. Así, estamos acercando buena parte de los centros productivos de Antioquia con los puertos sobre el Pacífico, promoviendo el comercio exterior de esta importante región, y aportando a la competitividad y la reactivación económica del país.

Una de las obras emblemáticas de este proyecto que entró en funcionamiento es el túnel Mulatos, hoy túnel Iván Duque Escobar. Es un túnel doble, diseñado con dos tubos paralelos de 2,5 kilómetros de longitud que, debido a la alta complejidad del terreno donde fueron construidos, se convierten en una obra emblemática para la ingeniería en el país, al igual que los puentes Cauca, dos puentes paralelos que pasan sobre el río Cauca para conectar a Tarso con Venecia, con sus 112 metros de altura, se convierten en unos de los más altos de Colombia.

- **Cartagena - Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad - Obra que contiene el viaducto más largo de Colombia y el tercero de Latinoamérica.** Fue la cuarta 4G entregada a los colombianos. En diciembre de 2021 pudimos continuar dándole buenas noticias a nuestro país, esta vez era en la Costa Caribe, al poner en servicio el proyecto Cartagena-Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad, cuarta autopista de Cuarta Generación que mejora la conectividad de estas dos importantes ciudades de la región, y ayuda a fortalecer el turismo, el comercio y la competitividad de esta zona del país.

Esta autopista tiene una longitud de 146,6 kilómetros, distribuidos en dos tramos: 109,9 kilómetros entre Cartagena y Barranquilla, y 36,7 kilómetros de doble calzada nueva en la Circunvalar de la Prosperidad, entre Malambo y Barranquilla, que mejoran la conectividad del Atlántico.

Una de las obras emblemáticas de este proyecto es el viaducto El Gran Manglar, ubicado sobre la ciénaga de la Virgen, muy cerca de Cartagena. Gracias a



sus 5,4 kilómetros de extensión, es actualmente el más largo de Colombia y el tercero de Latinoamérica. Vale la pena decir que este viaducto fue ejecutado y entregado por el Gobierno anterior, ya que así como nos enfocamos en concluir los proyectos, también estamos convencidos que la infraestructura de transporte debe ser una política de Estado, que trascienda administraciones, pues las obras, como lo han escuchado en diferentes escenarios, son de los colombianos.

El proyecto Cartagena-Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad ha sido un potenciador para la economía de la región. En su construcción, en la que se invirtieron 1,78 billones de pesos (Capex diciembre de 2021), se generaron alrededor de 9.000 empleos.

Este proyecto, que en agosto de 2018 registraba un avance del 85,18%, era uno de los que presentaba problemáticas. En la unidad funcional denominada Galapa – Vía al Mar – Las Flores, de 19,7 km, se requería disponer de la Parroquia San Francisco Javier, para culminar las obras. Desde marzo de 2018, el Concesionario había empezado acercamientos con la Parroquia y la comunidad, con el fin de adelantar el procedimiento de enajenación voluntaria. Sin embargo, desde un principio tanto la comunidad como el párroco, Diógenes Miguel Barrero, manifestaron su oposición al desarrollo del proyecto sobre el predio donde se ubicaba la Iglesia; el proyecto “les quería quitar” algo que valoraban profundamente.

Así las cosas, conscientes de la necesidad de construir de la mano de las comunidades, continuamos por más de un año socializando el proyecto y negociando, hasta que en octubre de 2020 logramos el cierre del acuerdo entre la ANI y el arzobispo de Barranquilla para la compra del terreno en el que se encontraba ubicada la iglesia San Francisco Javier de Villa Campestre, y su traslado a un sector más seguro.

¿Por qué? La oferta de compra del concesionario que permitió seguir avanzando en la ejecución de las obras, incluyó no solamente el valor para la compra del predio sino también para construir una nueva iglesia, ubicarla de manera temporal en otra locación, y asumir costos de reubicación del personal de la parroquia en otros inmuebles, durante los meses de construcción de la nueva iglesia.

- **IP Vías del Nus – Mejorando la conexión de Antioquia con el Magdalena Medio y los puertos del Caribe.** La Quinta 4G, entregada en diciembre de 2021, conecta a Antioquia con el Caribe. Poner en servicio este proyecto fue una evidencia más del compromiso del Gobierno de entregar los proyectos que les pertenecen a los colombianos, así como de la determinación del Presidente, irradiada a todo el Sector Transporte, gracias a su política de “Concluir, concluir, concluir”. En agosto de 2018, Vías del Nus solo tenía un 1,9% de avance en sus obras, así que prácticamente todos sus 157,4 kilómetros de longitud fueron desarrollados durante este gobierno.

Este corredor, que beneficia a cerca de 3,3 millones de habitantes de Medellín, Bello, Girardota, Barbosa, Cisneros y Santo Domingo, entre otros municipios, genera una reducción de dos horas en el tiempo de desplazamiento entre Pradera y el Alto de Dolores. Gracias a esto, no solo mejoramos la conectividad entre

Antioquia y el Magdalena Medio y los puertos del Caribe, sino que además les damos a sus usuarios una mejor calidad de vida, al devolverles tiempo para sus actividades.

Con la entrada en operación de este proyecto se transportará la producción de la zona industrial de Antioquia destinada a la exportación de manera más eficiente, además de favorecer el ingreso de mercancías de todo el país al departamento. Tuvo una inversión en obra de 1,35 billones de pesos (Capex diciembre de 2021), y se estima que tenga inversiones por 2,5 billones de pesos más para su etapa de operación y mantenimiento.

Una de las obras más importantes y emblemáticas de este proyecto es el Túnel de la Quiebra, que está compuesto por dos túneles de 4,2 kilómetros en doble calzada, que generan una reducción de 45 minutos en el recorrido entre los corregimientos de Santiago y El Limón. Cada calzada, además de los dos carriles, cuenta con berma y andén. Una obra de esta magnitud, merecía un nombre muy especial y por eso la bautizamos en honor a dos importantes ingenieros que trabajaron en el país, y que están vinculados a este histórico túnel: Francisco Javier Cisneros Correa, quien desarrolló buena parte del ferrocarril de Antioquia, y Alejandro López Restrepo, un inquieto ingeniero paisa que diseñó el túnel.

Para muchos historiadores, el túnel de La Quiebra fue el encargado de traer el desarrollo y potenciar la pujanza que hoy caracteriza a Antioquia. Entonces, estos nuevos túneles no podrían tener mejores nombres, pues ahora por ellos se mueve el comercio y la competitividad no solo del departamento, sino de todo el país.

- **Transversal del Sisga - Conectando a Cundinamarca, Boyacá y Casanare.** En febrero de 2022 entra en operación y mantenimiento la sexta 4G. Con ella, el Gobierno continúa cumpliéndole a las regiones, con hechos que les mejoran la calidad de vida de los colombianos. La Transversal del Sisga, acerca a Cundinamarca, Boyacá y Casanare, mejorando la movilidad de cerca de 93.000 personas de los 12 municipios beneficiados directamente por esta vía, quienes tienen a su alcance mejores opciones de servicios de salud, de educación, de comercialización de sus productos.

Este proyecto es un corredor de calzada sencilla bidireccional con una longitud total de 137 kilómetros, que recibimos en agosto de 2018 con un avance de solo 11,34%. Entonces, conscientes del poder de construir sobre lo que encontramos y de la necesidad de entregar las obras a los colombianos, sus únicos dueños, nos pusimos a trabajar para finalizar esta vía. Las labores incluyeron la reconstrucción de cinco puentes vehiculares y la construcción de 15 intersecciones a nivel y de 16 pasos peatonales seguros, a lo que tenemos que sumar el moderno Centro de Control de Operaciones que empezó a operar desde agosto de 2021 en el municipio de Sutatenza. Además, realizamos obras de urbanismo en los pasos por los municipios de Machetá, Guateque, Santa María y San Luis de Gaceno.

Con esta vía no solo le aportamos movilidad y conectividad a la región y potenciamos el tránsito desde los Llanos Orientales hacia el interior del país, sino que además les dimos a las comunidades espacio público para disfrutar. Así, con hechos y en equipo, es que transformamos la vida de los colombianos.

La inversión que se ejecuta en la Transversal del Sisga alcanza los 704.000 millones de pesos (cifras a diciembre de 2021), en actividades de construcción. Vale la pena resaltar que cerca del 90% del desarrollo de este proyecto se hizo en este Gobierno, siendo esta una de las vías de 4G en las que hubo mayores avances en años, en los que además generamos alrededor de 5.900 empleos, entre directos e indirectos.

Otra de las cosas buenas que trae la sexta Autopista de Cuarta Generación entregada, es que brinda una forma alterna para comunicar los Llanos Orientales con el centro del país y desde ahí con las costas. Esto es una gran noticia para la ganadería y la agricultura de la región, entre otros sectores productivos. También potenciamos el turismo, generando mayor acceso a atractivos como el Valle de Tenza y las represas del Sisga y de Chivor.

- **Autopista al Mar 1.** Séptima vía 4G puesta al servicio de los Colombianos. En mayo de 2022 continuamos cumpliéndole a las regiones y al país, poniendo en servicio la Autopista al Mar 1, que junto con Pacífico 2 y Vías del Nus, se convierte en la tercera autopista en potenciar la competitividad de Antioquia inaugurada por este Gobierno. Este proyecto fue puesto en servicio un año antes de lo previsto en su plazo contractual, como resultado de la determinación y el compromiso de entregar las obras que los colombianos esperan y necesitan. Esto es especialmente significativo si tenemos en cuenta que el proyecto fue recibido por este gobierno con un avance de apenas el 8,86%.

En Mar 1 se invirtieron 1,97 billones de pesos, para intervenir 181 km, que incluyó la rehabilitación de casi 75 km de vía, el mejoramiento de 33 km de calzada sencilla y la construcción de 38 km de segunda calzada, así como el mejoramiento de la vía existente entre Medellín y Santa Fe de Antioquia. Así, fortalecemos la conectividad del occidente y el suroeste antioqueño.

Vale la pena destacar que el modelo de cierre financiero de la Autopista al Mar 1 fue reconocido a nivel mundial, algo que reafirma la confianza que le hemos devuelto al desarrollo de infraestructura concesionada en el país. Cuatro publicaciones internacionales, especializadas en financiación y estructuración de proyectos a nivel mundial, entregaron reconocimientos entre 2019 y 2020. LatinFinance, por ejemplo, le dio a Mar 1 los premios “Road Financing of the Year” e “Infrastructure Financing of the Year: Andes”. De otra parte, IJ Global Project Finance & Infrastructure Journal, le entregó el Best Road Deal of the Year.

Si bien todo esto es muy importante, lo principal, como en todas las obras que adelantamos en el sector transporte, son los beneficios para las comunidades. En este caso, cerca de 280.000 habitantes de Medellín, Ebéjico, San Jerónimo, Sopetrán, Santa Fe de Antioquia, Buriticá, Giraldo, Cañasgordas, Anzá, Concordia, Betulia, Salgar y Venecia verán mejoras en su calidad de vida, gracias a ahorros en tiempos de desplazamiento y generación de nuevas oportunidades de inversión y negocio.

- **Neiva – Espinal – Girardot.** Con la entrega de este corredor se mantiene la premisa de “Concluir, concluir y concluir” los proyectos que necesita el país. En junio de 2022 entregamos el octavo proyecto 4G del país. Este proyecto es quizá uno de las más hermosos que tiene el país; casi 200 km con inversiones

por casi un billón de pesos. Se finalizó en medio de una pandemia, pero hoy es una realidad gracias a la fortaleza de los trabajadores y al compromiso de los concesionarios.

Este proyecto contempló la construcción de 44 puentes vehiculares, seis puentes peatonales, una segunda calzada de 76,38 km, el mejoramiento de 21 km, la construcción de 3,5 km de calzada sencilla nueva, la rehabilitación de 170 km, y por supuesto la operación y mantenimiento de los casi 200 km que hacen parte del proyecto. La construcción de 76,38 km de segundas calzadas fue entre: Neiva y Aipe, en el Huila; y entre Saldaña-Espinal, en el departamento de Tolima.

Un beneficio importante con la puesta en operación de este corredor es que mejora la conectividad del centro del país con los centros de producción cafetera y arroceras de los departamentos del Huila y el Tolima. De hecho, esta iniciativa hace parte de ese corredor estratégico que va hacia el sur de país y llega hasta Ecuador, pues pasa por los departamentos de Huila, Tolima conectando con Putumayo, Nariño y Caquetá

Con este proyecto se tendrá una importante disminución en los tiempos de viaje entre Neiva y Girardot de una hora, pasando de 3:30 horas a 2:30 horas, aproximadamente. De esta manera conectamos más familias en menos tiempo.

- o **Concesiones del Bicentenario: una realidad.** Frente a este programa, que hemos venido abordando en diferentes secciones, es necesario retomar que, en su esfuerzo por fortalecer los proyectos de infraestructura concesionada, el Gobierno nacional le dio vida al programa Concesiones del Bicentenario, el cual se trata de un grueso paquete de obras que están divididas en dos olas, los cuales comprenden iniciativas en diferentes modos de transporte concesionando: proyectos carreteros, férreos, fluviales, portuarios y aeroportuarios. Estos proyectos avanzan bajo lineamientos de sostenibilidad ambiental, social, financiera e institucional. En este sentido, logramos la aprobación del Conpes 4060 de noviembre de 2021 “*Política para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte sostenible: Quinta Generación de Concesiones bajo el esquema de Asociación Público Privada – Concesiones del Bicentenario*”

Como ya hemos mencionado, la primera ola se compone de 14 proyectos, los cuales tendrán una inversión en Capex de \$22 billones aproximadamente (cifras a diciembre de 2020). Con este programa se generarán más de 600.000 empleos entre directos, indirectos e inducidos. La primera ola contempla siete proyectos carreteros, cuatro aeroportuarios, dos fluviales y uno férreo, de los cuales ya hemos adjudicado cinco: Malla Vial del Valle del Cauca: Accesos Cali – Palmira, en mayo de 2021; IP ALO SUR, en diciembre de ese año; Accesos Norte 2, en marzo de 2022; Troncal del Magdalena 1, en mayo de 2022, y Troncal del Magdalena 2, en junio de ese año. En agosto de 2022 dejaremos adjudicadas dos más: APP Canal del Dique y Buga Buenaventura.

Del mismo modo, se espera que en el transcurso de 2022 inicien los procesos de selección de los proyectos APP: IP Aeropuertos de Suroccidente, IP Aeropuerto de San Andrés, IP Aeropuerto de Cartagena, IP Nuevo Aeropuerto de Cartagena, Corredor Férreo Dorada Chiriguaná, y la IP Santuario Cañoalegre.

- o **Entrega del Proyecto “Cruce de la Cordillera Central” Le cumplimos a Colombia.** Cruzar eficientemente la Cordillera Central fue un sueño por muchos años, compartido por muchos hombres y mujeres de nuestro país. Año tras año aumentó la necesidad de conectar al centro del país con el Océano Pacífico, y por lo tanto de conquistar la montaña para acercar el centro con el suroccidente. En 1912 se trazó el primer sueño de este cruce, que inicialmente tuvo una visión férrea, pero con los años esta visión fue desplazada por la preponderancia que se le dio al modo carretero. Solo hasta finales de la década de los 90 se retomó el proyecto y se le dio un enfoque para viabilizar su realización: desarrollarlo por fases, iniciando por un piloto de túnel que posteriormente pasaría a ser un túnel de rescate y de paso la prueba fehaciente de que era posible cruzar la cordillera, este túnel se inauguró en el año 2008.

En 2018, recibimos este proyecto con un avance del 54%, desfinanciado y con serios problemas de calidad, que amenazaban su estabilidad. Las dobles calzadas de Tolima y Quindío no tenían recursos asegurados para su terminación. Las estructuras de puentes y túneles que se habían construido en las calzadas de estos dos departamentos estaban totalmente abandonadas desde noviembre de 2016 y con problemas técnicos, de construcción y de calidad. El proyecto había enfrentado demasiadas complejidades.

Con este panorama, en los primeros seis meses de gestión del Gobierno se priorizó la terminación de este proyecto y en consecuencia, el Instituto Nacional de Vías (Invías), bajo el liderazgo del Ministerio de Transporte gestionó recursos por 620.000 millones de pesos para su terminación. En diciembre de 2018 el Gobierno nacional aprobó los recursos necesarios para la repotenciación, estabilización y finalización del proyecto. Estos recursos fueron invertidos en tres nuevos contratos y en la implementación de una gerencia especializada para el proyecto.



Con hechos y gracias a la perseverancia y el optimismo de muchos colombianos durante muchos años, en noviembre de 2021 pusimos al servicio de los Colombianos 30 kilómetros de doble calzada desde Calarcá hasta Cajamarca; 15 túneles en Tolima y 8 en Quindío, más el túnel de La Línea (8,6 kilómetros) y el túnel de rescate (8,5 kilómetros); 16 puentes en Tolima y 15 en Quindío. En conjunto, los 25 túneles del proyecto suman 22 kilómetros, de los cuales el más largo es el túnel de La Línea. Por su parte, los 31 puentes del cruce suman 5 kilómetros, siendo el más largo el Yarumo Blanco, que tiene una extensión de 643 metros.

En el majestuoso túnel de La Línea, el más largo de América Latina y el Caribe, entregado en septiembre de 2020, invertimos 1 billón de pesos y empleamos a 6.000 personas, para beneficiar no solo a los departamentos de Cundinamarca, Tolima, Quindío, Caldas, Risaralda y Valle del Cauca, sino a todos los colombianos. Este túnel de 8,65 kilómetros genera un ahorro de 21 kilómetros de recorrido por el alto de La Línea en sentido Armenia-Ibagué. Durante su primer mes de operación, se movilizaron por el par vial entre Cajamarca – Calarcá más de 200.000 vehículos. De esta manera quedó demostrado que las obras cumplen con uno de los objetivos para el cual fueron concebidas: mejorar la conectividad de este importante corredor de carga y pasajeros que comunica al centro del país con el puerto de Buenaventura.

Otro beneficio que nos deja este proyecto, es la construcción de las normas ambientales para hacer túneles porque no había y se fueron construyendo, fortaleciendo así la institucionalidad. Solo queda por decir que esta obra es muy significativa, es un símbolo de Colombia, es la prueba de que si todos encontramos lo que nos une para salir adelante como país y le apostamos a ese mismo fin, logramos lo que nos proponemos. Es la prueba de que la perseverancia, el ingenio y el optimismo definen lo que realmente es Colombia.

- o **Red terciaria Nacional: Invertimos cerca de 5,6 billones de pesos en 4 años en vías terciarias.** Esto significa un presupuesto anual de \$1,4 billones para vías terciarias. Anteriormente, los presupuestos anuales para la red terciaria de todo el país apenas alcanzaban los \$4.000 millones en inversiones hechas con presupuesto del Invías. A mayo de 2022 hemos alcanzado 6.768 km mejorados (5.110 km en el cuatrienio), frente a 1.658 km mejorados entre 2010 y 2018. De igual forma se ha realizado mantenimiento 15.296 kilómetros de vías terciarias.

Esta inversión se realiza a través de diversas fuentes de financiación, como Ocad paz, Obras por Impuestos, enajenación de Isagen, Contratos Plan, Pacto Bicentenario, conectividad regional, presupuesto general de la nación y cooperación internacional; así estamos llegando a 1.054 municipios de los 32 departamentos con 1.529 proyectos, impactando positivamente aproximadamente 12.400 kilómetros con obras de mejoramiento vial y más de 15.200 kilómetros con actividades de mantenimiento. Con esto, hacemos presencia en los lugares más remotos de la geografía colombiana, donde nunca había llegado el Estado con inversiones en infraestructura vial. Con estos trabajos estamos generando cerca de 86.000 empleos en todo el país.

Dentro de esta iniciativa, Colombia rural es la apuesta más ambiciosa del presidente Iván Duque para la atención de vías rurales, que dinamicen la economía y mejoren las condiciones de vida de nuestros campesinos. En la primera fase de este programa se postularon, de manera virtual, 938 municipios en 32 departamentos, cifra histórica en una convocatoria para el acceso de recursos de la nación.

Con recursos del Programa Colombia Rural (recursos presupuesto general de la nación), a mayo de 2022 fueron 1.529 convenios que alcanzan una inversión de 3,9 billones de pesos, mejorando la calidad de vida de nuestros campesinos, acercando el campo con las ciudades de manera equitativa y abriendo en acceso a bienes y servicios.

o **Más infraestructura para conectar a los colombianos**

- ▶ **Nuevo Puente Pumarejo, dimos paso a una mayor conectividad en el Caribe.** La majestuosidad e imponentia de un nuevo Puente Pumarejo quedó exhibida en diciembre de 2019, al poner en servicio esta gran obra al servicio de los ciudadanos que transitan por la salida de Barranquilla hacia Santa Marta y viceversa.

Esta estructura cuenta con una longitud de 3,2 km (2.2 de puente principal y 1 de ramales y accesos), que tuvo una inversión de 800.000 millones de pesos. Con esta obra, quedaron atrás 45 años del antiguo puente Laureano Gómez, que salió de circulación.

El orgullo y la alegría de este logro para el país, va en el mismo sentido de los beneficios del puente, que reduce los tiempos de transporte de carga por tierra, potencializando 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.

En este puente se refleja la calidad en la ejecución de obra de nuestra ingeniería colombiana.

- ▶ **La Espriella – Río Mataje: El gran corredor binacional comercial.** Este importante corredor vial, que conecta Colombia con Ecuador, dinamiza la comercialización de productos entre los 2 países y mejora la calidad de vida de más de 187.000 habitantes de las comunidades aledañas. El Gobierno del presidente Duque recibió el proyecto con un 40% de avance en ejecución física y desfinanciado en 50% aproximadamente, por lo que casi de inmediato se gestionaron los recursos faltantes y en septiembre de 2018 se adicionaron al contrato 123.000 millones de pesos, para lograr el cierre financiero y viabilizó su puesta en servicio, en el segundo semestre de 2021. El presupuesto total invertido en este proyecto fue de 240.600 millones de pesos y se generaron 2.000 empleos. Facilita la movilidad desde los centros de producción y consumo como Pasto y Tumaco (Nariño) y los puertos de Esmeraldas y San Lorenzo, en Ecuador.
- ▶ **Viaducto del km 58 vía Bogotá – Villavicencio, solución integral y definitiva para garantizar una conexión eficiente entre los Llanos Orientales y el centro del país.** Tras la etapa de cierre técnico con la comunidad de Guayabetal, en 2022 comenzaron las actividades previas para las obras de construcción del viaducto en el kilómetro 58 del corredor vial que une a la capital del país con la del Meta, una solución integral y definitiva para garantizar una conexión eficiente entre los Llanos Orientales y el centro del país. Este proyecto cuenta con una inversión de 150.000 millones de pesos y hace parte del programa Concluir y Concluir.

Este viaducto tendrá una longitud aproximada de 750 metros; estará compuesto por una estructura de 6 apoyos que tendrán 2 estribos y 4 pilas; contará con

3 luces centrales cada 180 metros y dos luces de 90 metros cada una. Contribuyendo con la reactivación económica, la obra permitirá la creación de 1.163 nuevos empleos. Se proyecta la finalización de la cimentación para 2023.

- o **Renovamos el Programa de Modernización de Vehículos de Carga.** El Gobierno del presidente Iván Duque gestionó varias estrategias con el fin de proteger el patrimonio de los actores del sector transporte e igualmente con el objetivo garantizar su estabilidad laboral y económica. Una de las más importantes ha sido el programa de modernización de vehículos de carga, enmarcado en el principio de Emprendimiento, promovido por el Gobierno Nacional, que plantea incentivos económicos y permite la reducción de gases contaminantes, como ya se mencionó.

La gestión de este programa se logró realizar en el marco de una difícil coyuntura. Con el fin de lograr el ingreso de Colombia a la OCDE, el gobierno anterior se había comprometido a eliminar la política del 1 a 1 del programa de chatarrización a más tardar el 31 de diciembre de 2019. Más aún, el gobierno anterior suscribió una carta con los Estados Unidos accediendo a que este país pudiera suspender unilateralmente los beneficios del Tratado de Libre Comercio que estimara pertinentes, si Colombia no cumplía con la terminación del programa de chatarrización en la fecha prevista.

Estos compromisos, se asumieron a pesar de que aún estaban pendientes de ejecutar aproximadamente la mitad de los 1,1 billones que el Conpes 3759 de 2013 había avalado para este programa, y que el compromiso con los transportadores en el paro de 2006 había sido que la política 1 a 1 solo terminaría una vez se agotaran los recursos de dicho Conpes, o hubiese un estudio que mostrase el equilibrio de oferta y demanda del servicio de carga en Colombia.



Ante esta situación el gobierno de Iván Duque logró acordar con Estados Unidos la extensión por 6 meses del programa anterior con la política 1 a 1, plazo en el cual desde el Ministerio de Transporte se logró dar vida al nuevo Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga, con importantes incentivos tributarios y herramientas de transparencia.

En tal sentido, requirió la aprobación del documento Conpes 3963 de junio de 2019 y la expedición del Decreto 1120 de junio de 2019 que estableció los requisitos para el registro inicial de vehículos al servicio particular y público terrestre automotor de carga, con peso bruto vehicular superior a 10.500 kilogramos; fue reglamentado mediante Resolución 5304 de octubre de 2019.

Así, con el objetivo de facilitar la administración de los recursos del programa de modernización, el artículo 307 del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 (Ley 1955 de 2019), dispuso la creación del Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga - FOMPACARGA, como un patrimonio autónomo constituido mediante la celebración de un contrato de fiducia mercantil por parte del Ministerio de Transporte.

Bajo este programa, hasta mayo de 2022, se tenía un acumulado de 4.751 vehículos postulados, se desintegraron en total 3.457 vehículos de carga y se desembolsaron más de 121 mil millones de pesos, recursos con los cuales se ha beneficiado a propietarios de 2.354 vehículos.

- **IVA CREI.** Para fortalecer el Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga, expedimos los Decretos 221 de febrero de 2020 y 789 de junio de 2020, el primero vigente hasta diciembre de 2024 y el segundo hasta el pasado 31 de diciembre de 2021, los cuales contemplan el beneficio de la exención del IVA en la compra de los nuevos vehículos que los pequeños transportadores que hacen parte del programa y que cumplan las condiciones señaladas en los mismos, adquieran para hacer la reposición de los desintegrados.

En tal sentido, según el RUNT corte al 31 de mayo de 2022, se expidieron más de 1.800 certificados IVACREI CARGA, beneficiando la compra de igual número de vehículos, por parte de pequeños transportadores de la modalidad.

- **Convenio Bancoldex Modernización del parque automotor de carga.** El Ministerio de Transporte y el Banco de Desarrollo Empresarial de Colombia (Bancóldex), con el fin de brindar mecanismos financieros a los transportadores para la opción de renovar su vehículo, suscribió el convenio 271 de 2013 con el objeto de “poner en marcha una línea de crédito dirigida a los empresarios propietarios de vehículos de transporte de carga, que cumplan con las condiciones que el MINISTERIO determine, domiciliados en el territorio nacional, que requieran de recursos para financiar sus necesidades de modernización de los equipos de transporte público de carga.”

En este sentido, se recibió el convenio en este Gobierno con una ejecución del 30,88% de los recursos, es decir, con desembolsos por 62.000 millones de pesos aproximadamente.

Así, en el actual periodo de Gobierno, con el nuevo programa de modernización se impulsó sustancialmente la utilización de recursos del convenio por parte de los empresarios del sector transporte, logrando beneficiar a 773 empresarios del transporte de carga, con desembolsos por 200.937 millones de pesos para

la adquisición de vehículos nuevos. De estos recursos aproximadamente el 70% fueron ejecutados en los años 2019, 2020 y 2021. El año con mayor desembolso de la línea de crédito fue 2020, con más de 79.274 millones de pesos. Los más beneficiados con la línea de crédito fueron las micro y pequeñas empresas, que representan el 96 % de los beneficiados.

Se evidencia así el funcionamiento de la línea de crédito para el programa de modernización dado que 62% de los transportadores que accedieron a la línea de crédito se postularon al programa de modernización desintegrando un vehículo, el 38% de los transportadores que adquirieron el crédito lo hicieron para la compra de un vehículo nuevo bajo la modalidad de CCM o por la contribución del 15%.

- **Normalización de las omisiones en el registro inicial de las matrículas de los vehículos automotores.** El proceso de normalización establece las alternativas y el procedimiento para que el propietario, poseedor o tenedor de buena fe de un vehículo de servicio particular y público de transporte de carga, que presenta omisión en el registro inicial y este matriculado entre el 02 de mayo de 2005, fecha de expedición del Decreto 1347 de 2005 y la fecha de entrada en vigencia de la Resolución 3913 de agosto de 2019 modificada por la Resolución No. 20213040023445 de junio de 2021, subsane las omisiones presentadas en el registro inicial del mismo.

Según el Decreto 632 de 2019, el plazo inicial para adelantar este proceso finalizaba el 27 de agosto de 2021; no obstante, teniendo en cuenta el impacto generado por la pandemia por COVID-19 y las solicitudes del sector, mediante el Decreto 1009 del 26 de agosto de 2021, se amplió dicho plazo por 18 meses, es decir hasta febrero de 2023.

Los citados actos administrativos expedidos por el Ministerio, disponen que los vehículos automotores identificados con omisiones en su registro inicial tendrán una anotación en el sistema RUNT y en el Registro Nacional de Despachos de Carga - RNDC, hasta que adelanten el proceso de normalización, para que las empresas de transporte y los generadores de carga no expidan manifiestos de carga, ni contraten los referidos vehículos y las sociedades portuarias no los enturnen. Es de resaltar que en el evento de ser utilizados, la Superintendencia de Transporte, adelantará las investigaciones a que haya lugar a dichos actores.

Al respecto, es importante destacar que en total se ha generado la anotación como vehículos con omisión en su registro inicial a 17.500 vehículos aproximadamente con corte al 30 de abril de 2022. De igual manera, desde el 8 de agosto de 2018 hasta el 30 de mayo de 2022 se ha normalizado el registro inicial de más de 4.400 vehículos aproximadamente.

Hasta el momento, se han proferido múltiples sentencias por parte de jueces de tutela, que respaldan la legalidad del proceso y la labor del Ministerio de Transporte lo que constituye en un gran reconocimiento para el sector y los transportadores que actúan dentro del principio de legalidad.

➤ GESTIÓN RELEVANTE

◆ Recursos para materializar iniciativas

- o **Regalías.** Entre enero de 2019 y mayo de 2022 hemos emitido 3.828 pronunciamientos técnicos correspondientes a 1.678 proyectos, por un valor de 24,2 billones de pesos, a 819 se le emitió pronunciamiento técnico favorable, sumando un valor de 10,1 billones de pesos.
- o **Obras por Impuestos.** En 2019 se aprobaron y vincularon 14 proyectos, por valor de \$150.329 millones, correspondientes al sector de Infraestructura vial. En 2020 se aprobaron y vincularon nueve, por valor de \$103.190 millones, correspondientes al sector de Infraestructura vial. Para el año 2021 se aprobaron y vincularon 10 proyectos, por valor de \$104.514 millones, correspondientes al sector de Infraestructura vial. En resumen, el número de proyectos del sector transporte vinculados a este mecanismo asciende a 33 proyectos por valor de \$358.033 millones en el periodo del 2019 al 2021.

De igual manera, se modificó el mecanismo de Obras por Impuestos, permitiendo que proyectos de importancia nacional puedan ser incluidos y tenidos en cuenta para ser vinculados por este mecanismo.

➤ CUMPLIENDO METAS PND

La red primaria rehabilitada bajo el esquema de concesión del Programa 4G, pasó de 555,11 km en 2018 a 1.786 km en abril de 2022, un cumplimiento del 100% de la meta que nos trazamos a nivel nacional. Le cumplimos también a la región Central.

La red primaria con mantenimiento y rehabilitación por obra pública, pasó de 1055 km en 2018 a 5.919 km en mayo de 2022, cumpliendo ampliamente la meta que nos trazamos en el Plan Nacional de Desarrollo.

Una inversión histórica de 5,6 billones de pesos nos permitió, en mayo de 2022, alcanzar los 6.768 km de vía terciaria mejorados (5.110 km en el cuatrienio), frente a 1.658 km mejorados entre 2010 y 2018, así como un cumplimiento del 102% de la meta que nos trazamos para vías terciarias con mantenimiento.

Nos trazamos como meta del Plan Nacional de Desarrollo entregar mínimo 8 proyectos del Programa 4G en etapa de operación y mantenimiento, nos enorgullece cumplir esta meta en junio de 2022. Al finalizar el periodo de gobierno habremos duplicado esta cifra.

4. Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago.

➤ SITUACION ENCONTRADA⁷

En una situación fiscal y de recursos públicos comprometidos en proyectos en ejecución, facilitar el uso de fuentes alternativas de pago se convirtió en uno de los principales retos sectoriales, dadas las cuantiosas inversiones requeridas para mejorar la prestación de servicios de transporte, cerrar la brecha en infraestructura y aumentar la calidad en la prestación de servicios.

De acuerdo con el DNP, las necesidades presupuestales de infraestructura en el país requerirían una inversión aproximada de \$ 342 billones, de los cuales el sector transporte abarca más del 60 %.

La presión por mayores montos de inversión siempre genera inflexibilidades de mediano plazo en los recursos provenientes del presupuesto general, y limita la posibilidad de utilizarse como la fuente de pago principal, como fue el caso del programa 4G, en el que, en promedio, más del 50% del fondeo correspondía a vigencias futuras.

En consecuencia, se hizo necesario identificar y movilizar nuevas fuentes de pago que aporten recursos adicionales a las fuentes tradicionales (presupuesto público, peajes o tarifas) para viabilizar este tipo de proyectos. La ausencia de dichas fuentes de pago que apalanquen los proyectos dificulta cerrar la brecha actual y futura del sector transporte.

7 Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 “Pacto por Colombia pacto por la equidad”



➤ LOGROS

◆ Fondo de Fuentes Alternativas para el Desarrollo de la Infraestructura (“FIP”).

Logramos la expedición del decreto reglamentario 223 de 2021, por medio del cual se reglamenta el Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura –FIP. Esto nos permite contar con un instrumento que, mediante un patrimonio autónomo, administre y gestione los recursos que las Entidades Públicas y los Entes Territoriales dispongan para el desarrollo de la infraestructura en todos los sectores.

◆ Expedición del Decreto 438 de 2021, por el cual se modifica el Capítulo 1 del Título 2 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015.

Con el objetivo de contar con un marco normativo que recoja las mejores prácticas internacionales y se adapte a las particularidades del entorno en el cual será aplicado, y así establecer las condiciones para el cumplimiento de dichos propósitos, se expidió el Decreto 438 de 2021 por el cual se modifica el Capítulo 1 del Título 2 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015, a través del cual reformamos normas sobre esquema de Asociación Público Privada para dar mayor transparencia y promover una mayor participación del sector privado, fortaleciendo así el marco normativo que nos permita garantizar un correcto desarrollo de este esquema en Colombia.

◆ Transparencia, promoción de competencia y mayor participación del sector privado en proyectos de asociación público privada.

Algo muy importante para nosotros como sector, ha sido procurar en todo momento garantizar los principios de las actuaciones administrativas y de la contratación estatal con el fin de mitigar la posible ocurrencia de actos de corrupción frente al adelantamiento de los procesos de selección en sus diversas modalidades, incluida la contratación de las Asociaciones Público Privadas; en este sentido desde la Agencia Nacional de Infraestructura se han aplicado los mecanismos existentes y adicionalmente, se han implementado otras herramientas que permiten mitigar posibles eventos de corrupción y garantizar la transparencia en los procesos de selección, incluidas las Asociaciones Público Privadas tales como:

- o Suscripción del Convenio No. 006 del 10 de marzo de 2020 con el Departamento Administrativo de la Presidencia de la República para efectos de dar aplicación al Mecanismo de Reporte de Alto Nivel (MRAN), a través del cual se busca la detección temprana de eventuales actos de corrupción en los procesos de selección, con la participación de la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República, a través del análisis de la información recibida y tratarla con las Entidades involucradas mediante sistemas de alertas.
- o Suscripción del Convenio No. 006 de 2021 con la Unidad de Información y Análisis Financiero (UIAF), con el fin de que se adelanten las acciones tendientes a prevenir y establecer eventuales actos que involucren a las empresas participantes en los procesos de selección, específicamente en temas relacionados con lavado de activos y financiación del terrorismo.

◆ Estrategia de financiación para reactivación de proyectos 4G.

Desde agosto de 2018 hacia noviembre de 2019, realizamos acercamientos con los concesionarios y los financiadores de los proyectos del Programa de Cuarta Generación de Concesiones Viales (4G) para identificar las acciones requeridas para la consecución de las operaciones de financiación con el mercado local e internacional por parte de los concesionarios; esto teniendo en cuenta que para agosto de 2018, tan solo 13 de los 29 proyectos del programa de 4G contaba con cierre financiero definitivo.

Como resultado de lo anterior, considerando el estado general del programa el cual ya se ha mencionado, realizamos un diagnóstico de la situación de gestión contractual de los proyectos de Cuarta Generación de Concesiones Viales. El objetivo era formular un plan de acción en el que se propusieran correctivos e instrumentos que nos permitieran continuar con estos importantes proyectos.

Con el diagnóstico, encontramos varios aspectos, los cuales incluían entre otros, el procedimiento de reconocimiento de Eventos Eximentes de Responsabilidad (EER), gestión predial, aspectos sociales, modificación del plan de obras, plazo de cura por la no terminación de las Unidades Funcionales, y solución de controversias.

Así, a partir del diagnóstico definimos un plan de acción a partir del cual, paulatinamente logramos la reactivación de los proyectos de tal manera que para agosto de 2022 se hayan logrado 23 cierres financieros de los contratos de concesión, 12 de los cuales fueron logrados en este Gobierno, permitiendo asegurar recursos por más de 12,3 billones de pesos para la ejecución del programa.

Para agilizar la obtención de cierres financieros y firmas de contratos de crédito, desde las áreas encargadas del seguimiento de la ejecución de los proyectos de la Agencia Nacional de Infraestructura:

- o Se definió la “Política tendiente a facilitar mayor participación de inversionistas extranjeros como prestamistas en los proyectos de concesión 4G”, bajo la cual se precisaron criterios suficientemente objetivos y razonables para calificar a un prestamista como aceptable y, en consecuencia, salvaguardar la viabilidad de los proyectos de infraestructura 4G. El 23 de mayo de 2019, se emitió la segunda versión a la “Política tendiente a facilitar mayor participación de inversionistas extranjeros como prestamistas en los proyectos de concesión 4G”, el cual permite la inclusión de las instituciones financieras de desarrollo propiedad de estados soberanos para actuar como prestamistas.
- o La Agencia ha brindado apoyo a la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) a través de diferentes mesas de trabajo de seguimiento a los proyectos respecto a la ejecución. Lo anterior, con el fin de que la FDN pueda cumplir con su objetivo de promover, financiar y apoyar empresas movilizando diversas fuentes de financiación para lograr el desarrollo de la infraestructura del país, bajo una adecuada gestión del riesgo.
- o Se han hecho modificaciones contractuales para incorporar la cesión especial de la retribución, la cual significa “la figura especial de cesión de los derechos económicos y/o los flujos de la retribución y/o de la Compensación Especial, cuando sea aplicable, (...)”; con el fin, de instrumentar la financiación y brindar mayor confianza a los financiadores de los proyectos.

◆ Contratos de Obra Pública se llevan a nivel de servicio de contratos de concesión.

Con el fin de mejorar los niveles de servicio y modernizar las vías que dinamizan la economía del país, el Gobierno Nacional realizó todas las gestiones para llevar a cabo los programas “Vías para La Legalidad y La Reactivación Visión 2030”; estos son programas a largo plazo estructurados para garantizar el mantenimiento y la terminación de 22 proyectos estratégicos en 21 departamentos, que garantizarán la conexión entre capitales, contando con el aval fiscal y la aprobación del CONPES 4010 de noviembre de 2020, quedando totalmente financiado por este Gobierno recursos estimados en 9,2 billones de pesos para las vigencias 2021 a 2030; estos proyectos finalizarán en los próximos 5 a 10 años. Con esta inversión se permitirá la construcción de 1.260 nuevos kilómetros por las diferentes regiones del país y la creación de más de 66.000 nuevos empleos.

- o **Contratos de Gestión Vial Integral (GVI).** En este Gobierno implementamos los contratos de Gestión Vial Integral para mejorar la movilidad de los transportadores sobre los corredores que dinamizan la economía del país a cargo del INVIAS. Antioquia fue la pionera en esta nueva modalidad de operación de vías con la cual buscamos conectar a los colombianos a través de infraestructura vial segura y eficiente. Estos contratos se adelantan en 9 corredores con una inversión de 1,31 billones de pesos, con los cuales se atienden 2.279 km, a los cuales se les ha incluido la prestación de los servicios al usuario de carro taller, ambulancia, grúa y atención de emergencias que a la fecha han permitido atender 44.420 eventos con corte al 5 de mayo de 2022.

Los corredores que se atienden a través de estos contratos son:

- ▶ **GVI de Antioquia.** Para la atención de los corredores Hoyo Rico Caucasia y Santuario – Caño Alegre se han dispuesto 194.860 millones para la atención de 368 kilómetros, beneficiando así las comunidades que se encuentran localizadas sobre este importante corredor vial.
- ▶ **GVI Cajamarca – Calarcá – Armenia.** Con una inversión de 146.030 millones de pesos se ha adelantado la gestión vial de los 80 kilómetros del corredor, efectuando actividades de mantenimiento y gestión vial, atención de derrumbes y emergencias, y la prestación de servicios al usuario, con el fin de garantizar la movilidad en condiciones de seguridad vial de los usuarios en este estratégico corredor vial.
- ▶ **GVI Santander.** Más de 500 mil habitantes se benefician con la Gestión Vial Integral Zipaquirá – Bucaramanga San Alberto con una inversión cercana a los 130.460 millones de pesos con los cuales se atienden 451 kilómetros de mantenimiento vial y la atención de servicios al usuario.
- ▶ **GVI Eje cafetero.** Para la atención de 53 kilómetros de mantenimiento vial en los corredores Pereira – Cerritos – la Victoria, Cerritos Cauya – La Felisa y El Pollo – La Romelia, se han realizado las actividades de obra correspondientes con una inversión de 101.116 millones de pesos; estas obras benefician a más de 500 mil habitantes de la región.
- ▶ **GVI Honda – Villeta.** Con el fin de atender 59 kilómetros de mantenimiento vial, se han dispuesto 52.268 millones de pesos para la Gestión Vial Integral de Honda – Villeta, garantizando la seguridad a los usuarios de este corredor vial.
- ▶ **GVI Valle.** Con una inversión de 58.759 millones a lo largo de los 548 kilómetros de vía en la malla vial del Valle del Cauca, se garantizó la seguridad vial de las

vías del Valle, importantes vías para la conexión del occidente y sur del país con las poblaciones del centro. A partir del primero de septiembre solo el tramo Palmira - Río Desbaratado se atenderá por contrato de GVI.

- ▶ **GVI Troncal del Magdalena Medio.** Con una inversión de 432.330 millones de pesos se adelanta el mantenimiento vial a lo largo de 529 kilómetros.
- ▶ **GVI Buga Buenaventura.** Se adelanta la gestión vial integral para brindar una mejor atención a los usuarios del corredor Buga hasta Buenaventura en el departamento del Valle del Cauca con una longitud de 118 kilómetros, para lo cual se destinó una inversión de 187.686 millones de pesos, que incluyen el avance de 8 km de doble calzada.
- ▶ **GVI Área metropolitana de Cúcuta.** Dispusimos 10.598 millones de pesos para la gestión vial del área metropolitana (73 Kilómetros). Estas actividades beneficiarán una población cercana a los 45 mil habitantes y prestarán seguridad a los usuarios de este corredor vial.

◆ **Titularización de Peajes.**

Tramitamos, estructuramos, contratamos e iniciamos la ejecución del programa de titularización del recaudo de peajes, el cual contempla un plazo entre 10 y 15 años, mediante el cual se busca traer a valor presente una suma aproximada de 1,2 billones de pesos para invertir en la red vial nacional a cargo del INVIAS; este fue el producto de un trabajo conjunto en mesas de trabajo junto con la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y al Departamento Nacional de Planeación (DNP), en las cuales adicional a realizar la estructuración del programa, determinamos las 22 (veintidós) estaciones de peajes vinculadas a la titularización.

Dentro de la estructuración de la titularización del recaudo de peajes el agente calificador de riesgo: BRC Ratings a Compay of S&P Global, asignó en diciembre de 2021 calificación de AAA al Instituto Nacional de vías como emisor y posteriormente en la primera semana del mes de junio de 2022 se le la calificación AAA a la emisión de los títulos valores. Así mismo, el primero de junio de 2022 el Departamento Nacional de Planeación emitió al INVIAS el concepto favorable de endeudamiento mediante la operación de titularización.

Actualmente, se cuenta con la estructura financiera y legal definitiva de la emisión realizada por Banca de Inversión Bancolombia junto con Garrigues como estructurador jurídico. Dicha estructura y demás documentos requeridos para la emisión fueron radicados ante la Superintendencia Financiera de Colombia, el Departamento Nacional de Planeación y Ministerio de Hacienda, entidades que deberán emitir autorizaciones y conceptos favorables para la emisión de los títulos. Se estima se realice la primera emisión en 2022.

➤ **GESTION RELEVANTE**

◆ **Reglamentación de la Contribución Nacional de Valorización – CNV.**

La Ley 1819 de 2016 dispuso la contribución nacional de valorización (CNV), definiéndola como “(...) un gravamen al beneficio adquirido por las propiedades inmuebles, que se establece como un mecanismo de recuperación de los costos o participación de los beneficios generados por obras de interés público o por proyectos de infraestructura, la cual recae sobre los bienes inmuebles que se benefician con la ejecución de estos”. Sin

embargo, solo hasta julio de 2020, mediante documento CONPES 3996, se establecieron los lineamientos de política para la aplicación e implementación de la CNV como fuente de pago para la infraestructura nacional.

En este sentido, en conjunto con las entidades del sector y con el apoyo del Ministerio de Hacienda y la DIAN, hemos venido estructurando el proyecto de decreto reglamentario de la CNV para infraestructura del sector transporte. Dicho documento se encuentra finalizado y está en trámite de firmas; en él se establecen los procedimientos y etapas para la aplicación e implementación de la CNV, desde la identificación del proyecto, su puesta en consideración de las diferentes instancias, y la aplicación, liquidación, recaudo y fiscalización del tributo. Este Decreto está alineado con el Decreto 223 de 2021 sobre el Fondo de Fuente Alternativas para el Desarrollo de la Infraestructura ("FIP") que ya se mencionó.

Adicionalmente, se trabaja en dos resoluciones para regular el Comité de Priorización de Proyectos de Infraestructura y para establecer la metodología para la calificación y priorización de los proyectos de infraestructura que serían objeto de la aplicación de la CNV.

➤ CUMPLIMOS LA META DEL GOBIERNO

En el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 'Pacto por Colombia, pacto por la equidad', preveía una disminución de los costos logísticos al 12,9 % en 2022, meta que fue superada en 2020, cuando bajó a 12,6%.

III. PACTO POR LA IGUALDAD DE GÉNERO Y EMPODERAMIENTO DE LAS MUJERES



➤ LOGROS

◆ **Primer sector en crear el Comité Sectorial para la coordinación e implementación de la Política Pública Nacional de equidad de género.**

Su instalación oficial ocurrió el 22 de julio de 2019.

◆ **Desarrollo del programa ‘Equipares Público’.**

Un sello de reconocimiento global que ayudará a fortalecer, reconocer y visibilizar los esfuerzos que se vienen realizando por la igualdad de género desde el sector Transporte.

◆ **El sector generó la inclusión del enfoque de género en las cláusulas de contratación de los 14 proyectos que hacen parte de las Concesiones del Bicentenario de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).**

Al igual que en los 50 proyectos de infraestructura de transporte que lidera el Instituto Nacional de Vías (Invías) a través de los programas “Concluir y Concluir” y “Vías para la Legalidad”, con el fin de aumentar la participación de las mujeres en todas las etapas de dichos proyectos.

➤ GESTIÓN

Incorporar la perspectiva de género en los diferentes sectores resulta fundamental, ya que permite tener una mirada diferencial para comprender las realidades y necesidades que tienen tanto las mujeres como los hombres. Partiendo de ese lineamiento, en el marco del compromiso con la igualdad de género y siguiendo lo dispuesto en el Plan Nacional de Desarrollo, el Ministerio de Transporte, y en articulación con las entidades adscritas y vinculadas del sector, creó el primer Comité Sectorial para la implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género para las Mujeres, bajo la resolución 2830 del 05 de julio del 2019.

Como todo Comité, se definió un Plan de Acción, que se considera la hoja de ruta para que las entidades del sector transporte orienten e impulsen sus acciones y estrategias en la materia. Ese Plan está compuesto por siete pilares: Fortalecimiento de la institucionalidad de género para las mujeres en Colombia; derecho de las mujeres a una vida libre de violencias; hábitat y ambiente; el cuidado: una apuesta de articulación y corresponsabilidad; participación de las mujeres en escenarios de poder y toma de decisiones, educación y empoderamiento económico para la eliminación de brechas de género, y transformación cultural y comunicación.⁸

A continuación, se presentan avances del plan de acción de estos pilares:

➤ **Fortalecimiento a la institucionalidad**

Frente a las acciones que componen el pilar de fortalecimiento a la institucionalidad, se busca sensibilizar y aproximar a colaboradores, funcionarios y contratistas del Sector a la

8 <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/10310/enfoque-de-genero/>

igualdad de género. Vale la pena resaltar que el Sector Transporte ha tenido importantes logros en temas como la gestión de conocimiento con una perspectiva diferencial y la cualificación. Por ejemplo:

Se lideraron varias acciones de sensibilización para impulsar los cursos de ONU Mujeres en temas de equidad de género. Estos son cursos virtuales y certificables en temas asociados al enfoque de género, cuyos contenidos favorecen la capacidad instalada en las entidades para la corresponsabilidad con los derechos de las mujeres. Gracias a este impulso dado por el Sector Transporte, entre 2020 y 2022 cerca de 1.000 funcionarios, funcionarias y contratistas de las entidades se certificarán en dichos cursos.



Otro tema importante a resaltar en este pilar fue que el sector, en la línea de conocer información de quienes lo conforman, adelantó las gestiones para levantar la documentación como base para facilitar la toma de decisiones en torno a la igualdad de género. En 2020 se adelanta una caracterización de género sectorial con aproximadamente 10.000 respuestas.

En esta caracterización se destaca que hay una presencia fuerte de mujeres jóvenes en el Sector. Por ejemplo, un 14,09% de las jóvenes que se encuentra en un rango etario entre los 20- 29 años, y un 27,40% de mujeres que está entre los 30-39 años.

Porcentaje total de personas del sector desagregado por sexo

Hombre	59,25%
Mujer	40,72%
No informa	0,02%
Otro	0,02%

Por otro lado, en el 2021, el Ministerio de Transporte, el Invías y la Agencia Nacional de Infraestructura iniciaron el proceso de implementación del Programa Equipares Público – Sello de Igualdad de Género, que tendrá una asistencia técnica por parte Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Igualmente, en el 2022 la Agencia Nacional de Seguridad Vial se suma a esta iniciativa, firmando el acuerdo de presentación de servicios para el Desarrollo con el PNUD.

Es importante aclarar que este programa Equipares Público, busca apoyar y reconocer los esfuerzos que realiza cada entidad del sector transporte, para la transformación cultural hacia la igualdad de género, así como el fortalecimiento de sus procesos institucionales, que posibilitan la inclusión de la perspectiva de género en el ADN de cada entidad del sector. Esta iniciativa establece requisitos y medios de verificación que deberán cumplirse a lo largo de la implementación del programa, para obtener el reconocimiento Sello de Igualdad de Género. Así, el Ministerio de Transporte y las entidades del sector podrán alcanzar un reconocimiento a nivel nacional y global por sus acciones en la reducción de las brechas de género y desigualdades.

Para lograr este reconocimiento global, fue necesario cumplir con una armonización de la caracterización adelantada en el 202, con los instrumentos de diagnóstico proporcionado por Equipares, enfocados hacia clima laboral y competencias de género. Esta armonización se realizó en el 2022 y se destaca que las personas trabajadoras de la entidad tienen una percepción favorable frente a programas de formación sobre la igualdad de género y la no discriminación. Por ejemplo, el 86% de los hombres y el 84% de las mujeres estuvieron totalmente de acuerdo con que la entidad ha incentivado este tipo de programas de formación, contrario al 14% de hombres y un 16% de mujeres que estuvieron en desacuerdo. Lo que demuestra una perspectiva favorable en cuanto al Ministerio está avanzando frente a un fortalecimiento institucional



	Totalmente de Acuerdo	En Desacuerdo
Hombre	86%	14%
Mujer	84%	16%

También es importante destacar que se elaboró junto con el PNUD, el plan de acción de mejora armonizado con el plan sectorial del comité de género. Este se encuentra en el proceso de implementación para la vigencia del 2022, y que busca acelerar las acciones para el cierre de brechas de género acorde a la matriz de estándares internacionales que propone el Sello Global de Equipares -Público.

Es significativo resaltar que, en el marco del pilar de fortalecimiento institucional, el Ministerio logró estructurar la Política Institucional sobre Igualdad, Inclusión, y Diversidad. Esta política guiará y respaldará institucionalmente los avances logrados y afianzará el compromiso por la igualdad de género en la entidad.

Otro aspecto clave para lograr el fortalecimiento institucional en cuanto a género, tiene que ver con la asignación del trazador presupuestal para la equidad de la mujer. En este sentido, dando cumplimiento a la implementación eficaz del Artículo 221 del Plan Nacional de Desarrollo, y de acuerdo a los lineamientos del Ministerio de Hacienda y el Departamento Nacional de Planeación, quienes definieron el marcador de la equidad para las mujeres para las entidades que conforman el Presupuesto General de la Nación identifiquen las asignaciones presupuestales. El Ministerio de Transporte actualmente tiene proyectos con una marcación específica para género en el trazador presupuestal dispuesto para tal fin así:

1. “Ampliación de la estrategia ambiental para el sector transporte” Código BPIN: 2018011000894
2. “Capacitación a los funcionarios del Ministerio de Transporte en las necesidades de formación previamente diagnosticadas a nivel nacional” Código BPIN: 2018011000903

Adicionalmente las entidades del Sector Transporte tienen los siguientes proyectos con una asignación específica para género:

- o **Aeronáutica Civil.** “Desarrollo de procesos de capacitación y entrenamiento en el puesto de trabajo orientados a servidores públicos al servicio de la Aerocivil a Nivel Nacional” Código BPIN: 2018011000893
- o **Instituto Nacional de Vías.** “Capacitación integral a funcionarios del INVIAS” Código BPIN: 2018011000040

Así como existe una marcación presupuestal en los proyectos en mención, el Ministerio de Transporte en articulación con el Departamento Nacional de Planeación, en el 2021 se elabora y socializa la Guía para la inclusión del enfoque de género para las mujeres en el ciclo de planeación en el Sector Transporte. Esta Guía orientará la forma en que se debe incorporar la perspectiva diferencial en cada una de las etapas del ciclo de los proyectos de infraestructura de transporte.

Frente a los avances que se han dado al interior del Ministerio de transporte, es fundamental mencionar que se trabajó para la Incorporación de contenidos relacionados con el enfoque de género y derechos de las mujeres en el Plan Institucional de Capacitación

tanto en el 2021 como en el 2022, específicamente en el Eje 4. Probidad y Ética de lo Público. Esta inclusión favorece la institucionalización del enfoque de género y derechos de las mujeres en el que hacer del Ministerio de Transporte.⁹

Además de los avances que existen en el interior de la entidad, también es importante destacar que el Ministerio de Transporte, junto con su Unidad de Movilidad Urbana y Sostenible (Umus), en 2019 se generaron lineamientos de enfoque de derechos de las mujeres en los Sistemas Masivos y Estratégicos de Transporte Público (SITM y SETP) en las etapas de prefactibilidad, construcción y operación de los sistemas. Esta nueva mirada, permite identificar aspectos clave a incluir en los procesos de reasentamiento, adquisición predial, en los planes de manejo ambiental durante la ejecución de las obras y en la puesta en marcha de los sistemas.

Adicionalmente en 2021, gracias a la asistencia técnica para transversalizar el enfoque de género que brinda el Ministerio de Transporte junto con la subdirección de medio ambiente y gestión social del Invías, se logra incluir la perspectiva de género en el apéndice de sostenibilidad en sies pilotos de proyectos de obra pública “*Vías para la Legalidad y Reactivación Visión 2030*”¹⁰. En el que se establecieron obligaciones relacionadas con la identificación, caracterización y desarrollo de una estrategia de participación con partes interesadas que incluya los métodos, momentos claves y niveles de participación y consulta.

◆ Hábitat y Ambiente

Frente al pilar de Hábitat y ambiente, se destaca el compromiso que tiene el sector Transporte con la transversalización del enfoque de género y derechos de las mujeres en los niveles de gestión de cambio climático bajo los parámetros de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC).

En razón a lo anterior, el Ministerio de Transporte, junto con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, diseña y publica en 2021 la Guía para la integración de enfoque de género en proyectos, programas, planes y políticas del Sector de Transporte para impulsar acciones hacia la igualdad de género en la mitigación y adaptación al cambio climático.

Esta guía tiene elementos técnicos y conceptuales fundamentales para que la estructuración de proyectos de infraestructura de transporte que adelanta el sector pueda incluir una perspectiva diferencial, y con ello se puedan atender las necesidades y capacidades de las mujeres.

9 <https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&lTipo=descargas&lFuncion=descargar&idFile=28631>

10 Mejoramiento, mantenimiento, gestión predial, social y ambiental sostenible de la conexión Pacífico – Orinoquía Sector Santa Cecilia – Juripe – Puerto Carreño (Puente Armenia – Viento; Juripe – Puerto Carreño), en los departamentos de Meta y Vichada; Mejoramiento, mantenimiento, gestión predial, social y ambiental sostenible de la transversal de La Macarena (Mesetas – La Uribe) en el departamento del Meta; Mejoramiento y mantenimiento, gestión predial, social y ambiental sostenible del corredor Neiva – San Vicente del Caguán – Puerto Rico – Florencia, en los departamentos de Huila y Caquetá; Mejoramiento y mantenimiento, gestión predial, social, ambiental sostenible del corredor del Paletará (solución sostenible Parque Natural Puracé), departamentos de Cauca y Huila, en marco de la reactivación económica; Mejoramiento, mantenimiento, gestión predial, social y ambiental sostenible de la Troncal de la Orinoquía (San José – El Retorno – Calamar) en el departamento del Guaviare, en marco de la reactivación económica; Mejoramiento, mantenimiento, gestión predial, social y ambiental sostenible del corredor transversal de Boyacá (Puerto Boyacá – Otanche – Chiquinquirá – Páez) en el departamento de Boyacá).

En este mismo sentido, el 28 de julio del 2021, gracias al equipo de la Estrategia Colombiana de Desarrollo Bajo en Carbono Adaptada y Resiliente (ECDBCAR) del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (Minambiente), el Ministerio de transporte participa en el foro del tiempo “cambio climático, género y juventud 2021” en el que se realizó públicamente el lanzamiento de dicha guía.

Por otro lado, durante 2020 y 2021, desde el Ministerio de Transporte se generaron recomendaciones para incluir la perspectiva de género y derechos de las mujeres en el Plan Integral de Gestión de Cambio Climático Sectorial. Esto es fundamental puesto que son los instrumentos en los que se identifica, evalúa y orienta la incorporación de medidas de mitigación de gases efecto invernadero y adaptación al cambio climático en las políticas y regulaciones del sector transporte.

Así mismo, el Ministerio acompañó el proyecto Transfer III, para apoyar el ascenso tecnológico de los sistemas de transporte público en el país, hacia la electrificación y operación de bajas y cero emisiones. Para ello, durante el 2021, se llevó a cabo una consultoría liderada por la fundación Despacio y Kapta para adelantar un programa de formación laboral con un enfoque de género y enrutamiento para la empleabilidad, y la cual fue posible gracias a la cooperación alemana (GIZ), el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA).

Con este programa se buscó aumentar la participación de las mujeres en áreas de conocimiento y formación para el trabajo y facilitar el desempeño como operadoras o conductoras de los buses eléctricos, y de mantenimiento automotriz; que son por lo general cargos y áreas de saber asignados a los hombres dentro de la cadena de valor de la movilidad eléctrica.

Asimismo, el Ministerio de Transporte, entre 2021 y 2022, ha venido trabajando con la Universidad EAFIT, quien está liderando la formulación de la Estrategia de Movilidad de Activa con Enfoque de Género y Diferencial, como parte de los compromisos del CONPES 3991 del 2020. Esto se da gracias a la cooperación entre la Unión Europea y la Cooperación Alemana al Desarrollo - GIZ a través del programa EUROCLIMA+ con el fin de generar instrumentos y directrices que permitan la recuperación verde de las ciudades de Colombia.



También es importante destacar que la entidad acompaña el Proyecto de la Iniciativa Alemana de Tecnología Climática (DKTI) a través de una consultoría sobre la movilidad activa de mujeres, niñas y adultas mayores: Lineamientos para no dejar a nadie atrás en ciudades intermedias de Colombia.

Esta publicación se socializó en un espacio liderado desde el Ministerio de Transporte y la GIZ (Cooperación Alemana) denominado “Foro: Experiencias de niñas, mujeres y adultas mayores en la movilidad activa” realizado el 23 de septiembre de 2021 visibilizando la experiencia diversa en los modos activos y en diferentes territorios del país.

Finalmente, frente a este pilar es importante mencionar que, desde el 2020 se ha incluido aspectos de movilidad con enfoque de género y diferencial en la Semana Nacional por la Movilidad, que se realiza de manera anual dando cumplimiento a la Ley 1811 del 2016.

◆ **Derecho a una vida libre de violencias**

En relación con este pilar, nuestro Ministerio de Transporte, a través de la Umus, generó desde 2019 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. En el que se acogen acciones para la prevención de violencias de género y violencia sexual como: corredores seguros poli sombras a media altura que permitan mayor visibilidad, capacitación al personal de obra sobre prevención del acoso callejero. Igualmente se implementan códigos de conducta y botones de pánico en pro de la seguridad de las mujeres.

Cabe destacar que varias ciudades ya tienen programas en este sentido: está “ellas se mueven seguras”, desarrollado por Transcribe en Cartagena; “Cali se viste de violeta”, programa de Metrocali en la capital del Valle, y apps para moverse seguras estructuradas por Avante, en Pasto

Otro gran logro es que en 2021 se realizó el Acuerdo de co-publicación entre el TransportGenderLab (TGL) - BID con el Ministerio de Transporte, para desarrollar una cartilla titulada “ABC: Género y Transporte”. Ésta publicación es una herramienta y un referente para las ciudades de América Latina y el Caribe que, motivadas por ser parte del cambio y fortalecer los Sistemas de Transporte Público a través de la inclusión del enfoque de género, puedan encontrar ejemplos concretos para promover una movilidad realmente sostenible e incluyente. En este documento se presentan buenas prácticas que han sido implementadas en las ciudades del TGL y de los Sistemas Estratégicos y Masivos en otras ciudades de Colombia.

Frente al compromiso del Ministerio de Transporte para que las mujeres vivan una vida libre de violencias, junto con el DNP, en el 2021, se llevó a cabo un webinar que permitió recoger experiencias exitosas entorno a la prevención de las violencias contra las mujeres y recomendaciones con perspectiva de género para los Sistemas de Transporte Público. Producto de este Webinar, en el mismo año, se realizó una cartilla de memoria “Inclusión laboral y experiencias de las mujeres en los Sistemas de Transporte Público Masivo”.

También vale la pena destacar el trabajo que se dio gracias a la asistencia técnica del Ministerio, para que el Invías, en el periodo 2021-2022, en los seis proyectos piloto de proyectos de obra pública “Vías para la Legalidad visión 2030”, pudieran incluir el enfoque de género y derechos de las mujeres en la metodología de gestión social y ambiental en el que se precisa la implementación de un código de conducta de cero tolerancias de las violencias contra las mujeres.

Igualmente, frente al Derecho de las mujeres a una vida libre de violencias, entre 2019 y 2022, el sector realiza diferentes acciones en el marco de la Conmemoración del 25 de noviembre, el Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer. En 2021, por ejemplo, crea un compromiso sobre acciones que se pueden implementar en la cotidianidad para prevenir y hacerle un alto al acoso callejero en el transporte. Esta campaña tuvo un alcance mediático significativo, en el que se hacía extensiva la invitación de desnaturalizar estas manifestaciones de violencia que sufren las mujeres.

Adicionalmente, durante el periodo 2021-2022 trabajamos en el diseño de protocolo de prevención, atención y sanción de violencias contra las mujeres en el transporte público. Para tal fin, actualmente se está trabajando de la mano con el Mecanismo Articulador para el Abordaje Integral de las Violencias por Razones de Sexo y Género de las mujeres, niños, niñas y adolescentes (Decreto 1710 del 19 de diciembre de 2020). Con el fin de lograr vincular a distintas entidades de la cartera del Gobierno nacional para que retroalimenten el documento y apoyen en su implementación desde su quehacer misional.

Es importante decir que el protocolo quedó como parte de las acciones contempladas dentro del CONPES 4080 “Política Pública Nacional de Equidad de Género de las Mujeres”. Esto fue posible gracias a la articulación entre el Ministerio de Transporte y la Subdirección de género del DNP.

Cabe destacar que la Superintendencia de Transporte, comprometida con fortalecer la capacidad instalada en los colaboradores de la entidad frente a los derechos de las mujeres, adelantó en todas sus regionales el curso “El Derecho de las Mujeres a una Vida Libre de Violencias”, de la Secretaría Distrital de la Mujer de la Alcaldía Mayor de Bogotá. Actualmente 57 personas trabajadoras capacitadas y certificadas.

Así mismo, desde el 2020 la Superintendencia de Transporte, ha incluido en el Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo (SSST) programas de vigilancia en riesgo psicosocial con enfoque en violencia intrafamiliar.

◆ El cuidado como una apuesta de corresponsabilidad

Frente al pilar del cuidado: una apuesta de corresponsabilidad, vale la pena mencionar que desde el 2019 al 2022, en el marco de la conmemoración del 22 de julio, el Ministerio de Transporte, junto con las entidades adscritas y vinculadas, participó y lideró acciones pedagógicas y culturales en torno al Trabajo Doméstico y de Cuidado no Remunerado para reconocer, redistribuir y reducir las cargas de cuidado de las mujeres.

En 2020 se realizó una campaña de comunicación sectorial denominada #EquipoenCasa, mientras que en 2021 se desarrolló una campaña titulada “También es trabajo”, porque desde casa construimos una sociedad más equitativa.

En esta se realizaron una serie de podcast donde se visibilizaron las experiencias de funcionarios, funcionarias y colaboradores de las entidades del sector acerca de la necesaria compatibilización de las tareas y actividades de cuidado no remunerado.

Es importante mencionar que el Invías promueve un ambiente de trabajo que apoya el equilibrio entre la vida laboral y personal. Por esta razón, tiene implementado una estrategia para la flexibilización horaria que les permita a las personas trabajadoras realizar dinámicas de cuidado.

Finalmente, 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.

◆ Participación de las mujeres en toma de decisiones

Con respecto a este pilar de participación de las mujeres en la toma de decisiones, y gracias a la caracterización sectorial de género realizada en 2021, evidenciamos que el 53% de estos cargos de toma de decisiones corresponden a hombres y el 47% corresponden a mujeres. Así mismo, 6 de cada 10 mujeres tienen tareas directivas o de asesoramiento, lo que demuestra que las capacidades y los méritos de las mujeres se respaldan de manera efectiva en el sector.

Un hecho para celebrar es que el 22 de junio de 2021, el Departamento de la Función Pública resaltó a las entidades del país que más se destacaron en el cumplimiento de la Ley de Cuotas en 2020, norma que establece que tanto en el nivel máximo nivel decisorio como en otros niveles decisorios, al menos el 30% de esos cargos deben ser ocupados por mujeres. En dicho reconocimiento se exaltó al Ministerio de Transporte con mayor porcentaje de participación de mujeres en cargos de niveles decisorios: 100% de mujeres en cargos de máximo nivel (MND) y 47% mujeres en otros niveles decisorios (OND).

Desde el grupo de trabajo de género al interior del Ministerio, se logró incluir en los espacios de participación ciudadana de la entidad para 2021, un conversatorio dedicado hacia el liderazgo de las mujeres en el sector transporte. Este encuentro se realizó el 27 de octubre de 2021 y se centró en visibilizar el liderazgo de las mujeres en los diferentes modos de transporte, con el fin de incentivar la participación de las mujeres en el sector transporte. Este espacio de participación contó con la presencia de diferentes mujeres líderes y tomadoras de decisión.

El grupo de valor beneficiado fueron las organizaciones de mujeres, civiles, entidades del sector y sector privado, se tuvo 4.324 participantes y se transmitió YouTube, Facebook Live y cubrimiento en redes



◆ **Educación y empoderamiento económico para la eliminación de brechas de género en el mundo del trabajo.**

En referencia al pilar de educación y empoderamiento económico para la eliminación de brechas de género en el mundo del trabajo, a través de la Umus se logró la inclusión, 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.

El sector Transporte también respondió ante la Directiva Presidencial No 11 de 2020, la cual dicta disposiciones generales para que las entidades cabeza de cada sector establezcan programas para incentivar la participación de las mujeres en cada uno de los cuatro componentes de la estrategia de reactivación económica, Compromiso por Colombia. Como resultado, se logró la inclusión del enfoque de género en las cláusulas de contratación de proyectos del bicentenario de la Agencia Nacional de Infraestructura y en los proyectos de infraestructura de transporte del Instituto Nacional de Vías, para aumentar la participación de las mujeres en todas las etapas de dichos proyectos

Además, la Agencia Nacional de Infraestructura incluyó la perspectiva de género en los proyectos de infraestructura del bicentenario, para las etapas de pre-construcción y construcción de cada uno de los proyectos ya se tiene una asignación mínima del 10% para mujeres en funciones operativas, como coordinadoras, auxiliares técnicas, operarias de maquinaria, maestras, supervisoras, obreras entre otras. De igual manera, en operación y mantenimiento de dichos proyectos se estima una cuota del 30% de mano de obra de mujeres del total de empleos generados, cuya representación se encuentra diversificada entre las distintas funciones operativas. También, se tiene la exigencia de una cuota del 30% de mujeres en cargos directivos durante todo el ciclo de vida de los proyectos; todo lo cual se encuentra asociado al esquema de multas del contrato en caso de incumplimiento de alguna de estas obligaciones.

Adicionalmente, las cuotas de género vienen acompañadas de la obligación de socializar y formar a las mujeres de la zona del área de influencia de los proyectos para este tipo de labores, además de implementar medidas de sensibilización en equidad de género y formación contra la violencia de género para todas las personas que trabajen en el proyecto. Para esto, en septiembre de 2021 se suscribió un Convenio Marco Interadministrativo entre el Servicio Nacional de Aprendizaje –SENA– y la ANI que le permitirá a los concesionarios formar y capacitar a las personas de la zona para las labores necesarias en el proyecto, a través del portafolio de servicios del SENA.

En cuanto al Instituto Nacional de Vías, se incluyó la perspectiva de género en los pliegos de condiciones de los 28 proyectos en el marco del programa “Concluir Concluir” y los 22 proyectos de vías para la legalidad, estimando de esta forma un aproximado de 105.000 empleos directos, de los cuales el 10% serán ocupados por mujeres, 5% en áreas administrativas y gerenciales y el otro 5% en áreas operativas y técnicas. Lo que significa un aproximado de empleos directos mínimo de 10.000 mujeres. Estos porcentajes también aplicarán en las etapas de pre-construcción y construcción de los proyectos.

Por otro lado, los contratos aprobados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) deben tener una serie de obligaciones sociales en donde se busca que los concesionarios fomenten e impulsen iniciativas y proyectos productivos. De esta forma, poco a poco han decidido emplear acciones con enfoque de género.

Estas acciones, principalmente de emprendimiento, han logrado postular a las mujeres a diferentes concursos para generar fuentes de financiación para sus iniciativas productivas a nivel local, regional y nacional, logrando acceder a fuentes de financiación otorgadas por el SENA, las alcaldías municipales o las diferentes Cámaras de Comercio, entre otros entes. También han accedido a financiación de diferentes empresas privadas que cuentan con estos programas sociales.

◆ Transformación cultural

En lo concerniente para este pilar, en 2020 el Ministerio logró la actualización de la información en el Registro Único Nacional de Tránsito (Runt), a través de la Resolución No. 20203040017985 del 27 de octubre de 2020, “Por la cual se adiciona y modifica la Resolución 12379 de 2012. Por la cual se adoptan los procedimientos y se establecen los requisitos para adelantar los trámites ante los organismos de tránsito y se dictan otras disposiciones”, lo anterior permite la actualización de la información de inscripción ante el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, por cambio de sexo o documento de identidad.

Adicionalmente, en el 2021 desde la entidad se estructura y publica una guía para una Comunicación Incluyente, donde las personas trabajadoras de la entidad pueden encontrar una serie de herramientas y ejemplos prácticos para incluir una comunicación incluyente y no sexista en su quehacer diario y ejercicio laboral y profesional.

También vale la pena destacar que, teniendo en cuenta los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial para los años 2016-2020, la Agencia Nacional de Seguridad Vial encontró que, por cada mujer fallecida por siniestros viales, hay seis hombres. Teniendo esta realidad, la ANSV adelantó en 2021 una investigación cualitativa sobre estereotipos de género y riesgo en la vía (BPIN: 2018011000903) en 30 municipios priorizados que acompaña una serie de acciones a realizar o implementar para disminuir los índices de siniestralidad y fatalidad vial. Esta es una investigación importante puesto que fortalecerá la gestión de conocimiento y toma de decisiones en el Sector.

A lo largo de 2022, la ANSV avanza en la construcción de un proceso de acompañamiento y asesoría técnica a entidades territoriales, en la transversalización del enfoque de género en las acciones de movilidad segura y la implementación de las recomendaciones producto de la investigación previamente mencionada.

Por otra parte, la ANSV actualmente está elaborando un Objeto Virtual de Aprendizaje (OVA) cuyo tema es: Movilidad Segura: Hablemos de género, que será incorporado en la Escuela Virtual de Seguridad Vial. Este OVA está enfocado a reconocer la importancia de transversalizar el enfoque de género en las acciones de seguridad vial y, develar y resignificar estereotipos de género en la conducción y en la movilidad segura.

De igual forma, desde el Ministerio de Transporte hemos participado como panelistas en diferentes eventos Nacionales e Internacionales en el que presenta el compromiso del Sector Transporte con temas de equidad de Género y derechos de las mujeres, referenciando el rol y los avances del Comité Sectorial de Género para la Coordinación e Implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género para las Mujeres (creado para la Resolución 2830 de 2019).

Al ser el Transporte un sector comprometido con los derechos de las mujeres, participa activamente con una compañía comunicativa y estrategias de sensibilización en el marco de la Conmemoración del 8M “Día Internacional de los Derechos de las Mujeres”. En este sentido, para el 2022 se enfatizó en visibilizar a las Mujeres que hacen historia, para ello, se contó con el apoyo del Comité Técnico Sectorial de Género, para identificar y visibilizar a las mujeres trabajadoras de las entidades adscritas y vinculadas, que le aportan a la transformación cultural y el empoderamiento de las mujeres en el transporte

Finalmente, es importante mencionar que a nivel sectorial se realizó en el 2022, una galería virtual y la galería física itinerante que fue expuesto tanto en el Ministerio de Transporte como en las entidades del sector y en las diferentes sedes de la Terminal de Transporte en Bogotá.



IV. APORTES A LA PAZ CON LEGALIDAD

En cumplimiento del compromiso derivado de la Reforma Rural Integral (RRI) establecida en el primer punto del Acuerdo de Paz, se encomendó al Sector Transporte el diseño e implementación de un Plan Nacional de Vías Terciarias; así, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 3260 de 2018 “Por la cual se adopta el Plan Nacional de Vías para la Integración Regional – PNVIR”. Este plan tiene como propósitos lograr la integración regional, acceder a los servicios sociales y a los mercados, incidir favorablemente sobre el precio de los alimentos como garantía del derecho a la alimentación y mejorar el ingreso de la población campesina.

Así mismo, en el PNVIR se establecen los criterios que permiten identificar los corredores estratégicos y priorizar las intervenciones para lograr el uso óptimo de los recursos disponibles y mantenerlos transitables.



Para el cumplimiento de estos acuerdos, el Ministerio de Transporte en articulación con la Agencia de Renovación del Territorio (ART), brinda apoyo en la estructuración de los planes de infraestructura en los municipios que hacen parte de las 16 zonas PDET, a través de la articulación con las entidades de orden municipal, departamental, nacional y la cooperación internacional. Se acordó con cada uno de los municipios PDET como primer paso, adelantar la formulación de su Plan Vial Municipal (PVM), ya que es el mecanismo que nos permite identificar la prioridad en las intervenciones de vías terciarias, aplicando criterios técnicos, económicos, sociales y ambientales.

De acuerdo con el consolidado de compromisos, con corte a mayo de 2022, 153 municipios cuentan con plan vial municipal aprobado por el Ministerio de Transporte, de los cuales 133 son municipios PDET. Teniendo en cuenta lo anterior, en resumen, hasta el año 2020 se aprobaron 70 planes viales municipales, durante la vigencia 2021 se aprobaron 69 planes viales municipales y durante 2022 se han aprobado 14.

En concordancia con lo anterior, durante el periodo de gobierno, se estableció la meta de contar con 170 planes viales municipales correspondientes a municipios PDET. Es decir, se cuenta con un 78,2% de avance frente a la meta planteada y 37 municipios se encuentran en proceso de elaboración de su plan vial con avances mayores al 60%.

Vale la pena indicar que para 16 de los municipios PDET, el Ministerio realiza el acompañamiento en la ejecución de las consultorías que se adelantan en los departamentos de Meta y Sucre, a través de las cuales entre otros se realizarán los planes viales de los municipios PDET de estas zonas del país.

De otra parte, en municipios Zomac (Zonas Más Afectadas por el Conflicto Armado), el avance, con corte a mayo de 2022, es de 136 planes viales municipales aprobados, de los cuales 131 corresponden a municipios PDET.

Frente a municipios sin caracterización PDET ni ZOMAC el avance es de 15 planes viales aprobados.

Como parte de lo anterior se realiza apoyo y acompañamiento a más de doscientos cincuenta (280) municipios No PDET en todo el país, con el fin de que los mismos cuenten con su plan vial municipal aprobado y con ello tengan la hoja de ruta para realizar las intervenciones en la red de su competencia a corto, mediano y largo plazo.

Paralelo a los avances presentados en otro capítulo de este documento en materia de vías terciarias, frente a la estrategia del Plan Nacional de Vías para la integración Regional de desarrollar infraestructura de transporte ambientalmente sostenible, mediante la incorporación de criterios socio-ambientales, en la priorización, diseño, ejecución y operación de la misma, en lo que corresponde al modo carretero a través de INVIAS se implementa esta estrategia mediante el mejoramiento y mantenimiento de vías terciarias, en lo que respecta a municipios PDET se cuenta con avance a mayo de 2022 de 5.626 kilómetros.

Por otra parte, en el modo aéreo a través de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil se avanza a través de 2 líneas de trabajo, la primera con la intervención de la infraestructura Aeroportuaria en aeródromos propiedad de la Nación en la cual con corte a mayo se adelantaron las siguientes gestiones:

- o **Aeropuerto de Tumaco.** Mantenimiento lado aire y lado tierra, obras que se entregaron el 31 enero de 2021. También se adelanta la ampliación de plataforma, calle de rodaje y mantenimiento lado aire y lado tierra, con un avance de 37%.

- o **Aeropuerto de Puerto Carreño.** Estudios, diseños, demolición y construcción de terminal presenta un avance del 60,5%.

La segunda Línea de trabajo de la Aeronáutica Civil es la prestación de asistencia técnica a municipios cuya infraestructura aeroportuaria no es propiedad de la Nación gestión que ya se presentó en la sección **“Fortalecimiento de la política de Aeropuertos para los Servicios Aéreos Esenciales (ASAE)”**

Otras acciones del sector transporte con impacto en municipios PDET

Adicionalmente a los Planes Viales Municipales en los municipios PDET, es de resaltar también el trabajo con inventarios viales. Para dar cumplimiento a lo establecido en la Ley 1228 de 2008 y el documento CONPES 3857 de 2016, ajustamos 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, contaban con plazo hasta el 30 de junio de 2022 para cumplir con la obligación.

La ley 1228 del 2008 crea al Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras - SINC. El SINC está definido por la citada ley como un sistema público de información, conformado por las carreteras del país, primarias, secundarias, terciarias, junto con sus especificaciones y elementos, categoría, ubicación, y proyectos nuevos, lo que conforma los inventarios viales del país. Desde el Grupo de Políticas y Seguimiento del Viceministerio de Infraestructura se realiza la revisión, aprobación y cargue de la información.

En este contexto realizamos un convenio interinstitucional entre el Ministerio de Transporte y el INVÍAS para la contratación de una consultoría que permitiría realizar el inventario de 4.500 km aproximadamente de red terciaria en municipios PDET, por un valor aproximado de 2.800 millones de pesos. Por su parte, se adelantaron proyectos financiados con los recursos de Sistema General de Regalías (SGR) en los departamentos de Sucre y Meta.

Finalmente, respecto a la revisión y aprobación de Inventarios Viales, a mayo 30 de 2022, 250 municipios cuentan con sus vías terciarias inventariadas, correspondiente a 39.962 km. Es decir que se cuenta con el 28,1% del inventario de las vías terciarias del país.

V. PANDEMIA Y REACTIVACION ECONÓMICA

El 2020 representó para el mundo un año histórico. El impacto de la pandemia del COVID-19 se sintió en todos los ámbitos de la vida en sociedad: las dinámicas de las interacciones humanas sufrieron un cambio sin precedentes, el aislamiento, el tele-trabajo, la implementación de estrictos protocolos de bioseguridad, el cierre de diversos establecimientos y la cancelación de eventos sociales, deportivos y culturales trajeron consigo un sin número de consecuencias imprevistas que cambiaron para siempre la manera en que funcionan los sistemas productivos, las cadenas de suministro y la vida de las personas.

Para el sector transporte esto fue un reto mayúsculo, ya que si bien la principal prioridad era el cuidado de la salud y la minimización del contagio, por otro lado era de especial



importancia evitar el desabastecimiento (especialmente de insumos médicos y productos de primera necesidad), garantizar la seguridad alimentaria y minimizar los impactos económicos a largo plazo de la pandemia.

➤ LOGROS

◆ Creación y operación Centro de Logística y Transporte.

Mediante Decreto 482 de 2020 el Presidente de la República, Iván Duque Márquez, creó el Centro de Logística y Transporte, una instancia de articulación y toma de decisiones del gobierno nacional con los actores de las cadenas logísticas, para mantener al país abastecido durante los diferentes períodos de aislamiento. Así mismo, mediante Resolución 624 del mismo año adoptó el reglamento de operación de este Centro. Esta instancia, gracias a su efectividad, consideramos que debía seguir operando, decisión que se formalizó mediante la expedición del Decreto 935 de 2022, a través del cual se crea la Comisión Intersectorial de Logística y Transporte.

◆ Línea de crédito #TransporteResponde.

La pandemia golpeó al sector transporte, como lo hizo con varios renglones de la economía. Para apoyar a los diferentes actores, junto con Bancoldex estructuramos y pusimos a disposición en junio de 2020 “Transporte Responde”, una línea de crédito que cuenta con beneficios como son créditos con plazo de pago hasta 3 años y un periodo de gracia de hasta 1 año. En su primera fase, desembolsó para diciembre de 2020 92.000 millones de pesos, de los 95.000 que se abrieron como cupo, beneficiando a más de 1.150 empresas, por lo que en abrió una segunda fase que habilitó un cupo de 715.000 millones de pesos, de los cuales a la primera semana de junio de 2022 se habían desembolsado alrededor de 398.565 millones de pesos en 1.350 créditos a 1.100 empresas.

◆ Cofinanciación del déficit operacional de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo. Se incluyó en la Ley de Inversión

Social (Ley 2155 de septiembre de 2021) el artículo 28, a través del cual se introdujo la posibilidad de cofinanciar hasta el 50% del déficit operacional de los Sistema Integrados de Transporte Masivo (SITM) de Bogotá, Cali, Medellín, Cartagena, Bucaramanga, Pereira y Barranquilla.

◆ Compromiso por Colombia.

En el marco de esta estrategia del presidente Iván Duque, se priorizaron 81 proyectos para reactivar y repotenciar la economía de las regiones beneficiando a todos los colombianos y generando alrededor de 1 millón de empleos directos, indirectos e inducidos con una inversión de 75 billones de pesos en infraestructura vial, aeroportuaria, fluvial, férrea, transporte masivo, y proyectos de transformación digital a través de seis programas:

- o **Concluir y concluir para la reactivación de las Regiones: 28 obras públicas, las cuales se encuentran en ejecución por parte del Invías, y se estima finalicen durante 2022.**
- o **Concluir, concluir y concluir: Son 4 proyectos que están adjudicados.** Regiotram de Occidente, la Primera Línea de Metro de Bogotá, Troncales alimentadoras Av. 68 y Av. Ciudad de Cali, ya referidos anteriormente y Transmilenio Soacha Fases 2 y 3

que cuenta con dos lotes, el lote 1 inició construcción en mayo de 2021 y un año después tiene un avance físico del 32%; el lote 2 inició construcción en mayo de 2022.

- o **Vías para la Legalidad y la Reactivación de las Regiones Visión 2030: 22 proyectos que transformarán la movilidad del país en los próximos 5 a 10 años, periodo en el que serán ejecutadas las obras.** Los 22 proyectos están adjudicados y van avanzando en su ejecución, aún con afectaciones por paro, ola invernal procesos sancionatorios, u orden público.
- o **Pacto Golfo De Morrosquillo: Son 9 proyectos de vías terciarias que serán ejecutados por las Gobernaciones de Córdoba y Sucre, para los cuales se firmaron dos convenios (uno con cada gobernación).** Los convenios se suscribieron en abril de 2021, y los 4 proyectos a cargo de la Gobernación de Córdoba están en ejecución, mientras que los que están a cargo de la Gobernación de Sucre avanzan con actividades iniciales del contrato. Se espera que los de Córdoba finalicen en septiembre 2022, y los de Sucre en diciembre 2022.
- o **Concesiones Del Bicentenario, desarrolladas en secciones anteriores.**
- o **Transformación digital: son 4 proyectos que uno, Identificación de vías terciarias con imágenes satelitales, que ya finalizó; ITS, que culminó su primera fase; Runt, fue adjudicado en 2022, e interoperabilidad de peajes electrónicos, que avanza con Colpass y 14 peajes habilitados, como ya lo referimos en otros apartes.**

◆ **Modificación Decreto Único del Sector Transporte – Transporte Especial.**

El Presidente Iván Duque también logró la modificación del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, respecto a la modalidad de transporte especial, mediante Decreto 478 de 2021. Dentro de las medidas adoptadas más relevantes para el gremio se contemplan:

- o La ampliación por cuatro años adicionales del tiempo de uso de los vehículos matriculados con anterioridad al 30 de mayo de 2020.
- o Los propietarios de vehículos de modalidad especial podrán cambiar al servicio particular, en cualquier momento, siempre y cuando el vehículo sea de clase automóvil, campero o camioneta y que no sea de más de 9 pasajeros, incluido el conductor, además el mismo deberá tener más de 5 años de antigüedad contados a partir de su matrícula. Adicionalmente, por el término de dos años se podrá cambiar al servicio particular sin que importe la antigüedad del vehículo.
- o Se facilita aún más la colaboración entre empresas de transporte especial porque podrán suscribir más convenios entre ellas, para atender de manera ágil los contratos de transporte que gestionen, entre otros cambios.

La expedición del Decreto 478 de 2021 generó herramientas para atender a la realidad de esta modalidad, con ocasión de los efectos adversos derivados de la pandemia del Coronavirus COVID-19, buscando maximizar los beneficios y las oportunidades de reactivación económica de todos sus actores, sin dejar de lado aspectos tendientes a mejorar la calidad del servicio, fomentar la libre competencia y desarrollo de la iniciativa privada en el sector.

◆ **Incentivos y alternativas para generar una mejor reactivación y consolidación del transporte público terrestre de pasajeros y mixto en el país.**

Se radicó por parte del sector transporte con mensaje de urgencia, y en febrero de 2022 se promulgó la Ley 2198 muestra del compromiso del Gobierno con todos miembros del Sector Transporte. En este caso, con los diferentes actores del transporte público terrestre de pasajeros y mixto, quienes, como muchos colombianos, han padecido los desafíos impuestos por la crisis generada por la pandemia generando alivios en temas como extender la continuidad de la operación, incentivar la oferta de servicios y crear nuevas oportunidades de inversión.

En esta ley se atendieron estos puntos, lo que se complementa con otras medidas con las que esperamos no solo generar una efectiva reactivación, sino consolidar el sector de cara al futuro, para hacerlo más competitivo. En el transporte público de pasajeros se verán beneficiados 24.562 vehículos, que equivalen al 99% de los vehículos registrados en diferentes zonas del país, mientras que en el transporte público mixto esta cifra es de 3.148 vehículos, el 99,7% de los vehículos registrados en el país.

◆ **Puntos Seguros para nuestros transportadores.**


A través de los Puntos Seguros, el Gobierno Nacional acompaña a los conductores en 14 corredores del territorio nacional a través de asistencia mecánica básica gratuita, información para prevenir factores y conductas de riesgo en las vías y orientación en autocuidado para evitar el contagio por COVID-19.

Estos puntos fueron implementados en abril de 2020 para promover la movilidad segura en catorce de las principales vías nacionales en los departamentos de Antioquia, Atlántico, Bolívar, Boyacá, Cesar, Cundinamarca, Magdalena, Nariño, Norte de Santander, Quindío, Santander, Meta, Tolima y Valle del Cauca. Desde su inicio de la estrategia en abril de 2020 hasta mayo de 2022, se han atendido más de 340.000 conductores y sus vehículos y se han identificado novedades al 33% de los vehículos inspeccionados, informando de esto a los conductores.




SASPRO - Sistema de Autogestión y Supervisión de protocolos. En septiembre de 2020, comenzó a operar el Sistema de Autogestión y Supervisión de Protocolos – SASPRO, implementado por la Superintendencia de Transporte para apoyar a las concesiones e infraestructuras del transporte, en la adopción y presentación de reportes sobre el cumplimiento de los protocolos de bioseguridad establecidos por el Gobierno Nacional. Por medio de un solo formulario digital, hoy se pueden recopilar todos los requerimientos que deben cumplir ante la Superintendencia, reduciendo tiempos en esta labor.

Por medio de SASPRO, las terminales de transporte, aeropuertos concesionados, concesiones carreteras y férreas, garantizan los derechos de los usuarios. Al inicio del programa, se recibían 4.673 formularios; durante la presente vigencia y hasta mayo de 2022, la Superintendencia ha recibido por parte de los administradores de infraestructura de transporte más de 71.000 formularios diligenciados y más de 274.000 evidencias que dan cuenta de ello.



DELEGATURA DE CONCESIONES
E INFRAESTRUCTURA / COVID19



172
Infraestructuras
Nuestro objetivo de gestión

Seguimiento permanente a
medios de comunicación y a
los anuncios de las
Autoridades de Control

Sistema de Autogestión y Supervisión de Protocolos (SASPRO)

Modo	Nro. días seguimiento Covid - 19	Nro. de Infraestructuras	Total de Verificaciones recibidas	Total de evidencias recibidas	% de cumpliment de protocolos
Terminales de transporte terrestre	779	49	22.541	132.319	99,5%
Carreteras Concesionadas	791	51	25.230	85.045	99,6%
Aeropuertos	784	68	22.694	55.248	97,1%*
Férreo Estaciones	760	2	581	1.084	99,9%
Férreo Equipos	760	2	583	1.022	94,9%**
Total	791	172	71.629	274.718	98,2%

* Las verificaciones no enviadas impactan a menos

** Los días sin operación impactan a menos

Fecha corte: 31/05/2022

Fuente: Superintendencia de Transporte - Delegatura de Concesiones e Infraestructura

◆ **Vive Colombia: Vías Verdes de Colombia.**

En este Gobierno estamos en proceso de reactivación y, para ello, como ya lo hemos mencionado en noviembre del 2020 se expidió el Plan Maestro Ferroviario y avanzamos en la presentación ante el Congreso de la República de la Ley Ferroviaria, donde han quedado claramente definidos los corredores férreos sobre los cuales se adelantarán proyectos de reactivación en toda Colombia. Para predios de antiguos corredores férreos que ya no se pondrán en uso para transporte férreo debido a sus condiciones topográficas, geográficas, ambientales o sociales hemos diseñado Vive Colombia: Vías Verdes de Colombia, una estrategia concebida para la conservación y protección de los predios de la red férrea inactiva y en desuso, dándole usos alternativos temporales de bajo impacto con actividades de tipo cultural, deportivo, turístico y ambiental que permiten la restitución, apropiación, resignificación y disfrute de este patrimonio público por todos los colombianos.

Este programa cuenta con una inversión de más de 240.000 millones de pesos y beneficiará directamente a 54.000 personas de los municipios ubicados en la zona de influencia directa del proyecto y a más de 400.000 visitantes frecuentes del centro del país.

Los corredores que se atenderán son: Facatativá – Zipacón – La Mesa y Soacha – Salto del Tequendama, ambos en Cundinamarca; Salento – Armenia – Quimbaya, en Quindío; Bolombolo y La Estrella – La Pintada, en el Suroeste Antioqueño; Manizales – Villamaría – Chinchiná, en Caldas, y Neiva – Desierto de la Tatacoa, en Huila.

A mayo de 2022, se hizo la entrega de los primeros 20 km del corredor Facatativá – Zipacón, y en el segundo semestre de este año se prevé entregar el resto del corredor.

Con Vive Colombia: Vías Verdes de Colombia, el Gobierno nacional ratifica su compromiso por la reactivación de la economía nacional, buscando que los colombianos puedan disfrutar de todo el potencial cultural, patrimonial, ambiental y paisajístico de estas regiones caracterizadas por una geografía montañosa que se enriquece con la presencia de túneles, viaductos y puentes férreos de gran valor para la memoria y la ingeniería colombiana.

➤ GESTIÓN RELEVANTE

Infraestructura de transporte durante la crisis. En marzo de 2020 entra en vigor el aislamiento preventivo obligatorio en Colombia, respuesta inicial de todos los países del mundo ante pandemia del COVID19; no obstante, la infraestructura de transporte es imprescindible durante la respuesta a una emergencia como la que enfrentábamos en ese momento tanto para la salud pública y la seguridad, como para el bienestar de los habitantes y su acceso a bienes de primera necesidad.

En el mismo sentido, las obras de construcción del sector son obras críticas o fundamentales para el manejo adecuado ante una crisis como la que nos tocó asumir, razón por la cual se hizo necesario mantener en ejecución durante la etapa de la cuarentena hasta el 13 de abril de 2020 362 contratos:

Entidad	No. de Contratos
Instituto Nacional de Vías – INVIAS	345
Aeronáutica Civil – AEROCIVIL	15
Agencia Nacional de Infraestructura – ANI	2

Fuente: Ministerio de Transporte – Viceministerio de Infraestructura

Ante dicho escenario resultaba determinante reactivar las obras de infraestructura de transporte, por lo que fue el primer sector productivo del país en reactivarse, considerando además de lo ya expuesto, que se trata de un sector que permite con facilidad implementar medidas y protocolos de bioseguridad por la naturaleza de sus acciones y por los entornos en que se desarrollan, así como que es un sector que podía contribuir en gran medida al proceso de reactivación y recuperación de la economía del país, como ha sido comprobado.

Así las cosas, lo primero y prioritario para nosotros como sector transporte fue garantizar la seguridad de los trabajadores y por ende la implementación de los protocolos de bioseguridad. Luego, entramos en un proceso de adoptar medidas que facilitaran la reactivación en tanto nos estábamos enfrentando a una realidad cambiante y debíamos repensarnos.

Así mismo, con las entidades adscritas se entró en un proceso de revisar los contratos para mirar desde esta óptica los efectos de la emergencia. Por otra parte, revisamos temas presupuestales que nos permitieron contar con los recursos requeridos en el corto y mediano plazo.

Las medidas necesarias se adoptaron mediante Decretos, así mediante Decreto 569 del 15 de abril de 2020, se estableció que la continuidad de las obras se permitía únicamente bajo el supuesto de que se verificara que las mismas podían desarrollarse en cumplimiento de las disposiciones de bioseguridad establecidas por el Ministerio de Salud y Protección Social. Para ello, la Circular Conjunta No. 003 del 2020 estableció responsabilidades de las entidades contratantes, los interventores, las ARL, los contratistas, autoridades locales de salud, quienes debían hacer constante seguimiento al cumplimiento de las medidas.

En cualquier caso, y para garantizar su cumplimiento, el Señor Presidente mediante Decreto 539 de 2020 ordenó que todos los protocolos constaran en resolución. De esta forma, se garantizó la obligatoriedad de estos. Adicionalmente, y en cualquier caso, previo al inicio de las obras debían estar aprobados por las interventorías.

Así, fuimos el primer sector en reactivarnos, se logró la reactivación de todas las obras, parte de ellas ya finalizadas, y continuamos con la estrategia de reactivación y repotenciación de Compromiso por Colombia, ya explicada.

- o **Adopción de Protocolos de Bioseguridad.** Se adelantó un trabajo conjunto con gobernadores y alcaldes para la creación de los protocolos de bioseguridad, los mecanismos de control y a su vez de su seguimiento. Esto, nos permitió reconocer e incorporar las diferentes realidades asociadas a las particularidades de la mano de obra en las regiones. También, desde el Gobierno Nacional se trabajó para que el rol de las Administradoras de Riesgos Laborales (ARL) y las Entidades Prestadoras de Salud (EPS) fuera claro. Esto, en la medida que debían acompañar la correcta implantación de protocolos y su aplicabilidad en campo.

Por último, en el sector de infraestructura, tuvimos otro aliado clave que fueron las Interventorías de los contratos. Estas tuvieron un papel fundamental al verificar en campo el cumplimiento de los protocolos de bioseguridad implementados para cada tipo de obra.

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.

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 COVID19, 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.

o **Acciones para evitar que los proyectos se paralizaran**

- *Mesas de trabajo entre la Agencia Nacional de Infraestructura y los Concesionarios.* Ante la parálisis en las obras, a la que se vieron abocados los concesionarios con ocasión de la pandemia, se adelantaron diversas gestiones relacionadas con la suspensión de actividades, reactivación de estas y la implementación de los protocolos de bioseguridad en conjunto con los concesionarios.

Con la implementación de las medidas de bioseguridad, concertadas con los concesionarios, interventorías y entes territoriales, garantizamos que a partir del segundo semestre de 2020 se reiniciaran las obras en los proyectos concesionados, se continuara avanzando en el desarrollo de la infraestructura y se previniera la expansión del COVID 19.

Por otra parte, se suscribieron acuerdos transversales a los concesionarios viales y aeroportuarios, posicionando a la ANI como la primera entidad en Latinoamérica en llegar a acuerdos transversales con el propósito de definir acuerdos directos para solucionar los impactos que dejó la pandemia en los proyectos del sector. Los acuerdos tenían como propósito disminuir la litigiosidad y las reclamaciones directas que presentarían los concesionarios de estos modos de proyectos como consecuencia de las decisiones adoptadas por el Gobierno Nacional por la pandemia en el marco del aislamiento preventivo obligatorio de 2020.

Para esos efectos, en relación con los concesionarios viales, se suscribieron dos acuerdos que regularon temas como: plazo de suspensión del cumplimiento de las obligaciones afectadas, costos ociosos, costos asociados a la implementación de protocolos de bioseguridad, menores rendimientos y mayor permanencia en obra, menores ingresos por disminuciones en el tráfico y suspensión del recaudo de peaje, entre otros. Para su compensación se definieron las metodologías de cálculo de la afectación con la Sociedad Colombiana de Ingenieros,



dependiendo de si se trata de proyectos de APP de iniciativa pública o iniciativa privada, y se definieron las fuentes de pago que menor impacto fiscal representaran y sin el reconocimiento de intereses remuneratorios o moratorios.

Para el modo aeroportuario se suscribió un memorando de entendimiento en el que se reconoció el impacto en ingresos regulados y no regulados por las medidas adoptadas por el Gobierno Nacional frente al COVID 19 entre el 23 de marzo y el 30 de septiembre de 2020. Además, se acordó una metodología para compensar las afectaciones que no implica ningún desembolso de recursos, sino que se traduce exclusivamente en la ampliación del plazo. Asimismo, se estableció la potestad de las partes de pactar nuevas suspensiones o ajustes de las obligaciones contractuales con el fin de solucionar las dificultades de liquidez. También en este acuerdo, los concesionarios aceptaron renunciar a costos de bioseguridad en ese periodo por la pandemia.

Es importante destacar que los acuerdos fueron alcanzados con la moderación de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, y con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, la Contraloría General de la República, la Procuraduría General de la Nación y la Secretaría de Transparencia de Presidencia de la República.

Así, a través de un trabajo articulado, entre las distintas partes interesadas, le seguimos cumpliendo al país en medio de una crisis sin antecedentes, prueba de ello son los resultados que presentamos en varios apartes de este documento para el programa de concesiones de cuarta generación 4G.

- *Estrategia de manejo de sobrecostos en contratos de obra pública por impacto de la pandemia.* Desde el INVIAS, con ocasión a la crisis sanitaria por el COVID-19 se adelantaron acciones en materia de Implementación oportuna de protocolos de bioseguridad para evitar suspensiones, prórrogas o modificaciones a los proyectos de obra, así como el control semanal del estado de salud de los trabajadores de los proyectos a cargo. Esta información era solicitada a los diferentes gestores y era reportada directamente a la dirección general.

Así las cosas, en el marco del Decreto No. 457 del 22 de marzo del 2020 se expidió la Circular Externa No. 1 de marzo 24 de 2020, “Por medio del cual informa a los contratistas del Instituto Nacional de Vías sobre la medida transitoria adoptada para proceder a la suspensión de los Contratos de Obra, Interventoría, Consultoría, Convenios, Contratos Interadministrativos y Contratos de Prestación de Servicios Administrativos y de logística a cargo del Instituto Nacional de Vías, motivada por razones de salud pública.”; en esta, se establecieron 3 categorías:

- I) CONTRATOS CON SUSPENSIÓN PARCIAL DE ACTIVIDADES. Aquellos contratos de obra e interventoría cuyo objeto y/o alcance comprendiera actividades de gestión vial integral, atención de derrumbes, operación de pasos ferroviarios a nivel y concesión de peajes, tuvieron una suspensión parcial, es decir solo en aquellas actividades que no fueran propias de la operación, servicio y atención de emergencias.
- II) CONTRATOS CON SUSPENSIÓN TOTAL DE ACTIVIDADES. Para los contratos de obra, interventoría, consultoría y prestación de servicios logísticos ad-

ministrativos que no requirieran de la ejecución de actividades que conllevaran a garantizar la continuidad de la operación de la infraestructura vial y que no contuvieran actividades como las descritas en el acápite anterior.

- III) CONTRATOS SIN SUSPENSIÓN DE ACTIVIDADES. No fueron suspendidos aquellos contratos que en su objeto y/o alcance comprendieran actividades de operación de túneles, administración vial, microempresas, atención de emergencias por monto agotable, servicio al usuario de ambulancia, grúa y carro taller; tampoco los contratos de obra e interventoría que durante la emergencia sanitaria realizaran actividades de obra que por razones técnicas, operativas y de seguridad para la operación de la infraestructura vial y el tránsito vehicular, debieran mantenerse en ejecución en corredores estratégicos para la conectividad. Adicionalmente, a través de estos contratos se realizó el monitoreo de las vías nacionales, lo cual permitió tener información periódica del estado de los corredores y de los eventos (accidentes, emergencias por movimientos de remoción en masa, cierres viales, etc) con el objeto de garantizar su atención oportuna.

Posteriormente con la expedición del Decreto 531 de abril de 2020 se expidió desde el INVIAS la Circular Externa No. 002 de abril de 2020, por medio de la cual se informó a los contratistas respecto a la reactivación progresiva de las actividades contractuales durante la emergencia sanitaria decretada por el Gobierno Nacional, en los contratos de obra, interventoría, consultoría, convenios y contratos interadministrativos a cargo del INVIAS y se procedió a señalar las medidas extraordinarias, transitorias e inmediatas para garantizar la reactivación progresiva.

En este sentido se indicaba que al “Plan de Reactivación de Obra”, se debía adjuntar el Protocolo de Bioseguridad, para aprobación de la interventoría o supervisión con el acompañamiento del INVIAS; la aprobación de este protocolo fue requisito para la reactivación de la ejecución de las obras suspendidas.

VI. UNIDOS POR EL ARCHIPIÉLAGO DE SAN ANDRÉS – PLAN 100 DÍAS

En 2020, tras el paso de los huracanes Iota y Eta por el Archipiélago de San Andrés, el sector transporte se unió a todas las entidades del Estado en el compromiso de hacer lo necesario para la reconstrucción de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, siguiendo la directriz del presidente Iván Duque de devolver la normalidad a los isleños en los siguientes 100 días.

A continuación presentamos el cumplimiento de nuestros compromisos, resaltado que el Invías, bajo la coordinación del Ministerio de Transporte, fue la primera entidad del gobierno en reaccionar con obras de reconstrucción bajo tiempos de respuesta cortos que, sumado al apoyo de contratistas del archipiélago, permitió reestablecer el tránsito para darle conectividad a las islas, y con esto, permitir que los demás entes gubernamentales pudiesen desplegar su logística para la atención de la emergencia, además de proporcionar condiciones que contribuyeron a la reactivación económica del archipiélago a través del turismo.



1. Isla de San Andrés

◆ Avenida circunvalar de San Andrés.

En la circunvalar de San Andrés se recuperó la transitabilidad de 20 kilómetros a lo largo de los dos carriles que conforman la vía, mediante la atención de 99 sitios críticos. También se construyeron más de 1.600 metros lineales en muros de contención y 1.954 metros cuadrados de pavimento rígido. Son más de 90 los empleos directos de mano de obra calificada y no calificada los que se generaron en la isla de San Andrés para este proyecto, permitiendo que sus habitantes generen ingresos.

En el 2022, se ha continuado con el mantenimiento y obras de protección de erosión y se adelantan los estudios y diseños de cicloruta para esta avenida.

2. Isla de Providencia

◆ Avenida circunvalar de Providencia.

En la avenida circunvalar de Providencia, se priorizaron 3 actividades: se intervinieron 3 afectaciones críticas mediante la construcción de dos muros de contención alcanzando 104 metros lineales y la construcción de 222 metros lineales de pasarela peatonal, los cuales ya están terminados en un 100% desde noviembre 2021; se generaron cerca de 40 empleos. Esta avenida se encuentra habilitada y no tiene restricciones.

La inversión en las avenidas circunvalar de San Andrés y Providencia fue de 55.000 millones de pesos aproximadamente.

◆ Puente de Los Enamorados.

Esta nueva estructura conectará a la isla de Santa Catalina con Providencia. Este puente tiene una longitud de 195 metros, un ancho peatonal de 3,5 m y una estructura metálica 100% fabricada, pintada y galvanizada y recubierta con pintura epóxica, más resistente, como segunda barrera de protección, en colores acordes con la identidad cultural de la región. La estructura fue rediseñada para soportar velocidades de viento de hasta 250 km/h con el fin de que sea segura y estable durante la ocurrencia de huracanes inclusive de categoría 5.

Se han invertido por parte del municipio de Providencia, \$14.780 millones en esta obra.

El Gobierno nacional a través del Invías, bajo el convenio derivado de cooperación No. 2066 de noviembre de 2021 suscrito con el municipio de Providencia, apoyó con la financiación de los recursos necesarios para la terminación del puente de los Enamorados, el acceso y la pasarela, además de la iluminación. Bajo dicho convenio derivado, se comprometieron recursos por \$9.700 millones, para un costo total del proyecto de \$24.480 millones. En abril de 2022 se entregó este puente.

◆ **Dragado de profundización del canal de acceso al puerto de Providencia.**

El canal de acceso al puerto de Providencia cuenta actualmente con una profundidad de 6 metros (antes oscilaba entre los 3,5m y 4m); un ancho de 68 metros en promedio y una longitud de 3,57 kilómetros. Estas características permiten el ingreso de buques de hasta 2.000 toneladas de carga.

Gracias al trabajo de más de 50 personas, se dragaron 279.000 m³ de material, todos transportados y depositados en el sitio autorizado ambientalmente por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) en mar abierto. Por estas obras, fue necesaria la reubicación de 250 m² de pastos marinos previos al dragado en cumplimiento con la licencia ambiental. Se realizaron monitoreos antes y durante el dragado, también se realizó la reubicación del 80% del coral que estaba dentro del canal de acceso y la dársena de maniobras en el sitio autorizado por la ANLA.

Esta intervención finalizó en el mes de abril de 2021 y el costo final del proyecto ascendió a la suma de 22.132 millones de pesos (incluyendo interventoría). Con la terminación de esta obra, se permitió la llegada de embarcaciones de mayor calado con materiales, insumos y alimentos, entre otros bienes esenciales para el proceso de reconstrucción.

◆ **Muelle de Providencia.**

El histórico muelle de esta isla presentaba deficiencia a la hora de prestar el servicio teniendo en cuenta la demanda que se ha generado desde la emergencia, ya que es el único canal de ingreso a Providencia de insumos, alimentos, materiales de construcción, entre otros, por lo que se decidió la construcción de un nuevo muelle.

A noviembre de 2021 se realizó el pilotaje de la subestructura del muelle y se dio inicio a la fundida de concreto de la plataforma. El costo del proyecto es de 14.290 millones de pesos y se ejecuta mediante convenio interadministrativo entre la alcaldía de Providencia, la Aeronáutica Civil y el Instituto Nacional de Vías. A mayo de 2022 el avance físico fue de 92% donde trabajan arduamente más de 45 personas.



◆ Obras de Protección – Malecón de Providencia.

Mediante Convenio derivado de cooperación No. 2077 del 12 de noviembre de 2021, suscrito entre la Alcaldía de Providencia y el INVIAS, inició el desarrollo del proyecto “Obras de Protección – Malecón”, que conectará el Puente de los Enamorados con el Muelle de Providencia. El sistema estructural utilizado es similar al puente de los Enamorados. El convenio suscrito con la alcaldía de Providencia cuenta con recursos por 12.000 millones de pesos, del cual INVIAS ya giró el 50% al municipio, para adelantar los trámites y gestiones de contratación del proyecto. El avance a mayo de 2022 fue de 5%.

◆ Aeropuerto El Embrujo de Providencia – Resiliencia en el Archipiélago.

Con el fin de atender la situación de desastre natural se realizaron las siguientes intervenciones:

- o Rehabilitación edificaciones Aeropuerto: cuartel del servicio de extinción de incendios, cuarto de plantas eléctricas y bombas, por un valor de \$512 millones.
- o Cerramiento con malla y tubería existente, por un valor de \$721 millones.

La población beneficiada con la ejecución de las obras en el Aeropuerto Internacional Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés y del Aeropuerto El Embrujo de Providencia es de aproximadamente 61.280 personas.

3. Seguridad Vial y Señalización en San Andrés y Providencia

◆ Recuperación y mejoramiento de las condiciones de seguridad vial de las dos circunvalares a cargo del Instituto Nacional del Vías (INVIAS) en las Islas de San Andrés y de Providencia.

Esta intervención corresponde a la implementación de dispositivos de señalización vial, dentro de los cuales se encuentran líneas de demarcación, señales verticales, estope-roles, resaltos portátiles, y defensas metálicas, instalaciones que permitieron generar acciones de reducción (control) de velocidad en sitios de circulación de usuarios vulnerables como lo son Iglesias, dos Zonas Escolares en la Isla de San Andrés, Centros de Salud, parques infantiles, entre otros.

Estas intervenciones se adelantaron en el marco del Convenio de Cooperación No. 02285 suscrito en diciembre de 2020, con plazo de ejecución de 4,5 meses - Plan 100 días -, con una inversión total de 1.132 millones de pesos aproximadamente, 409 millones de pesos en acciones adelantadas en la isla de San Andrés y 723 millones de pesos en Providencia.

Resulta relevante señalar que con la recuperación de las dos circunvalares (San Andrés y Providencia), que son la columna vertebral en la movilidad de las islas, el beneficio se extiende tanto a pobladores como a turistas, ya que permiten el desplazamiento a lo largo de las islas, la transitabilidad y la conexión con las zonas rurales de cada una de ellas.

VII. COMPROMISOS PRESIDENCIALES DEL SECTOR

1. 203 Propuestas Presidenciales

Las 203 propuestas que hicieron el presidente Iván Duque y la vicepresidenta Martha Lucía Ramírez durante su campaña a la presidencia, para efectos de seguimiento, fueron distribuidas por la Consejería Presidencial para las Regiones, en 607 iniciativas que se asignaron a 35 entidades como responsables de su desarrollo y cumplimiento:



Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación con base en informe de gestión de la Consejería para las regiones

Así, al Ministerio de Transporte, como cabeza de sector, le correspondieron 46 iniciativas, asociadas a 15 de las 203 propuestas, siendo así la tercera entidad (sector) con mayor número de iniciativas a su cargo; no obstante, con corte al 31 de mayo el Ministerio de Transporte (sector transporte) ha finalizado 38 iniciativas de las 46 que le correspondieron, esto es un avance del 82%, el cual corresponde a temas que han sido tratados a lo largo del presente documento, sin embargo, resulta oportuno mencionarlos rápidamente:

- o Se adelantaron todas las gestiones ante el Departamento Nacional de Planeación y Ministerio de Hacienda y Crédito Público, lográndose la consecución de recursos adicionales para concluir y poner al servicio de la comunidad el proyecto Cruce de la Cordillera Central.

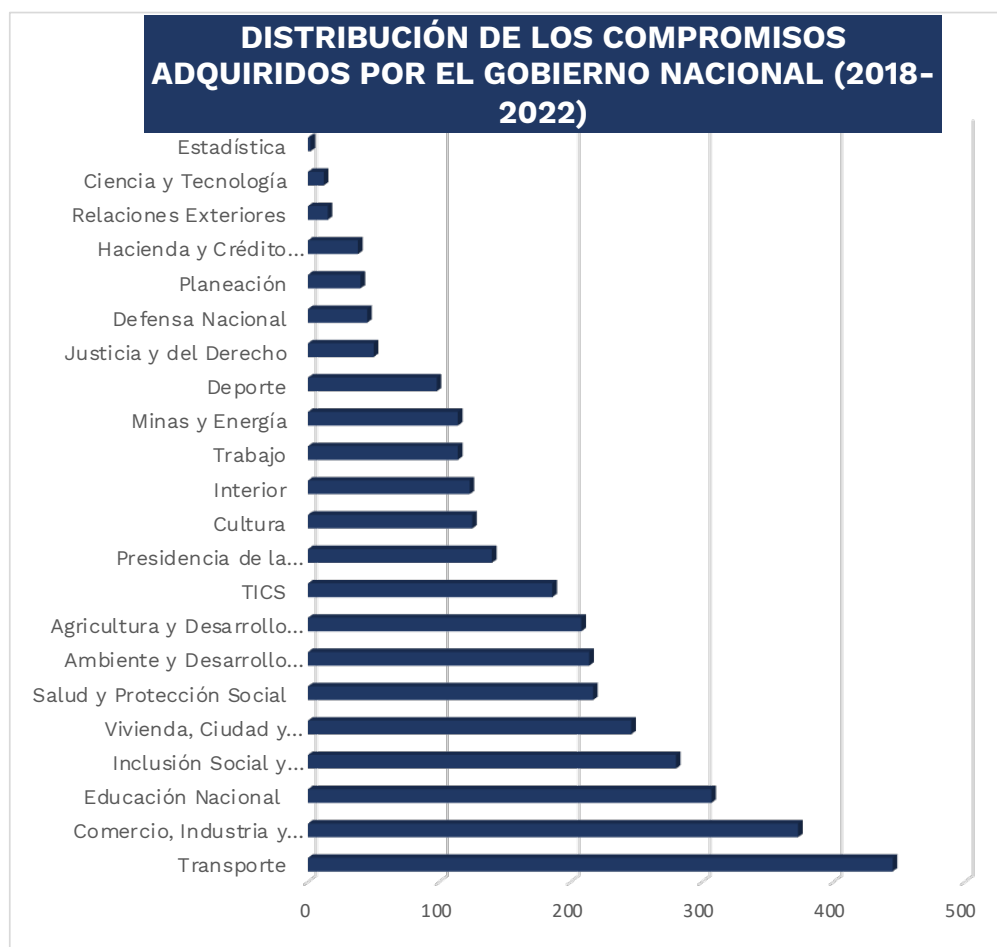
Adicionalmente, se adelantaron gestiones administrativas y técnicas para culminar y entregar al servicio de la comunidad en agosto de 2021 el proyecto binacional entre Colombia y la república del Ecuador, La Espriella – Río Mataje. También se destaca la gran apuesta por las vías terciarias, mediante el cual se han gestionado recursos del orden de 5,6 billones de pesos.

- o La reactivación del Programa 4G y la puesta en operación de 8 proyectos hasta mediados de junio de 2022; a través de lo cual en cuanto a construcción, mejoramiento y/o rehabilitaciones se han construido más de 430 km de nuevas calzadas y se han mejorado y/o rehabilitado más de 1.700 km
- o La generación de diversos proyectos para incentivar el desarrollo ambiental:
 - ▶ Aumento de la normatividad expedida para la promoción de vehículos de cero y bajas emisiones e incentivos económicos.
 - ▶ Más de 8.128 vehículos eléctricos matriculados en el Registro Único Nacional de Tránsito, superando la meta que establecimos inicialmente para el cuatrienio.
 - ▶ Creación de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa.
 - ▶ Creación del fondo al ascenso tecnológico del Sector Transporte.
- o Desde el Ministerio de Transporte adelantamos el diseño, implementación y despliegue de la solución tecnológica (hardware y software) de la primera etapa del Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SI-NITT), el cual permite reportar accidentalidad en la vía, controlar la velocidad en tiempo real y reducir siniestros viales. Adicionalmente, se implementó el sistema de sede virtual de esta entidad, con el objetivo de centralizar la atención de los trámites, servicios y PQRS en línea del sector.

Estimamos que para julio 2022 alcanzaremos un cumplimiento del 90% de las iniciativas a cargo del sector.

2. Compromisos Regionales

Con más de 104 talleres construyendo país, visitas regionales y diálogos de reactivación “Compromiso por Colombia”, trabajando desde y para las regiones, el Gobierno nacional se comprometió a dar solución a los desafíos y necesidades expuestas por los colombianos en los diferentes espacios de interacción y diálogo permanente entre las autoridades de orden territorial, el presidente de la República, el Gobierno nacional y los ciudadanos. Así en cada uno de estos espacios se generaba un inventario de compromisos a los cuales se les hizo seguimiento permanente desde la Consejería Presidencial para las regiones en un trabajo articulado con las entidades responsables.



Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación

Como se observa en la gráfica, el Sector Transporte se destaca por ser el sector con mayor número de compromisos adquiridos con un total de 441, distribuidos por entidad al interior del sector de la siguiente manera:

Es así como con corte al 31 de mayo de 2022, el sector tuvo un cumplimiento del 84% en sus compromisos, resultado que muestra que trabajamos para todos los colombianos.

El avance presentado corresponde a temas que han sido tratados a lo largo del presente documento, sin embargo, resulta oportuno mencionarlos rápidamente:

- o El Ministerio de Transporte a través, del Instituto Nacional de Vías, cumplió al país entregando la obra de infraestructura más grande de la historia de Colombia el proyecto “Cruce de la Cordillera Central” que conecta a Cajamarca (Tolima) con Calarcá (Quindío).
- o Desde los talleres construyendo país, el Gobierno Nacional impulso, la atención de vías rurales en el país, invirtiendo más 5,6 billones de pesos gracias a la integración de las entidades del Estado y con el concurso de gobernaciones y alcaldías se alcanzaron grandes resultados, como fue descrito en secciones anteriores.
- o La reactivación del Programa 4G y la puesta en operación de 8 proyectos hasta mediados de junio de 2022. Uno de los proyectos que se encontraba totalmente paralizado era Santana-Mocoa-Neiva, corredor vial fundamental para la movilización de pasajeros y carga desde Ecuador y el sur de Colombia, hacia las principales ciudades del centro de país y la Costa Caribe y Pacífica, con lo que se mejorará la competitividad y el desarrollo de los departamentos de Huila, Cauca y Putumayo. La reactivación del proyecto se logró en julio 2021.
- o El Pacífico estará más conectado, tendrá mayor movilidad, se generarán más oportunidades y un mayor comercio internacional en los diferentes sectores, gracias a la construcción de nuevas vías, túneles y viaductos, que emergen de las verdes montañas que conectan el suroeste antioqueño y el Eje Cafetero. Se trata de las Autopistas Conexión Pacífico 1, 2 y 3, que suman 293 Kilómetros y que se extienden desde Medellín hasta Pereira, mejorando a su paso por estas ciudades el tránsito hacia Chocó, Valle del Cauca y los puertos en Buenaventura. El proyecto Conexión Pacífico 2 ya fue entregado y los otros dos proyectos entregarán obras antes de finalizar el Gobierno.
- o El Gobierno nacional cumplió con la estrategia del nuevo Compromiso por Colombia, con la adjudicación de 22 proyectos contribuyendo con la Reactivación de la Regiones Visión 2030.
- o Estructuración del Proyecto APP de Río Magdalena.
- o San Andrés, Santa Catalina y Providencia son islas de gran importancia para el Gobierno nacional; de esta manera comprometimos más de \$172.652 millones en infraestructura para las islas; donde se destacan obras como la construcción del muelle de Providencia, profundización del canal de acceso marítimo al muelle de Providencia, mejores en la avenida circunvalar, puente de los enamorados y estructuración de la APP del aeropuerto de San Andrés.
- o Trabajamos en proyectos viales que promueven el desarrollo y conectividad para las regiones, como es el caso del mejoramiento y construcción de segunda calzada de la vía Aeropuerto El Edén – Armenia, Esta obra permitirá que 12.000 vehículos que transitan por este corredor gocen de mayor seguridad vial, apalancando el turismo y dinamizando la economía local, con una inversión de \$102.000 millones. Adicionalmente, realizamos obras de modernización en el Aeropuerto El Edén de Armenia.
- o Realizamos varias mesas regionales de transporte, con el fin de generar espacios de diálogo y construcción colectiva con los transportadores; durante el desarrollo de las diferentes mesas se plantearon, por modalidad de servicio, las principales problemáticas del sector con el fin de trazar la hoja de ruta en materia de transporte/tránsito y fortalecer la agenda regulatoria.

- o Firmamos tres convenios de cofinanciación que garantiza los recursos que aporta la Nación para la ejecución de proyectos fundamentales en el país como el sistema estratégico de Transporte Público (SETP) de Ibagué, Sistema Integrado de transporte masivo de Cali y el Metro ligero de la avenida 80 en Medellín.

3. Pactos por el Crecimiento de la Economía y el Empleo

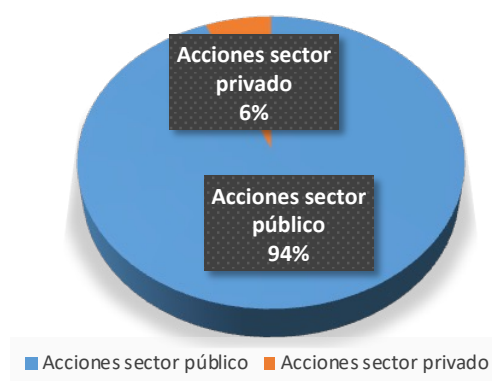
El Gobierno nacional, para lograr el crecimiento económico que Colombia requiere, diseñó e implementó varias estrategias y medidas durante el cuatrienio 2018 – 2022; en este sentido, en 2019 se comprometió con la formulación de los *Pactos por el crecimiento y para la generación de empleo* con los diferentes sectores de la economía, para lo cual inicialmente se desarrollaron rondas de trabajo entre sector público y sector privado, con el objetivo de definir y priorizar actividades que debían ponerse en marcha para lograr el impulso del aparato productivo colombiano, desde diferentes sectores. Estas acciones contemplaron desde eliminación de barreras existentes en el sector público hasta, que fueran asumidos compromisos concretos de inversión, crecimiento, innovación y empleo.

En consecuencia, en agosto de 2019 se firmaron inicialmente 12 pactos sectoriales, conformados por compromisos concretos, de corto y mediano plazo, para impulsar el crecimiento de la economía nacional y que involucran al Gobierno, gremios y empresarios, quienes a su vez realizan monitoreo de estos compromisos. La priorización de los primeros sectores productivos, se hizo a través de mesas de trabajo con 45 gremios y más de 60 entidades del sector público. En enero de 2020 se suscribieron 10 pactos más.

◆ Pacto por el crecimiento del sector infraestructura

Dentro de los pactos formulados se encuentra el “Pacto por el crecimiento del sector infraestructura”, el cual sintetiza los acuerdos alcanzados entre los actores públicos y privados para promover el sector de infraestructura como facilitador de comercio y de la movilidad de bienes y personas. Este pacto contempla 37 acciones, propuestas como solución a los principales aspectos críticos de los cuellos de botella identificados para el modo ferroviario, fluvial, marítimo y portuario, carretero y pasos de frontera, principalmente, los cuales, dieron origen a la suscripción de este pacto.

De las acciones en mención, el 94% están a cargo de diferentes entidades del sector público. El seguimiento de este pacto se encuentra en cabeza del Ministerio de Transporte, considerando que el sector cuenta con 19 acciones a cargo.



Fuente: Ministerio de Transporte - Viceministerio de Infraestructura corte marzo de 2022

Dentro de las acciones destacadas a cargo del Ministerio de Transporte, con cumplimiento a 31 de mayo de 2022, se encuentran:

- o Presentación al Congreso de la República el proyecto de ley general ferroviaria, que garantice un marco legal y normativo acorde con la realidad del sistema ferroviario colombiano, sus necesidades y potencialidades, que favorezcan la participación del sector privado y la reactivación y consolidación de las operaciones ferroviarias.
- o Desarrollo del Registro Nacional Fluvial – RNF y la formulación de Política Nacional en el modo fluvial, sobre la cual hablamos en otra sección de este documento.
- o Establecer los lineamientos de política de accesos y pasos por ciudades que permitan definir los mecanismos financieros e institucionales para generar eficiencias en municipios de conexión modal, mediante la aprobación de la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional, también abordada en otra sección.

◆ Otros Pactos por el Crecimiento

En el mismo sentido el sector transporte cuenta con acciones a cargo, en otros pactos por el crecimiento:

Pactos de Crecimiento	No. de acciones sector Transporte		
	Cumplidas	Atrasadas	Totales
Agricultura y Pesca	2	0	2
Agroindustria De La Caña De Azúcar	1	0	1
Alimentos procesados	0	1	1
Construcción	1	0	1
Industrias del Movimiento	6	3	9
Palma	1	0	1
Turismo	3	1	4
Totales	14	5	19
Cumplimiento	74%	26%	

Fuente: Ministerio de Transporte - Viceministerio de Transporte corte mayo de 2022

Dentro de las acciones a cargo del Ministerio de Transporte que se destacan con cumplimiento se encuentran:

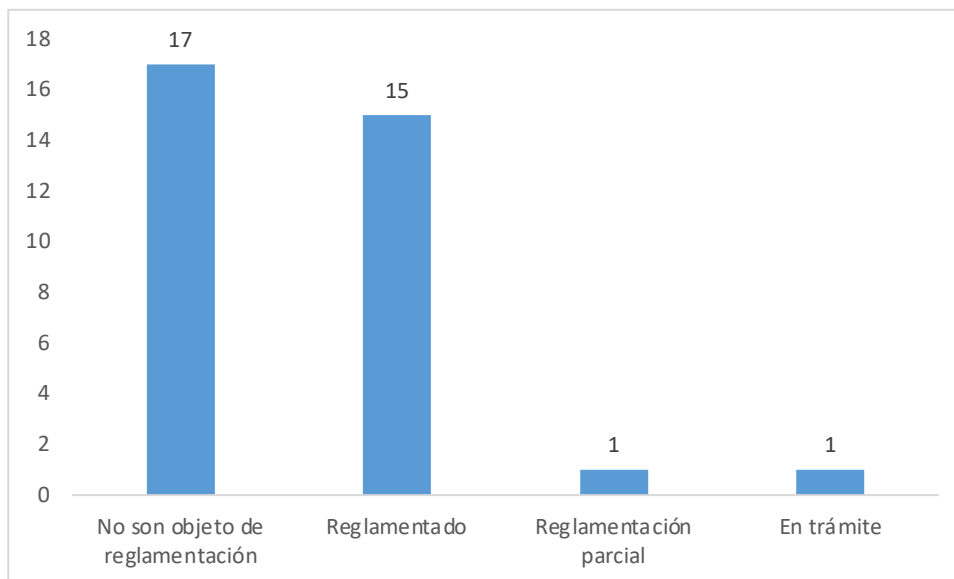
- o Expedición del decreto reglamentario del artículo 11 de la Ley de Financiamiento sobre exención de IVA a pequeños propietarios de vehículos de servicio público.

Dentro de las acciones que se registran como atrasadas, resultan de particular interés las siguientes, por cuanto, según el seguimiento efectuado con corte a 31 de mayo, quedarían en ejecución en agosto de 2022:

- o “Avanzar en el análisis técnico para implementar la propuesta de programa piloto de los bitrenes”. Se han presentado diversas dificultades, entre ellas, que ninguna empresa cumplió con la totalidad de requisitos para su participación en el estudio, dado que, por ejemplo, presentaron rutas que cuentan con pasos urbanos, lo cual está prohibido según la Resolución 2546 de 2018.
- o “Simplificar trámites exigidos por autoridades para la construcción de embarcaciones navales y fluviales” cuyo liderazgo se asignó al Ministerio de Transporte, sin embargo, se debe tener en cuenta que la competencia sobre las embarcaciones navales corresponde a la Dirección General Marítima (Dimar). Por su parte, con el fin de optimizar el proceso de autorización de embarcaciones en el modo fluvial, en el Proyecto de modificación del Decreto 1079 de 2015, se incluyó un capítulo de matrícula de embarcaciones, en el cual se elimina la exigencia de la aprobación de planos y memorias de cálculo de las embarcaciones por parte del Ministerio de Transporte, así como el registro de los astilleros que ya se encuentren registrados ante la Dimar.
- o “Implementar el uso electrónico del Formato Único de Extracto de Contrato para los conductores de transporte terrestre especial”. Se efectuaron los desarrollos tecnológicos correspondientes en la plataforma RUNT; no obstante la expedición del Decreto 478 de 2021 “Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”, introdujo la necesidad de efectuar ajustes a dichos desarrollos tecnológicos. Adicionalmente, se debe tener en cuenta que en este momento no es viable la puesta en producción de este desarrollo, en virtud de las condiciones contractuales con la actual concesión y la imposibilidad de incrementar ingresos vía tarifa. En este sentido, se está evaluando el inicio de vigencia del acto administrativo para continuar con el proceso de expedición.

VIII. REGLAMENTACIÓN LEY 1955 DE 2019

Con base en el articulado de la Ley que expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia. Pacto por la Equidad”, el sector Transporte tiene treinta y cuatro (34) artículos a cargo; diecisiete (17) de estos artículos no son objeto de reglamentación. De los diecisiete (17) artículos restantes, quince artículos (15) ya se encuentran reglamentados (79%), uno (1) se encuentra parcialmente reglamentado y uno (1) en trámite de reglamentación.



Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Jurídica

A este respecto, algunos de los avances relevantes en materia de reglamentación son:

- o Artículo 67 – Aeropuerto del Café – AEROCAFÉ. Incorporación del Art 100 en la Ley 2008 de 2019 - Ley de Presupuesto - que garantiza el financiamiento del Aeropuerto del Café – AEROCAFÉ, dio viabilidad para dar cumplimiento al compromiso del Gobierno nacional en esta materia. Este proyecto, al que ya se hizo alusión, contribuye a la reactivación económica de la región y ofrecerá mejores condiciones de conectividad para más del millón de habitantes del departamento de Caldas.
- o Artículo 96 – Planes de Movilidad Sostenible. Se expidió la Resolución 20203040015885 de 2020, que reglamentó los Planes de Movilidad Sostenible y Segura para los municipios, distritos y áreas metropolitanas obligados en adoptar el Plan de Ordenamiento Territorial.
- o Adicionalmente, en desarrollo del artículo 96 de la Ley 1955 de 2019, modificatoria del artículo 1 de la Ley 1083 de 2006, por iniciativa del Ministerio de Minas y Energía, se expidió conjuntamente con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible la

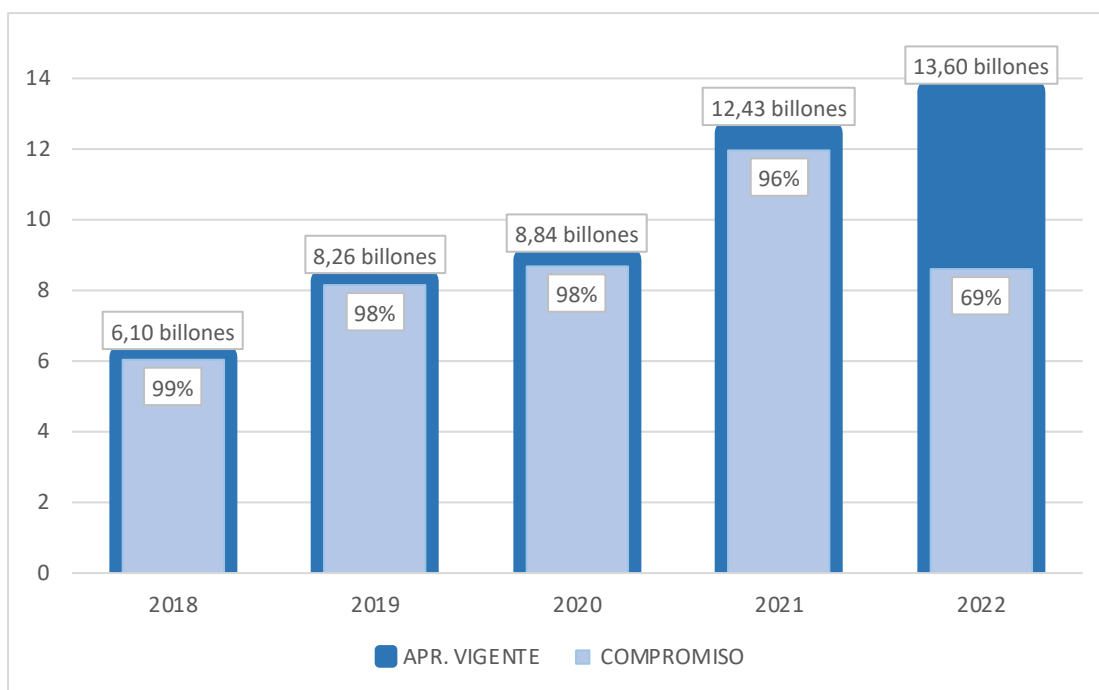
Resolución 40177 de 2020 “Por la cual se definen los energéticos de bajas o cero emisiones teniendo como criterio fundamental su contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente y se adoptan otras disposiciones”; esta resolución hace parte de la reglamentación necesaria para que el país cuente con condiciones habilitantes para el fomento de la movilidad eléctrica, permitiendo los logros descritos en esta materia en secciones anteriores.

- o Artículo 109 – Protección a Usuarios de Transporte Aéreo. Expedición de los Decretos 2402, 2403 y 2405 del 27 de diciembre de 2019; a través de estos Decretos se dio continuidad al fortalecimiento de la capacidad de la Superintendencia de Transporte para velar por los derechos de los usuarios del sector de manera más efectiva; en el 2018 esta Superintendencia no contaba con presencia en aeropuertos; actualmente hace presencia en 25 aeropuertos del país.
- o Artículo 300 – Zonas diferenciales para el Transporte. Mediante la expedición del Decreto 746 de 2020 en coordinación con el Ministerio de Educación, el Gobierno establece condiciones para la creación de zonas diferenciales para el transporte, incluido el escolar; la expedición del Decreto permite garantizar condiciones de accesibilidad y seguridad, promover la formalización del servicio de transporte público y garantizar a los pobladores los servicios de tránsito y transporte, en municipios cuyas características impidan la normal prestación de los servicios, como se mencionó en otra sección del presente documento.
- o Artículo 307 - Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga. Expedición del Decreto 1120 de 2019 que establece requisitos para la implementación del Nuevo Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga ya referido anteriormente.

IX. EJECUCIÓN PRESUPUESTAL (ÉNFASIS EN INVERSIÓN)

Este capítulo presenta los recursos del Presupuesto General de la Nación asignados y comprometidos por el Sector Transporte para dar respuesta a las metas propuestas para el periodo de gobierno 2018-2022, de acuerdo con las competencias de las entidades del sector. En este sentido, se presenta el detalle del presupuesto destinado al gasto público.

EJECUCIÓN SECTOR POR COMPROMISOS TRANSPORTE PRESUPUESTO TOTAL POR VIGENCIA (FUNCIONAMIENTO, DEUDA E INVERSIÓN)



(Cifras en billones de pesos corrientes)

Fuente SIIF

*2022 Cifras con corte a mayo 31

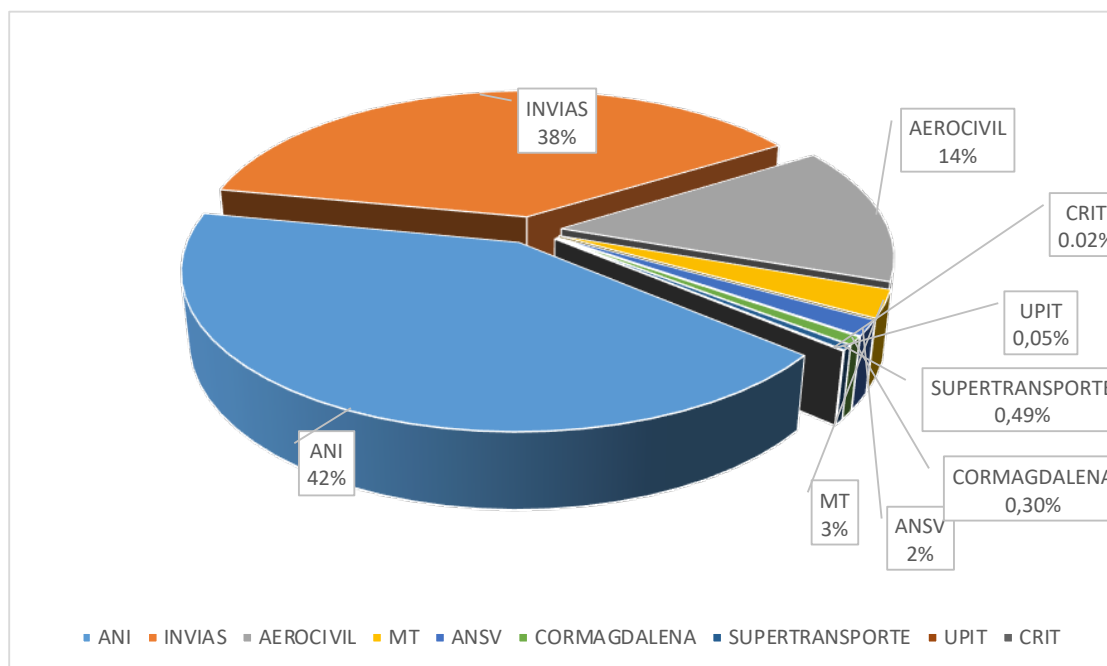
En 2022 el sector transporte ejecuta un presupuesto de \$13,6 billones en contraste con el presupuesto de 2018 de \$6,1 billones, se presenta a una variación porcentual del 123%. La variación por vigencias correspondió a 35% de 2018 a 2019, de 2019 a 2020 7%, a su vez de 2020 a 2021 41% y de 2021 a 2022 9%.

Durante el periodo 2018-2022, el sector Transporte apropió recursos por valor de \$49,2 billones de pesos¹¹, de los cuales \$18,7 billones de pesos corresponden al Instituto Nacio-

¹¹ PGN funcionamiento, deuda e inversión

nal de Vías (INVIAS), \$20,7 billones a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)¹², \$7 billones de pesos a la Aeronáutica Civil, \$1,4 billones de pesos al Ministerio de Transporte¹³, \$780.979 millones a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), \$418.055 millones de pesos a la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena)¹⁴, \$240.843 millones de pesos a la Superintendencia de Puertos y Transporte, \$24.591 millones a la Unidad de Planeación del Sector de Infraestructura de Transporte – UPIT y \$8.039 millones a la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT. A continuación, se muestra la distribución de la apropiación del presupuesto total del sector entre las vigencias 2018-2022 por entidad.

DISTRIBUCIÓN DE APROPIACIÓN SECTORIAL DE RECURSOS ACUMULADOS 2018-2022



Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación a partir de información tomada del SIIF.

De los recursos apropiados por \$35,62 billones de pesos, durante el periodo 2018-2021, las entidades pertenecientes al sector Transporte comprometieron \$34,7 billones de pesos, que corresponde al 98% de los recursos del presupuesto asignado en dicho periodo.

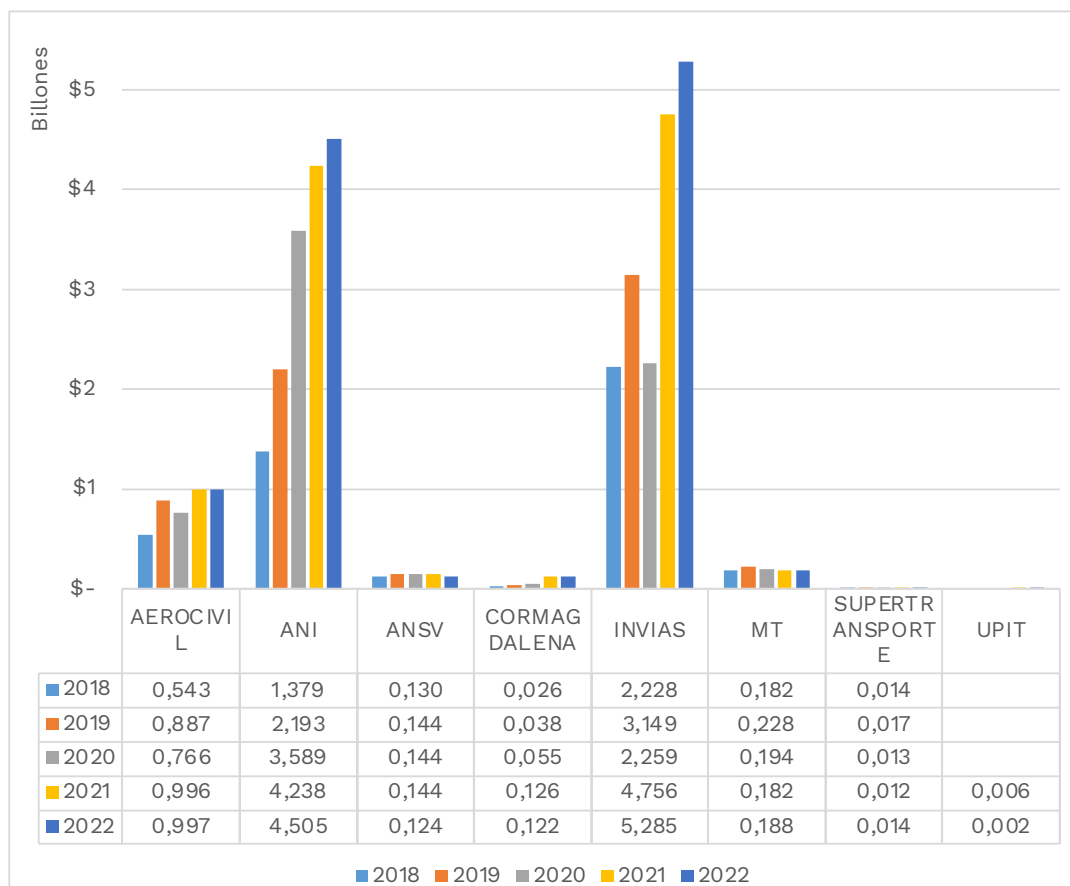
12 Corresponde a la retribución que la Nación hace al privado por las inversiones que éste realiza en los proyectos de concesión vial.

13 A partir de la vigencia 2021, los recursos de PGN asignados a Cormagdalena para el mantenimiento del canal navegable del río Magdalena, son incorporados en el presupuesto del Ministerio de Transporte como transferencias corrientes, adicionalmente en dicha vigencia fue incorporado en el presupuesto del Ministerio de Transporte recursos de inversión por \$24.916 millones, para el dragado del brazo de Mompox, los cuales fueron transferidos a Cormagdalena.

14 Hasta la vigencia 2020 Cormagdalena era una unidad presupuestal de la sección presupuestal 2401 Ministerio de Transporte, de tal forma que los recursos del PGN le eran situados directamente a la Corporación; a partir de la vigencia 2021, los recursos de PGN asignados a Cormagdalena son incorporados en el presupuesto de funcionamiento – transferencias corrientes del Ministerio de Transporte.

En lo que refiere a la UPIT, si bien le han sido apropiados anualmente recursos de funcionamiento, solo hasta la vigencia 2021 contó con un presupuesto de funcionamiento e inversión que permitió la puesta en operación de dicha Unidad, por lo cual el promedio de compromisos fue del 46% para dicho período. Sobre la CRIT, al igual que la UPIT ha contado con recursos de funcionamiento, no obstante, por restricciones fiscales, éstos no han sido suficientes para la puesta en operación de la entidad. A continuación, se presenta la ejecución del sector Transporte en el período 2018-2021.

EJECUCIÓN PRESUPUESTAL POR COMPROMISOS ENTIDADES TRANSPORTE 2018-2021



Cifras en millones de pesos corrientes

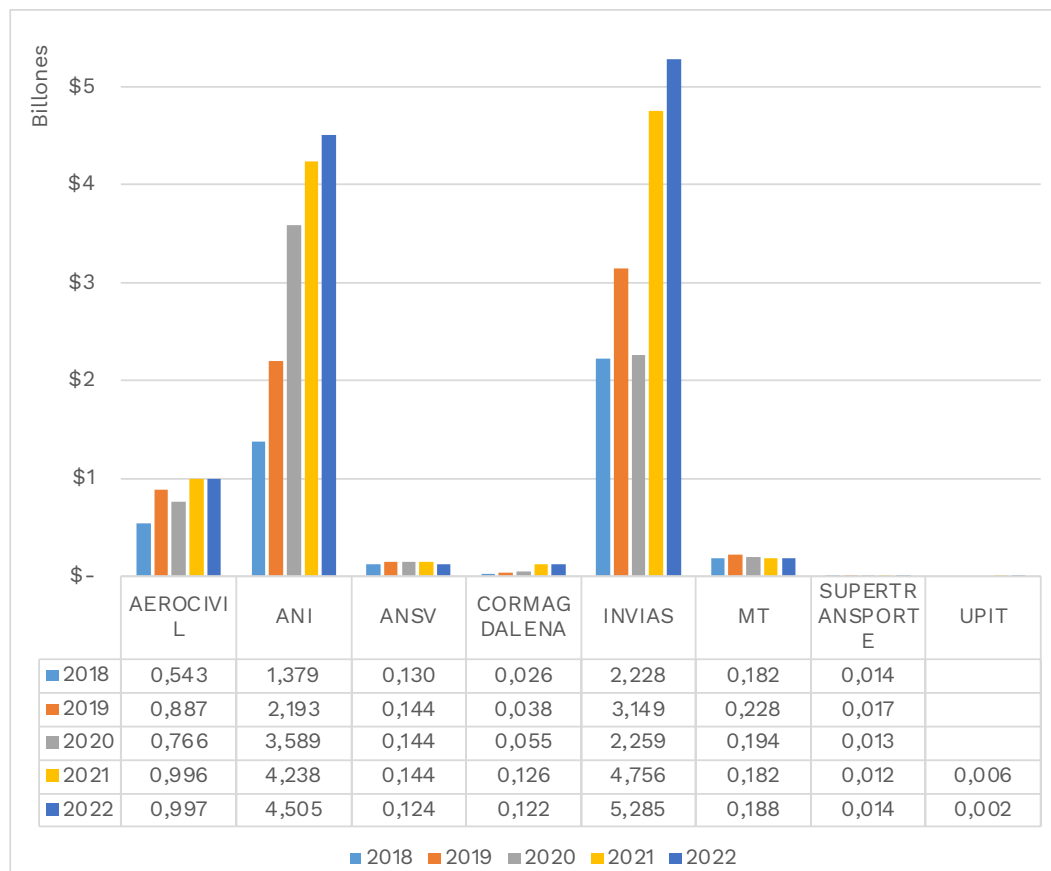
Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación a partir de la información del SIF.

Con corte a 31 de mayo de 2022, de los \$13,6 billones asignados al sector como presupuesto, se han comprometido el 63%.

◆ Inversión del Presupuesto General de la Nación

Para 2018 el sector Transporte contó con una asignación de recursos para inversión de \$4,5 billones, en contraste en 2022 se cuenta con asignación de \$11,2 billones, lo cual implicó un aumento de un 150% de los recursos a ejecutar. A continuación, se muestra la asignación del presupuesto de inversión por entidad en pesos corrientes entre 2018 y 2022.

ASIGNACIÓN PRESUPUESTO INVERSIÓN POR ENTIDAD Y VIGENCIA 2018-2022



Cifras en millones de pesos corrientes

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación a partir de la información del SIIF.

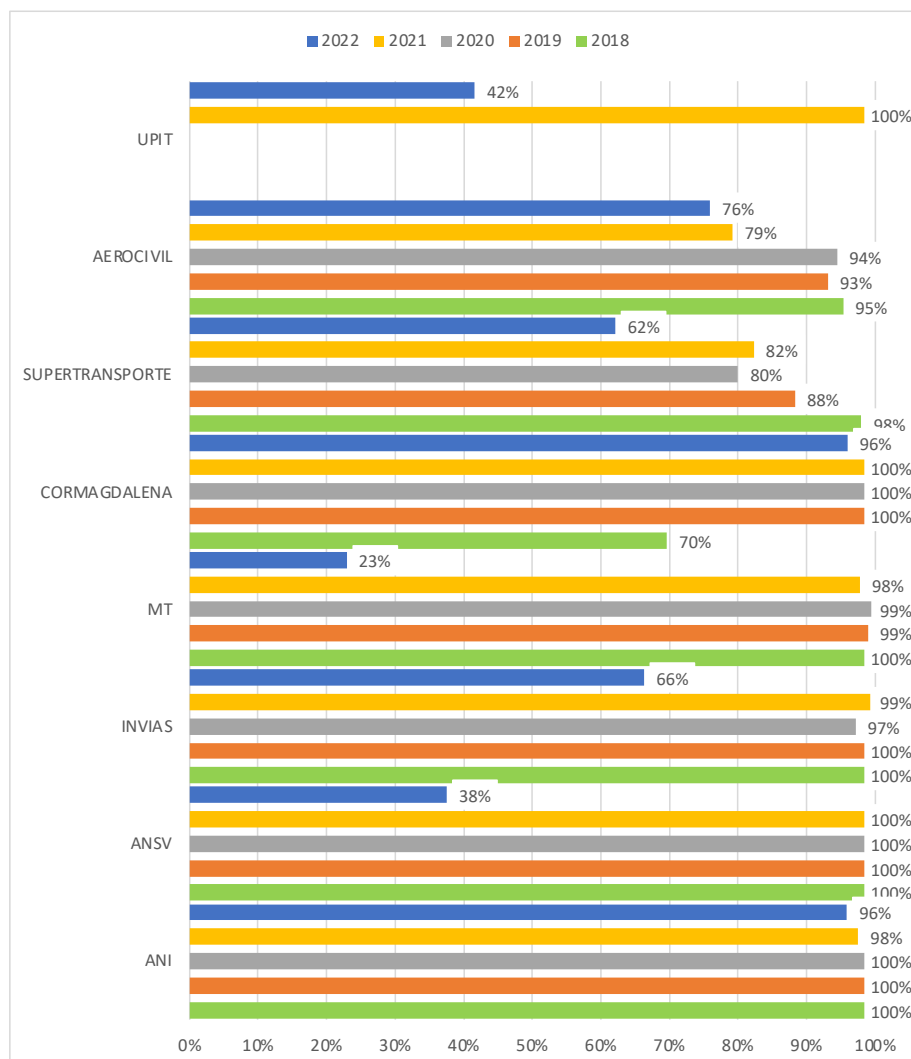
Frente al crecimiento de la asignación por entidades, en lo que corresponde a Aerocivil se pasó de \$543 mil millones a \$997 mil millones, esto es un aumento del 84%. La Agencia Nacional de Infraestructura tuvo un aumento del 227% al pasar de \$1,4 billones en 2018 a \$4,5 en 2022. Por su parte INVIAS presentó un crecimiento porcentual de 141% pasando de \$2,2 billones a \$5,3 entre 2018 y 2022. En el caso del Ministerio el aumento es de \$182 mil millones a \$188 mil millones, esto es un 3%.

En cuanto a la ejecución de los recursos asignados para inversión en el período 2018-2021, de los recursos apropiados por valor de \$28,6 billones, el sector comprometió \$28 billones, correspondiente al 98% del presupuesto asignado al sector para inversión en dicho período. La ANI y el INVIAS tienen porcentajes de recursos comprometidos por encima del 99%, la Aerocivil y la Supertransporte en promedio han comprometido respectivamente el 89% y 87% del presupuesto apropiado.

Para la vigencia 2022, el presupuesto de inversión asignado es de \$11,2 billones, de los cuales para Cormagdalena son \$ 121.814 millones, que fueron situados en el presupuesto de funcionamiento – transferencias corrientes del Ministerio de Transporte y posteriormente transferidos a la Corporación. De la totalidad de los recursos de PGN destinados a inversión para el sector Transporte en la vigencia 2022, a mayo 31 se ha comprometido el 78%.

En la siguiente gráfica se indican los porcentajes de compromisos de recursos de inversión por vigencia y por entidad para el periodo 2018 - 2022:

PORCENTAJE DE RECURSOS DE INVERSIÓN COMPROMETIDOS POR VIGENCIA Y POR ENTIDADES DEL SECTOR TRANSPORTE 2018-2022



Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación a partir de la información del SIIF y Oficina Asesora de Planeación de Cormagdalena.
Vigencia 2022 con corte a mayo 31

El porcentaje de compromisos de la Aerocivil en la vigencia 2021, se vio afectado por la disminución del recaudo de los ingresos propios, principal fuente de financiación, esto como efecto de las restricciones de movilidad por la pandemia del COVID 19, que incidieron negativamente el modo aéreo. Recursos propios que estaban apropiados en el presupuesto de la entidad, pero que no tenían respaldo contra ingresos y que al final de la vigencia no fueron objeto de reducción presupuestal.

◆ **Inversión Privada en Concesiones**

Como ya se presentó en secciones anteriores, la participación de capital privado ha sido fundamental para el desarrollo de grandes proyectos tales como los pertenecientes a la Cuarta Generación de Concesiones (4G) de la ANI, comprendido por 29 proyectos de APP con inversiones en CAPEX de 49,74 billones en total (cifras en pesos de 2021).

En materia de inversión como se ha mencionado a lo largo del presente documento, en términos de CAPEX, se han invertido, con corte al 30 de mayo de 2022, cerca de 33,88 billones de pesos (cifras 2021) de los 49,74 billones que se han ejecutado de este programa (Cifras 2021). De los 33,88 billones de pesos, cerca de 25,59 billones han sido invertidos entre agosto de 2018 y mayo de 2022.

X. VISION DE MEDIANO Y LARGO PLAZO DEL SECTOR

➤ Lecciones Aprendidas

- o **Programa de concesiones 4G.** Los resultados de la gestión en este cuatrienio han devuelto la confianza en el sector transporte y en cada una de sus entidades. Así, la gestión efectuada para la ejecución del programa de 4G le permitió a la Agencia Nacional de Infraestructura evidenciar que se necesitaban proyectos más sostenibles con el entorno, esto es, más cercanos a las necesidades y a la realidad socioeconómica de las comunidades y el medio ambiente en el que se desarrolla el proyecto. En consecuencia, con la Quinta Generación de Concesiones - Concesiones del Bicentenario (5G), buscamos hacer un aporte sustancial a los objetivos de desarrollo sostenible desde el sector de la infraestructura de transporte multimodal, avanzando sustancialmente en materia de Environmental Social Governance – ESG.
- o **Debilidad de la capacidad territorial.** Si bien como se observa a lo largo del documento, se realizaron múltiples esfuerzos para superar la desarticulación sectorial entre el nivel nacional y el nivel territorial tanto para servicios de transporte como infraestructura, aún existe una brecha importante por superar frente a las capacidades institucionales, técnicas y presupuestales en los municipios y departamentos; a este respecto, concluimos que evaluar la capacidad del territorio de manera previa a la asignación de acciones para el cumplimiento de metas sectoriales, resulta indispensable para evitar atrasos y para la optimización del uso de los recursos disponibles.
- o **Fortalecimiento tecnológico y digital.** La implementación de la política de gobierno digital permitió avanzar en la interacción con grupos de valor y de interés, en relación con la atención de sus necesidades y solución de los problemas, al desarrollar formularios de recolección y procesamiento de información georreferenciada a través de herramientas como ArcGIS, que permite una gestión más oportuna y eficiente. A manera de ejemplo, la Superintendencia de Transporte recopila y procesa datos para el seguimiento de diversos temas i) medidas de bioseguridad con SASPRO – desde las Delegaturas de Puertos y Concesiones; ii) sectores críticos de accidentalidad en la vía que permite análisis de reincidencias; iii) seguimiento y control de sobrepeso en las básculas de país; iv) hallazgos en carreteras concesionadas en víspera de temporada alta con el programa SETA; v) indicadores de las estaciones de pesaje, entre otras muchas iniciativas que mejoran la supervisión y el control, contribuyendo a una mejor prestación de los servicios del sector.
- o **Socialización.** Para lograr la mayor cobertura posible con los programas del sector y la motivación de los usuarios para el acceso a los mismos, es muy importante el diseño e implementación de adecuadas campañas de comunicación y estrategias de socialización. Adicionalmente, la capacitación permanente a actores internos y

externos de la entidad, sobre la reglamentación y su rol dentro de cada uno de los procesos, es fundamental para lograr una efectiva implementación de la política pública.

◆ Recomendaciones

- **Fortalecimiento técnico del Ministerio de Transporte como autoridad de política pública (Ajustes en la estructura e innovación para atraer y retener a los mejores en cada etapa de desarrollo de la estrategia)**

La realidad económica, ambiental, tecnológica y política del sector transporte se ha transformado de manera rápida y relevante en los últimos diez años, aumentando la complejidad del sector transporte, que si bien en materia institucional ha introducido mejoras que responden a varios de los desafíos que se presentan, ha dejado al Ministerio de Transporte en desventaja y con dificultades para responder efectivamente como líder de formulación de la política pública a su cargo, así como para ejercer su rol como cabeza de sector. En los últimos años los cambios en la estrategia no han estado acompañados de cambios en la estructura de la organización, dificultando el desarrollo de la misma.

En el mismo sentido, es determinante un nuevo esquema de gestión del talento humano especial para el sector transporte que permita el cierre de las brechas existentes, es decir que permita contar con el talento humano requerido no solo en número sino con las competencias necesarias para abordar los retos del sector; adicionalmente, con una asignación salarial y tipo vinculación que permita atraer y retener a los mejores para cada etapa del desarrollo de la estrategia, considerando las múltiples disciplinas necesarias en la formulación de política pública.

- **Infraestructura y servicios especializados en logística.**
 - ▶ Desarrollo de marco normativo que permita al sector contar con un registro de los proyectos que buscan ser clasificados como ILE en el país, definiendo características básicas para los mismos; establecer reglas de juego claras para los interesados en este tipo de proyectos.
 - ▶ Se requiere apoyo y asesoría de las instancias nacionales a los interesados en este tipo de proyectos para la adquisición de terrenos o construcción de este tipo de instalaciones.
- **Fortalecimiento del diagnóstico de las redes modales e intermodales.** Para planear de forma integral y eficiente la infraestructura de transporte del país con un horizonte de multimodalidad e intermodalidad, es indispensable seguir trabajando en el diagnóstico de las redes modales e intermodales, tanto en términos de estado físico y legal como en términos de inventarios.
- **Transporte y logística para el comercio internacional.** Actualmente, se encuentra en proceso de elaboración el documento *CONPES: Política de Internacionalización para el desarrollo productivo regional* para el cual se ha considerado pertinente incluir la acción “identificar, priorizar y socializar en las regiones aquellas iniciativas de infraestructura de transporte que potencialicen la internacionalización de las cadenas productivas regionales con base en los resultados de la *Actualización del Plan Maestro de Transporte Intermodal*”. Adelantar esta acción resulta

de suma importancia ya que además de buscar hacer de la infraestructura de transporte un medio para potenciar el desarrollo económico, promueve una mayor articulación con el territorio y sus necesidades.

- o **Fuentes de financiación.** En general, los proyectos del sector transporte requieren de importantes inversiones de recursos que no resulta viable que tengan como única fuente el Presupuesto General de la Nación; en tal sentido, resulta determinante que se continúe con el fortalecimiento de las fuentes de financiación adicionales identificadas durante este Gobierno y que se identifiquen nuevas, con el fin de poder financiar especialmente la infraestructura de transporte necesaria para el país.

Adicionalmente, el trabajo conjunto y articulado del sector con el Ministerio de Hacienda y el Departamento Nacional de Planeación no puede parar, debe ser objeto de un mejoramiento continuo que permita que todas las obras que se inicien alcancen su fin en el tiempo estimado inicialmente, sin generación de sobrecostos para los colombianos.

Finalmente, resulta crítico para el sector transporte que se tenga permanente disponibilidad de los recursos que se asignen por el Presupuesto General de la Nación. Durante el cuatrienio se tuvieron una serie de bloqueos de recursos asignados, que paralizaron el inicio de varias iniciativas. Estos bloqueos perjudican de manera importante la gestión sectorial, no solo porque retrasan o imposibilitan el cumplimiento de los compromisos establecidos, sino que adicionalmente, son un claro riesgo de pérdida de recursos de la anualidad en la que se realizan, ya que son desbloqueados en un momento del año en el que dejan sin margen de maniobra a las entidades para adelantar la adecuada gestión y ejecución de los recursos.

- o **Calidad de datos en el RUNT.** Teniendo en cuenta que el RUNT, es un sistema centralizado de información de tránsito y transporte el cual opera bajo un esquema de colaboración que depende de la información provista, en línea y en tiempo real, por múltiples entidades, incluidos los organismos de tránsito de todo el país. Se recomienda culminar la migración de la información faltante en este sistema, principalmente en lo referente a los radios de acción: municipal, distrital y metropolitano; información que reposa actualmente en los organismos de tránsito de cada jurisdicción. Asimismo, es de relevancia la implementación de proyectos de calidad de datos, con el fin de suministrar información completa y confiable, que pueda ser usada para la generación de política pública.
- o **Evaluar la continuidad del Fondo de Modernización del Parque Automotor de Carga.** Teniendo en cuenta lo señalado en el CONPES 3963 de 2019, con el cual se define la política para la modernización del sector transporte automotor de carga, se debe evaluar la viabilidad y continuidad del Fondo de Modernización del Parque Automotor de Carga y del manejo del mismo a través de contrato de Fiducia mercantil como lo establece actualmente el Plan Nacional de Desarrollo.

Dentro de dicha evaluación se considera importante que se evalúe la posibilidad de estructurar y expedir la normatividad que permita el ingreso de los aportes de los transportadores de carga, directamente al Fondo de Modernización, es decir a la Fiducia y no al Tesoro Nacional, alternativa con la cual se agilizaría los procesos de otorgamiento y giro de los beneficios a los pequeños transportadores de carga que accedan al programa.

Asimismo, es importante evaluar otras sugerencias e iniciativas provenientes de los gremios de transporte de carga, relacionadas con la posibilidad de que se puedan

efectuar en cualquier momento, cambios en las postulaciones presentadas por los usuarios a las diferentes alternativas del programa y otros aspectos, requisitos y condiciones que se consideren oportunos, así como la posibilidad de contar con fuentes adicionales de recursos para el Fondo de Reposición de vehículos de carga.

➤ Anexo 1. Indicadores del Sector Transporte – Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022

INDICADORES EN PACTOS TRANSVERSALES DEL SECTOR TRANSPORTE

Pilar	Objetivo	Programa	Indicador	Meta cuatrienio	% Avance cuatrienio
A. Sectores comprometidos con la sostenibilidad y la mitigación del cambio climático	IV. Pacto por la sostenibilidad: producir conservando y conservar produciendo	A. Sectores comprometidos con la sostenibilidad y la mitigación del cambio climático	Vehículos eléctricos registrados en el RUNT	6.600,0	100,0
A. Gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	A. Gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros	Fallecidos por siniestros viales	5.320,0	0,0
A. Gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	A. Gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros	Personas lesionadas con incapacidades permanentes por siniestros viales	12.058,0	100,0
B. Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	Prestación de servicios de transporte público de pasajeros	Infraestructura vial intervenida de los sistemas de transporte público urbano cofinanciados por la Nación	1.197,2	77,8
B. Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	Prestación de servicios de transporte público de pasajeros	Ciclorred construida en sistemas de transporte cofinanciados por la Nación.	255,0	76,2
B. Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	B. Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida	Promedio de viajes día hábil en sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación	6.000.000,0	48,0

Pilar	Objetivo	Programa	Indicador	Meta cuatrienio	% Avance cuatrienio
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	Acuerdos celebrados en materia aerocomercial con otros países (o Estados)	75,0	100,0
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	Aeropuertos internacionales certificados	9,0	25,0
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	Infraestructura y servicios de transporte aéreo	Aeropuertos no concesionados mejorados en su infraestructura física	10,0	100,0
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	Infraestructura red vial primaria	Proyectos en etapa de operación y mantenimiento del Programa 4G	8,0	75,0
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	Infraestructura y servicios de transporte aéreo	Aeropuertos concesionados con obras de modernización	12,0	100,0
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	Infraestructura red vial primaria	Vía primaria rehabilitada bajo esquema concesión Programa 4G	1.773,8	100,0
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	Infraestructura red vial primaria	Vía primaria construida bajo esquema concesión Programa 4G	563,5	71,1

Pilar	Objetivo	Programa	Indicador	Meta cuatrienio	% Avance cuatrienio
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	Vía férrea con operación comercial	1.077,0	100,0
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	Infraestructura de transporte marítimo	Accesos marítimos mejorados, construidos y profundizados	2,0	100,0
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	Infraestructura red vial primaria	Vía primaria no concesionada con mantenimiento y rehabilitación	1.155,0	100,0
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	Infraestructura red vial primaria	Vía primaria no concesionada mejorada	8.540,0	100,0
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	Infraestructura de transporte fluvial	Muelles fluviales construidos, mejorados y mantenidos	9,0	88,9
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	Carga transportada en el modo fluvial	7.800.000,0	61,2
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	Edad promedio del parque automotor de carga de la flota de vehículos con peso bruto superior a 10,5 toneladas	15,0	26,3

Pilar	Objetivo	Programa	Indicador	Meta cuatrienio	% Avance cuatrienio
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	Embarcaciones registradas en el modo fluvial	328,0	100,0
D. Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	D. Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago	Proyectos adjudicados bajo esquema de asociación público privada	37,0	50,0
A. Acciones efectivas para la política de estabilización: intervención coordinada en zonas estratégicas con seguridad, justicia y equidad	XI. Pacto por la Construcción de Paz: Cultura de la legalidad, convivencia, estabilización y víctimas	Infraestructura red vial regional	Elaboración del inventario de la red vial terciaria en municipios PDET	100,0	40,1
B. Estimular tanto la productividad como la equidad, a través de la conectividad y los vínculos entre la ciudad y el campo	XVI. Pacto por la descentralización: conectar territorios, gobiernos y poblaciones	Infraestructura red vial regional	Vía terciaria con mantenimiento	47.485,0	100,0
B. Estimular tanto la productividad como la equidad, a través de la conectividad y los vínculos entre la ciudad y el campo	XVI. Pacto por la descentralización: conectar territorios, gobiernos y poblaciones	Infraestructura red vial regional	Vía terciaria mejorada y construida	2.058,0	100,0

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación. Elaboración propia con base en Sinergia junio de 2022.

* El avance cuantitativo de cada indicador corresponde a diferentes fechas de corte, considerando la periodicidad de medición definida para cada uno. Para algunos indicadores los resultados de un año, no se acumulan con los del siguiente. En este caso, se brinda mayor importancia al avance que se obtenga en el último año del cuatrienio, por lo tanto el avance de cuatrienio corresponde al corte diciembre 2021.

TABLA X. INDICADORES EN PACTOS REGIONALES DEL SECTOR TRANSPORTE

Pilar	Objetivo	Programa	Indicador	Meta cuatrienio	% Avance cuatrienio
Transversal	XVII. Pacto Región Pacífico: Diversidad para la equidad, la convivencia pacífica y el desarrollo sostenible	Infraestructura y servicios de transporte aéreo	Aeropuertos no concesionados mejorados integralmente en su infraestructura física (Pacífico)	4,0	100,0
Transversal	XVIII. Pacto Región Caribe: Una transformación para la igualdad de oportunidades y la equidad	Infraestructura de transporte férreo	Vía férrea con operación comercial (Caribe)	452,0	100,0
Transversal	XX. Pacto Región Central: Centro de innovación y nodo logístico de integración productiva nacional e internacional	Infraestructura red vial primaria	Vía primaria rehabilitada bajo esquema concesión Programa 4G (Central)	643,0	100,0
Transversal	XXII. Pacto Región Amazonía: Desarrollo sostenible por una Amazonia viva	Infraestructura de transporte fluvial	Muelles Fluviales construidos, mejorados y mantenidos (Amazonía)	4,0	100,0
Transversal	XXIII. Pacto Eje Cafetero y Antioquia: Conectar para la competitividad y el desarrollo logístico sostenible	Infraestructura y servicios de transporte aéreo	Aeropuertos no concesionados mejorados en su infraestructura física (Eje Cafetero y Antioquia)	2,0	100,0
Transversal	XXIV. Pacto Región Llanos - Orinoquía: Conectar y potenciar la despensa sostenible de la región con el país y el mundo	Infraestructura y servicios de transporte aéreo	Aeropuertos no concesionados mejorados integralmente en su infraestructura física (Orinoquía)	2,0	50,0
Transversal	XXV. Pacto Región Océanos: Colombia, potencia bioceánica	Infraestructura de transporte marítimo	Accesos marítimos mejorados, construidos y profundizados (Océanos)	2,0	100,0

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación. Elaboración propia con base en Sinergia junio de 2022.

* El avance cuantitativo de cada indicador corresponde a diferentes fechas de corte, considerando la periodicidad de medición definida para cada uno. Para algunos indicadores los resultados de un año, no se acumulan con los del siguiente. En este caso, se brinda mayor importancia al avance que se obtenga en el último año del cuatrienio, por lo tanto el avance de cuatrienio corresponde al corte diciembre 2021.

➤ Anexo 2. Artículos reglamentados del PND 2018-2022 a cargo del sector transporte

Artículo	Tema	Acto administrativo
67	AEROPUERTO DEL CAFÉ - AEROCAFÉ	Incorporado en el artículo 100 de la Ley 2008 de 2019 - Ley de Presupuesto.
96	PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	Resolución No. 20203040015885 de 15 de octubre de 2020, “Por la cual se reglamenta los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, para municipios, distritos, áreas metropolitanas y se dictan otras disposiciones”. Adicionalmente, en desarrollo del artículo 96 de la Ley 1955 de 2019, modificatoria del artículo 1 de la Ley 1083 de 2006, por iniciativa del Ministerio de Minas y Energía, se expidió conjuntamente con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible la Resolución 40177 de 2020 “Por la cual se definen los energéticos de bajas o cero emisiones teniendo como criterio fundamental su contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente y se adoptan otras disposiciones”.
100	COFINANCIACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE	Resolución número 20203040013685 de 30 de septiembre de 2020, “Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019 en el marco de la cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público Colectivo o Masivo y se dictan otras disposiciones”.
103	INTERVENCIÓN DE LA RED VIAL, FLUVIAL Y AEROPUERTOS REGIONALES	Decreto 129 del 30 de enero 2020.
107	AVALES Y GARANTÍAS	Decreto 1110 del 21 de junio de 2019.
108	CONTRIBUCIÓN ESPECIAL DE VIGILANCIA PARA LA SUPERTRANSPORTE	Resolución 4767 de 2019 de la Superintendencia de Transporte y la Resolución 15943 de 2021 “Por la cual se adopta la metodología para el cálculo de la tarifa que por concepto de Contribución Especial de Vigilancia deben cancelar a la Superintendencia de Transporte la totalidad de los sujetos sometidos a su inspección, vigilancia y control a partir de la vigencia fiscal 2021”.
109	PROTECCIÓN A USUARIOS DE TRANSPORTE AÉREO	Se expidió Decreto 2405 del 27 de diciembre de 2019 y Decreto 2402 del 27 de diciembre de 2019.
110	PROTECCIÓN AL TURISTA	Decreto 2403 del 27 de diciembre 2019.
111	REPROGRAMACIÓN DE VIGENCIAS FUTURAS DEL SECTOR TRANSPORTE	Decreto 1155 del 27 de junio de 2019

Artículo	Tema	Acto administrativo
117	SISTEMA DE RECAUDO, GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA DE TRANSPORTE	Resolución número 20203040034065 del 29 de diciembre del año 2020, “por la cual se reglamentan las condiciones para la operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados, en los Sistemas Estratégicos de Transporte Público”. De igual forma fue reglamentado el parágrafo 1 del mismo artículo, por el cual se expidió el Decreto 1567 del 30 de noviembre del año 2020 “se adiciona la Sección 3 al capítulo 2 del título 1 de la parte 2 del libro 2 del decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte”. Se reglamentan las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo del país mediante la Resolución 20213040060975 del 16 de diciembre de 2021.
118	NUEVAS FUENTES DE MATERIALES PARA MANTENIMIENTO	Resolución 1561 de 2019 en trabajo conjunto con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.
120	PERMISOS ESPECIALES Y TEMPORALES DE VEHÍCULOS COMBINADOS DE CARGA (VCC)	Resolución No. 20213040062005 del 21 de diciembre de 2021 “Por la cual se fijan los criterios técnicos y jurídicos para la expedición de los permisos especiales, individuales o colectivos y temporales para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga y se dictan otras disposiciones”
123	IMPUESTO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES PARA VEHÍCULOS DE MATRÍCULA EXTRANJERA EN ZONAS DE FRONTERA	Resolución 20203040025055 del 30 de noviembre de 2020 “Por la cual se establece la base gravable de los Vehículos Automotores para la vigencia fiscal 2021” *Se encuentra parcialmente reglamentado.
173	INNOVACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Resolución 263 de 2020 “Por la cual se determina el procedimiento para adoptar la regulación técnica de nuevas tecnologías para la infraestructura de transporte”.
300	ZONAS DIFERENCIALES PARA EL TRANSPORTE	Decreto 746 del 28 de mayo de 2020.
307	FONDO NACIONAL DE MODERNIZACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA	Decreto 1120 del 26 de junio de 2019

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora Jurídica .