



Informe al Congreso

2022-2023



Informe al Congreso

2022-2023

William Fernando Camargo Triana

Ministro de Transporte

María Constanza García Alicastro

Viceministra de Infraestructura

Carlos Eduardo Enríquez Caicedo

Viceministro de Transporte

Angela María Pantoja

Secretario General (e)

Luis Alejandro Zambrano Ruiz

Director de Transporte y Tránsito

Ferney Camacho

Director de Infraestructura

Lina María Rojas Ospina

Jefe Oficina Asesora de Planeación

Andrés Felipe Fernández Rocha

Jefe Oficina Asesora Jurídica

Dayron Felipe León Montealegre

Jefe de la Oficina de Regulación Económica.

Luz Stella de la Concepción Conde Romero

Jefe Oficina de Control Interno

ENTIDADES ADSCRITAS**AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI**

Carolina Jackeline Barbanti Mansilla
Presidente (e)

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS

Mercedes Elena Gómez Villamarín
Directora General

UNIDAD DE PLANEACION DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE - UPIT

Martha Constanza Coronado Fajardo
Directora General

UNIDAD ESPECIAL ADMINISTRATIVA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL

Sergio París Mendoza
Director General

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL – ANSV

Maria Antonia Tabares Pulgarín
Directora General

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE – SUPERTRANSPORTE

Ayda Lucy Ospina Arias
Superintendente

OTRAS ENTIDADES RELACIONADAS CON EL SECTOR**CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL RÍO GRANDE DE LA MAGDALENA – CORMAGDALENA**

Álvaro José Redondo Castillo
Director Ejecutivo

DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA POLICÍA NACIONAL

Brigadier General Wilson Javier González Delgadillo
Director

CONTENIDO

I. INTRODUCCIÓN

II. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL

1. Seguridad vial	13
· Fallecidos en siniestros viales.....	13
· Orientación y/o sensibilización en comportamientos viales seguros.....	14
· Asistencias técnicas a instituciones para la formulación, implementación y seguimiento de instrumentos de gestión de riesgo de seguridad vial	17
2. Sistema de Transporte público urbanos y regionales	18
· Aprobación de artículos para los Sistemas de Transporte del país en el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia, potencia mundial de la vida”	19
· Desembolsos para la implementación de proyectos de transporte público cofinanciados por la Nación.....	22
· Encargo fiduciario SETP Ibagué.....	23
· Metro Ligero de la Avenida 80 de Medellín	23
· Inicio de operación gradual del Sistema Estratégico de transporte Público SETP para Valledupar.....	24
· Adjudicación del contrato de suministro e instalación de tecnología para el recaudo, gestión y control de la operación e información al usuario del SETP para Santa Marta.....	24
· Aprobación de la Ley 2299 de 2023. Por la cual se adiciona y efectúan unas modificaciones al presupuesto general de la Nación de la vigencia fiscal de 2023”.....	25
· Proyecto Línea 2 del Metro de Bogotá. Contratación de la concesión del proyecto.....	25
· Proyecto Troncal Calle 13 de Bogotá. Contratación de la construcción de las obras para el proyecto.....	26
· Puesta al servicio el tramo 12 Sur del Sistema Integrado de Transporte Masivo Metroplús de Medellín.....	27
· Terminación de la construcción del Tramo 5B para la implementación del SETP de Popayán	27
· Regiotram de Occidente:.....	28
· Innovaciones tecnológicas en la Implementación del SETP para la ciudad de Montería.....	29

3.	Plan maestro nacional para de sistemas inteligentes de transporte (SIT) .	30
4.	Ciudades inteligentes.....	31
5.	Facilidades y beneficios para el usuario.....	32
	· Instrucciones para atender los choques simples	32
	· Descuento en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat)	32
	· Ampliación cobertura póliza antiterrorismo.....	33
	· Inicio Operación RUNT 2.0.....	34
	· Renovación de las licencias de conducción	34
	· Ampliación de plazo para que los Centros Integrales de Atención al Conductor (CIA) y Organismos de Tránsito ajusten las condiciones técnicas y jurídicas que les permita operar a través del sistema HQ-RUNT..	35
	· Formalización y fortalecimiento del Servicio a los Usuarios	36

III. DERECHO HUMANO A LA ALIMENTACIÓN

1.	Conectividad fluvial	39
2.	Plan Maestro Fluvial 2022	41
3.	Todos somos Pazcífico	42
4.	Navegabilidad principales ríos	44
	· Río Magdalena	44
	· Plan de dragado del río Magdalena y canal de acceso al Puerto de Barranquilla	45
	· Gestión de atención a las Órdenes de la JEP	48
	· Obras de emergencia Salamina	49
	· Río Meta	50
	· Río Atrato	51

IV. TRANSFORMACIÓN PRODUCTIVA, INTERNACIONALIZACIÓN Y ACCIÓN CLIMÁTICA

1.	Adaptación al cambio climático y transición energética	55
2.	Implementación de la Estrategia Nacional de Transporte Sostenible	57
	· Fondo y programas de ascenso tecnológico.....	57
	· Electrificación flota.....	58
	· Estándares de eficiencia energética	58
	· Electrificación fluvial.....	58
	· ProMOVIS - GIZ.....	59
3.	Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial (ENMA).....	60
4.	La Infraestructura resiliente y adaptada al cambio climático	62
	· Impulso a la aplicabilidad de los Lineamientos de Infraestructura Verde	

Vial - LIVV.....	62
· Actualización regulación técnica	64
· Estrategia de Protección Financiera Sectorial frente al riesgo de desastres para el sector Transporte	65
· Protección de Fauna Silvestre en las carreteras	65
· Impulso a la sostenibilidad de los Puertos Marítimos	66
5. Implementación de la Estrategia Nacional de Transporte Sostenible.	66
6. Gestión del riesgo en el transporte de mercancías peligrosas.	67
7. Avance en la reglamentación del fondo de promoción de ascenso tec- nológico artículo 33 de la ley 2169 de 2021 e insumos técnicos para la creación de la subcuenta de taxis	68
8. Fase II del proyecto TUMI E-bus Mission.....	69
· Acompañamiento al lanzamiento del primer bus a hidrógeno	69
9. Seguimiento al Plan de atenciones del Fenómenos de la niña.....	70
10. Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible – PATIS.....	71

V. CONVERGENCIA REGIONAL

1. Caminos comunitarios para la paz total.....	73
· Plan Piloto.....	76
· Vía primaria	77
2. Servicios aéreos esenciales.....	78
3. Rutas Servicios Aéreos Esenciales (SAE):.....	79
· Aeropuertos con Servicios Aéreos Esenciales (ASAE).....	79
· Monitoreo de planes de modernización de los aeropuertos a cargo de la ANI	80
4. Desarrollo del modo ferroviario.....	81
5. Puertos marítimos	83
6. Logística	84
· Publicación de indicadores de eficiencia portuaria en el Portal Logístico de Colombia	87
7. Centro de datos de infraestructura de transporte - Hub de Mapas.....	87
8. Plan de Infraestructura de Transporte – Priorización de Proyectos.....	89
· Fortalecimiento del modelo de transporte como herramienta fundamental para la formulación del Plan de Infraestructura de Transporte y la priorización de inversión.	90
9. Territorios Conectados por el Cambio: Plan Regional de Transporte Intermodal.....	91
10. Gestión de pasos y accesos urbanos.....	93
11. Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI)	94

12. Monitoreo de la construcción de nuevos kilómetros en proyectos de 1a a 5a generación	95
13. Monitoreo de la rehabilitación de vías de proyectos de 1a a 5a generación.....	96
14. Sistema de Interoperabilidad de peajes con Recaudo Electrónico Vehicular.....	96
15. Centros fronterizos.....	97
16. Reactivación aérea comercial entre Colombia y Venezuela.....	100
17. Categorización Red Vial Nacional	101
18. Herramientas para la gestión de activos	102
19. Otorgamiento “Puerto Pisisí”	102
20. Derechos humanos.....	103
21. Reconocimiento del Programa Equipares Público - Sello de Igualdad de género otorgado por el PNUD.....	104
22. Relación Estado - Ciudadano	105
23. Gestión del conocimiento y derechos humanos.	106
24. Desarrollo de Rueda de Innovación y Sostenibilidad.....	107
25. Trabajo con regiones.....	108
· Regalías.....	109
· Obras por Impuestos	109
· Contribución Nacional de Valorización.....	109
· Fondo de Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina- FSSG	113
· Sentencia T-302 de 2017 Guajira	114
· Acuerdos Paro Cívico de Buenaventura	114
· Acuerdos Paro Cívico de Chocó	118
· Acuerdos de Paz	120

VI. ACTORES PARA EL CAMBIO

1. Reparación integral de víctimas.....	121
2. Pueblos y comunidades étnicas.....	122
3. Discapacidad.....	123



I. INTRODUCCIÓN

Desde el inicio de la presidencia de Doctor Gustavo Francisco Petro Urrego, el sector transporte tomó como eje central y referente principal del accionar el programa de Gobierno, cuyos planteamientos y postulados se convirtieron en la hoja de ruta para la gestión de las entidades del sector.

Este programa para el cambio, construido desde los territorios y las voces de sus gentes, fue concebido como el inicio de una transición, que tiene tres pilares: la justicia social, ambiental y económica cuyo objetivo corresponde a lograr la paz total.

Bajo este contexto, el sector transporte tiene un papel muy importante para el logro de este objetivo, puesto que somos un instrumento para reducir las brechas y sumar a la competitividad del país. El Gobierno nos puso un reto en materia de justicia social, basada en la equidad, que para nuestro sector se traduce en brindar movilidad y conectividad a la Colombia apartada y profunda.

Con la aprobación del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 se definió nuestra hoja de ruta para que el país se convierta en un líder de la lucha mundial por la vida, la humanidad y la naturaleza. Nuestro plan representa los deseos y anhelos de cambio de los territorios, que aportaron con sus ideas a la construcción de este documento.

El plan cuenta con cinco grandes transformaciones, en donde el sector transporte es transversal a todas ellas: Ordenamiento del territorio alrededor del agua; Seguridad humana y justicia social; Derecho humano a la alimentación; Transformación productiva, internacionalización y acción climática, y Convergencia regional.

Nuestro sector tiene un rol esencial para el cumplimiento de estas transformaciones, que solamente son posibles si el país se encuentra conectado. Nuestra apuesta es que Colombia cuente con una red de infraestructura de transporte regional e intermodal, basada en corredores carreteros, marítimos y fluviales, así como servicios aéreos.

Así, nos hemos enfocado en tres grandes ejes: infraestructura social para la conectividad, infraestructura productiva para la competitividad, y movilidad urbana

Con el fin de avanzar hacia una conectividad de los territorios, respecto a la infraestructura social, trabajamos para lograr la intervención de la red de transporte en tres partes: uno, con las vías regionales (Secundarias y terciarias) y caminos vecinales, dos, con el mejoramiento y construcción de instalaciones portuarias fluviales; y tres, con los aeródromos, desde los principios de equidad, cobertura y accesibilidad a los nodos principales de oferta de salud, educación y empleo.

Tenemos el compromiso con el país y con los ciudadanos de sacar adelante la agenda del ‘Gobierno del Cambio’ para brindar un servicio de transporte sostenible, seguro, eficiente, costeable y accesible, que permita el disfrute de la movilidad, las ciudades, los pueblos y los territorios como derecho.

De esta manera, la gestión del sector transporte se ha fundamentado sobre cinco pilares:

- **Sostenibilidad**, dando prioridad a los modos que generan menores emisiones;

- **Seguridad**, mediante principios de sistemas seguros, el programa 'Visión Cero' y prevención en los desplazamientos;
- **Gobernanza**, enfocada al fortalecimiento institucional y regulatorio, junto con la implementación de sistemas de información robustos y de tecnología para la regulación, el control y la supervisión de la operación de nuestra infraestructura;
- **Equidad**, favoreciendo el acceso a servicios de movilidad, transporte, logística e infraestructura de manera incluyente; y, finalmente,
- **Salud**, mediante un modelo de movilidad activa que promueve hábitos saludables.

Tenemos el reto de llegar a las zonas históricamente olvidadas del país, donde la inversión no ha llegado con la celeridad requerida, e impulsar regiones más competitivas con infraestructura, movilidad y transporte sostenible.

En materia de infraestructura, buscamos impulsar el portafolio de transporte férreo, con el fortalecimiento de la operación de carga, así como de transporte de pasajeros con trenes interurbanos, de cercanías y con los proyectos Metro que se ejecutan en Bogotá y Antioquia. También estamos acelerando la dotación y operación del modo fluvial, mejorando y manteniendo la infraestructura, los muelles y equipamientos e integrando las vías navegables al sistema de transporte nacional.

La revitalización de los modos férreo y fluvial viene acompañada por una apuesta de intermodalidad, vinculando el portafolio carretero que busca contribuir a la integración y a la competitividad en el transporte interno y de exportación, en concordancia con los retos de desarrollo económico y social que el presidente Gustavo Petro ha direccionado para cada una de las regiones del país, buscando contribuir con la Paz Total, la generación de oportunidades y el mejoramiento de la oferta de servicios turísticos en el País.

Promovemos los instrumentos como la valorización, la plusvalía y en general la captura de valor para fortalecer los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Estratégico y Público y la provisión de infraestructura.

En el tema de concesiones, las fuentes de pago que corresponden a compromisos del Gobierno Nacional a través de las entidades ejecutoras, como las vigenias futuras, los diferenciales de recaudo y los peajes, serán preservadas para mantener un ecosistema saludable.

Finalmente, para orientar al sector hacia una perspectiva sostenible, incluyente, segura, saludable y garante de la equidad y la justicia social, se adoptarán los principios del Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS) como política pública para consolidar territorios compactos, diversos, revitalizados, con sistemas de transporte y movilidad de bajas emisiones.

A lo largo de este documento se encontrarán, con más detalle, las acciones realizadas durante la gestión para suplir las necesidades anteriormente mencionadas, y consolidar la movilidad y la conectividad que el país espera y demanda, para cerrar las brechas que por años han mantenido a tantos colombianos excluidos.



II. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL

La Seguridad Humana y Justicia Social hace referencia a trascender el enfoque tradicional de la seguridad y la defensa, hacia una mirada integral e intersectorial para avanzar hacia la plena realización, el buen vivir y el desarrollo humano.

En este sentido, el sector transporte viene trabajando en dos grandes frentes: disminuir la siniestralidad vial y fortalecer los sistemas de transporte público urbanos y regionales.

Para disfrutar de una vida plena, se debe gozar de buena salud física, mental y social. Por lo tanto, se debe promover el cuidado y el autocuidado, y la protección de la salud física. Este Gobierno emitió el estado de urgencia frente a las cifras que se registran de muertes prevenibles y se clasificó la siniestralidad vial como un problema de salud pública, siendo ésta la segunda causa de muerte violenta en el país.

Es necesaria la transformación del sistema de transporte con el objetivo que la población tenga una protección integral, para el desarrollo pleno de sus actividades y de esta manera garantizar la dignidad humana y lograr que Colombia se convierta en una potencia mundial de vida.

En el Plan Nacional de Desarrollo, tenemos como indicador de primer nivel los fallecidos en siniestro vial, en donde se espera llegar a los 6.830 al final del cuatrienio.

1. Seguridad vial

→ Fallecidos en siniestros viales

En este periodo de Gobierno se han adelantado diferentes acciones de prevención, seguridad y concientización en el marco de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, con el fin de avanzar en el cumplimiento de la meta establecida para la vigencia 2024 el cuatrienio, la cual se define en torno a la disminución de la cifra de fallecidos en siniestros viales a 6.830. Entre enero y junio de 2023 se registraron 4.029¹ fallecidos en siniestros viales.

Así las cosas, desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial como máxima autoridad en la aplicación de la política pública de seguridad vial del Gobierno Nacional, ha avanzado en la definición de una estrategia de prevención de la siniestralidad vial, de conformidad con las disposiciones dadas desde el Plan Nacional de Desarrollo.

Esta estrategia se ha plantado con acciones definidas a corto, mediano y largo plazo, acciones que están enfocadas en el fortalecimiento del control del cumplimiento de las normas de tránsito en las vías, la planeación y la infraestructura.

Así mismo, se logró la aprobación por parte de la corte constitucional para la adhesión al Acuerdo 1958 reglamentos de las naciones unidas Ley 2290 del 13 de febrero de 2023, la adopción de estos reglamentos técnicos vehiculares permite promover vehículos más seguros en Colombia.

En materia de infraestructura segura, la Agencia Nacional de Seguridad Vial elaboró 101 diseños en 9 departamentos del país: Antioquia, Archipiélago de San Andrés, Boyacá, Cauca, Cesar, Cundinamarca, Santander, Tolima y Valle del Cauca. De igual, manera de los diseños ejecutados se priorizaron e implementaron en total 81 puntos, que fueron ejecutados entre el año 2022 y el primer semestre de 2023 con una inversión total de más de 29.000 millones de pesos.

1 Cifras preliminares.

Por otro lado, a través del Programa Internacional de Evaluación de Vías (iRAP), se levantaron y codificaron 22.000,1 km, de la red vial nacional se realizaron visitas e inspecciones de seguridad vial evaluando 80 puntos de los que se obtuvo información complementaria (Tránsito Promedio Diario y velocidades).

Adicionalmente, la ANSV junto con el Ministerio de Transporte expidió en julio las resoluciones número 20233040025995 y 20233040025895, la primera para establecer velocidad límite en las vías colombianas y la segunda para reglamentar la implementación de los planes de gestión de la velocidad para municipios distritos, áreas metropolitanas y departamentos de categoría especial, 1, 2 y 3.

Ambas resoluciones están basadas en el enfoque Sistema Seguro adoptado por Colombia y responden al cumplimiento de lo establecido para el área de acción de velocidades seguras del PNSV 2022-2031. De esta manera se avanza también en lo establecido en la Ley 2251 de 2022 o Ley Julián Esteban.

Durante noviembre 2022 a enero 2023 se creó, desarrolló e implementó la campaña Podrías ser tú. La campaña tuvo un universo del 19.837.178, de los cuales a través de los medios de comunicación se logró un alcance del 84% (16.690.064 personas impactadas). Así mismo, el estudio postcampaña de una muestra de 855 encuestas, arrojó que el 73% recordó la campaña.

Finalmente, se ha brindado acompañamiento en la realización de 136 Comités locales y 16 comités departamentales de seguridad vial; por otra parte se han realizado 23 Consejos Territoriales de Seguridad Vial.

→ Orientación y/o sensibilización en comportamientos viales seguros

A través del programa Ruta Nacional por la Seguridad Vial, se ha logrado orientar y sensibilizar 151.692 personas de 291 municipios en comportamientos viales seguros a través de esta feria pedagógica itinerante que desarrolla una serie de actividades experienciales en seguridad vial en jornadas de 2 días de duración. Incluye temáticas como: revisión preoperacional de la motocicleta; elementos de protección personal para ciclistas y motociclistas; promoción del uso de elementos reflectivos y luces, promoción del autocuidado, del uso de cinturón

de seguridad y sistemas de retención infantil; evaluación práctica de las habilidades de conducción de motociclistas; acompañante, entre otras. A continuación, se listan los municipios beneficiados:

Acacías, Aguachica, Aguazul, Agustín Codazzi, Aipe, Albania, Alcalá, Algarrobo, Andalucía, Andes, Anserma, Apartadó, Apía, Aquitania, Arauca, Arjona, Armenia, Armero, Baranoa, Barbosa, Barichara, Barrancabermeja, Barranquilla, Becerril, Belalcázar, Bello, Bogotá, Bosconia, Bucaramanga, Buenaventura, Buenavista, Buesaco, Buga, Caicedonia, Cajamarca, Cajicá, Caldas, Cali, Caloto, Campoalegre, Candelaria, Cartagena, Cartago, Castilla La Nueva, Cauca, Cerete, Charalá, Chía, Chigorodó, Chinchiná, Chinú, Chiquinquirá, Chiriguana, Ciénaga, Ciénaga De Oro, Cimitarra, Circasia, Cocorná, Coello, Cogua, Copacabana, Corozal, Cota, Coveñas, Cúcuta, Cumaral, Cumbal, Curumaní, Dagua, Dosquebradas, Duitama, El Bagre, El Banco, El Cairo, El Carmen De Bolívar, El Carmen De Viboral, El Cerrito, El Paso, El Plato, El Playón, El Zulia, Elías, Envigado, Espinal, Facatativá, Flandes, Florencia, Florida, Floridablanca, Fresno, Fundación, Funza, Fusagasugá, Gachancipá, Galapa, Garzón, Gigante, Ginebra, Girardot, Girardota, Girón, Granada, Guacarí, Guacarí, Guachucal, Guadalajara De Buga, Guaduas, Guamal, Guamo, Guaranda, Guarne, Hato Corozal, Honda, Ibagué, Ibagué, Inírida, Ipiales, Itagüí, Jamundí, Jardín, La Apartada, La Calera, La Celia, La Esperanza, La Estrella, La Jagua De Ibirico, La Jagua Del Pilar, La Mesa, La Pintada, La Plata, La Tebaida, La Unión, La Vega, La Victoria, La Virginia, Lebrija, Leticia, Líbano, Lórica, Los Patios, Madrid, Magangué, Mahates, Maicao, Majagual, Malambo, Manatí, Maní, Manizales, Marinilla, Mariquita, Marsella, Medellín, Melgar, Miranda, Mitú, Mocoa, Moniquirá, Montenegro, Montería, Monterrey, Morelia, Mosquera, Mutatá, Nariño, Natagaima, Necoclí, Neiva, Nilo, Nobsa, Obando, Ocaña, Orito, Ortega, Paipa, Pajarito, Palermo, Palmira, Pamplona, Pasto, Patía, Paz De Ariporo, Pereira, Piedecuesta, Piedras, Piendamó, Pital, Pitalito, Planeta Rica, Popayán, Pore, Pradera, Providencia Y Santa Catalina, Puerto Asís, Puerto Boyacá, Puerto Carreño, Puerto Colombia, Puerto Libertador, Puerto López, Puerto Rico, Puerto Salgar, Puerto Tejada, Pupiales, Purificación, Quibdó, Restrepo, Ricaurte, Rioblanco, Riohacha, Rionegro, Riosucio, Rivera, Roldanillo, Rosas, Sabana De Torres, Sabanalarga, Sabaneta, Sahagun, Salazar, Saldaña, Salento, Samaniego, Sampues, San Alberto, San Andrés, San Diego, San Gil, San José Del Guaviare, San Juan Del Cesar, San Juan Nepomuceno, San Luis, San Marcos, San Martín, San Onofre, San Pedro, San Vicente De Chucurí, San Vicente Del Caguán, Sandoná, Santa Marta, Santa Rosa De Cabal, Santa Rosa De Osos, Santafé De Antioquia, Santander De Quilichao, Sardinata, Sesquilé, Sevilla, Sibaté, Sibaté, Sincelejo, Soacha, Socorro, Sogamoso, Soledad,

Suan, Supía, Sutatausa, Tame, Tangua, Tauramena, Timaná, Timbio, Tocancipá, Tolú, Toro, Trinidad, Tuluá, Tuluá, Tumaco, Tunja, Túquerres, Turbaco, Turbo, Uri-bia, Valledupar, Ventaquemada, Vives, Villa Del Rosario, Villa Rica, Villagarzón, Villanueva, Villavicencio, Villeta, Yaguará, Yarumal, Yopal, Yotoco, Yumbo, Zarzal, Zipaquirá, Zona Bananera.

Adicionalmente, desde el conjunto de 14 sitios de control preventivo distribui-dos en las principales vías del país llamados “Puntos Seguros”, se han realizado 181.735 inspecciones a vehículos en los que se abordan elementos de protec-ción activa y pasiva y, además, se orienta a los conductores para prevenir fac-tores y conductas de riesgo para la seguridad vial. Esta inspección es realizada por un equipo experto en la materia y abarca, entre otros, temas relacionados con las condiciones técnico-mecánicas como factor causal de siniestralidad vial y un espacio para realizar pausas activas para aquellos conductores que acu-mulan largos períodos de conducción.

Sumado a lo anterior, se abordaron 500.764 personas desde el programa Accio-nes en Vía que comprende una serie de acciones pedagógicas que promueven la seguridad vial en los territorios. Se desarrolla a través de acciones como las actividades semafóricas en las que se promueve el uso del casco y el cinturón de seguridad, la sensibilización a transeúntes en factores de riesgo según su rol en la movilidad, difusión por mensajes de texto a participantes con información alusiva a la seguridad vial, galerías al aire libre donde se exhibe la transforma-ción histórica de la seguridad vial, entre otras.

En un abordaje diferencial para los actores viales vulnerables, desde el progra-ma Motodestrezas, se han beneficiado 75.013 motociclistas quienes han sido instruidos en temas de normatividad, percepción del riesgo, elementos de pro-tección, técnicas de conducción y fortaleza de habilidades. Vale la pena men-cionar que este programa hace especial énfasis en aquellos motociclistas que hacen uso de este vehículo como herramienta de trabajo.

En complementariedad, para los ciclistas, se ha dispuesto la oferta de los pro-gramas Bicidestrezas y Bicidestrezas para niñas, niños y adolescentes, a través de los cuales se han beneficiado, en total, 25.599 personas y con los cuales se pretende promover la protección de ciclistas en el contexto de la movilidad desde un enfoque de corresponsabilidad, mejorar habilidades preventivas de conducción sobre la bicicleta propiciando así desplazamientos más seguros.

En el propósito de formar Promotores en entornos escolares, se han abordado 4.508 personas, entre ellos docentes, padres de familia, estudiantes, actores de la comunidad, estudiantes en el marco de su servicio social estudiantil y personal de equipos técnicos de entidades del gobierno territorial a través de procesos de formación en movilidad escolar segura.

Desde el canal digital, a través de la Escuela Virtual de Aprendizaje, un espacio con recursos educativos de uso abierto con contenidos para los distintos actores viales, se han beneficiado 21.536 visitantes en 2023, de los cuales 13.711 son de usuarios nuevos de diferentes regiones del país.

Finalmente, en el desarrollo de acciones complementarias por parte de expertos de la ANSV, para realizar talleres, sensibilizaciones, orientaciones, capacitaciones a la sociedad civil en general en temas asociados a la seguridad vial, desde el marco de la corresponsabilidad y el autocuidado se han llegado a 7.952 personas con actividades pedagógicas durante 2023.

→ Asistencias técnicas a instituciones para la formulación, implementación y seguimiento de instrumentos de gestión de riesgo de seguridad vial

Con el fin de promover el reconocimiento y el ejercicio de la corresponsabilidad de las entidades y organizaciones en el sistema de movilidad y cuyo rol incide en la seguridad vial. Durante el primer semestre de 2023, se han asistido técnicamente 760 instituciones educativas para formular, implementar y/o evaluar el Plan de Movilidad Escolar - PME. Éste es un instrumento de planeación y de organización de la gestión, práctica y reflexiones alrededor de la movilidad escolar segura que incluye orientaciones y acciones para generar, de manera participativa, un escenario privilegiado para salvar vidas y fomentar una cultura vial segura y sostenible en las instituciones educativas.

Adicionalmente, se han asistido técnicamente 2.808 empresas, organizaciones y/o entidades en la formulación, implementación y/o seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV. Ésta es una herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben aportar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de conformidad con el Art. 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos,

comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos. Art. 1° del Decreto 1252 de 2021.

2. Sistema de Transporte público urbanos y regionales

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, con el propósito de incrementar calidad de vida y productividad de sus habitantes.

La evaluación expost realizada por el DNP entre 2009 y 2012 indicó que la relación beneficio costo 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 por considerar era el alto crecimiento de las poblaciones satélite de las aglomeraciones urbanas (20 % anual), 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.

→ Aprobación de artículos para los Sistemas de Transporte del país en el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia, potencia mundial de la vida”

El 19 de mayo de 2023, se expidió la **Ley 2294 de 2023** la cual contiene la hoja de ruta de este gobierno “Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 – Colombia Potencia Mundial de la Vida”, el cual le apunta justamente a la transición energética, con el fin de cofinanciar flota de baja y **preferiblemente cero emisiones**. Asimismo, y con el fin de generar alternativas para la solución de los problemas de sostenibilidad de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo de todo el país, el Gobierno ha propuesto como alternativas los siguientes artículos:

- **Artículo 172.** Modificación artículo 2 de la Ley 310 de 1996: Continuar con el apoyo de la Nación en la cofinanciación de los Sistemas de Transporte del país de un mínimo del 40% y hasta un 70%. Para el caso de los Sistemas Estratégicos, la nación realizará el desembolso el 40% del total de los aportes del convenio y el porcentaje restante se hará siempre y cuando la entidad territorial certifique la entrada en operación del por lo menos el 60% de las rutas del sistema. (Aplica para convenios en ejecución). Dentro de los 6 meses siguientes a la terminación de la ejecución del convenio la entidad territorial debe garantizar la entrada en operación del 100% de las rutas, de incumplir deberá reintegrar el 40% de los recursos aportados por la Nación, y cumplido el primer año a partir de la terminación el 20% por cada año de retraso hasta reintegrar el 100% de los aportes.

Asimismo, se amplía la posibilidad de cofinanciar componentes independientes que no hayan sido cofinanciados previamente por el Gobierno Nacional en sistema de transporte público que se encuentren en operación.

Para los nuevos proyectos de Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, en el caso de las entidades territoriales, de conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 1 de la Ley 1483 de 2011, se podrá autorizar la asunción de compromisos con cargo a vigencias futuras ordinarias o excepcionales, hasta por el plazo de terminación del proyecto de inversión o hasta por el plazo del compromiso del financiamiento, según corresponda

- **Artículo 173.** La Nación apoyará la cofinanciación de los proyectos férreos de sistemas de transporte público masivo de pasajeros del país en un monto superior al 70%.

- **Artículo 174.** Modificación artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 y artículo 97 de la Ley 1955 de 2019: Se ajusta las fuentes de financiación para los sistemas de transporte que las entidades territoriales podrán establecer como recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario para ser canalizados a través de sus fondos de estabilización y subvención tarifaria.
- **Artículo 175.** La operación e implementación del sistema de gestión y control de flota, la operación del sistema de recaudo, el servicio del operador tecnológico, y el servicio del integrador tecnológico como parte del servicio de transporte público de pasajeros, hacen parte de los Servicios conexos al servicio de transporte público de pasajeros necesario para la entrada en operación de los sistemas de transporte.
- **Artículo 181.** Adición del párrafo segundo al artículo 2 de la Ley 1842 de 2017. Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte para detectar infracciones en la infraestructura de los Sistemas de Transporte y destinar hasta el 60% del recaudo para financiar la operación del sistema.
- **Artículo 182.** Posibilidades de gestión de proyectos inmobiliarios y de explotación de actividades operacionales para los entes gestores de los sistemas transporte público que podrán implementar para contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte público.
- **Artículo 183.** La Nación apoyará, con sujeción a las disponibilidades presupuestales, al Marco Fiscal de Mediano Plazo y al Marco de Gasto de Mediano Plazo, la sostenibilidad de los sistemas de transporte público en operación y cofinanciados previamente por el Gobierno nacional en alguno de sus componentes o modos, mediante la cofinanciación de hasta el cincuenta por ciento (50%), por una única vez del valor total de las inversiones correspondientes a infraestructura física; adquisición o modernización de sistemas inteligentes de transporte (recaudo, gestión y control de flota), vehículos automotores de cero o bajas emisiones ya vinculados a la operación: adquisición, y repotenciación de material rodante para sistemas férreos, y vehículos auxiliares destinados a la

operación y mantenimiento de sistemas férreos, siempre y cuando estas inversiones no hayan sido incluidas en los convenios de cofinanciación para la implementación de los respectivos sistemas.

- **Artículo 184.** Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989. Los contratos de concesión y operación deben contemplar el concepto de sostenibilidad y para el efecto se podrán realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar.

Así mismo, Los operadores de transporte y recaudo de los sistemas de transporte cofinanciados por la Nación deberán presentar la estructura de costos de la operación correspondiente al año en curso, en el mes de noviembre de cada año a los entes gestores, quienes a su vez deberán remitirla al Ministerio de Transporte. El incumplimiento de esta obligación dará lugar a las investigaciones administrativas pertinentes por parte de la Superintendencia de Transporte.

- **Artículo 185.** Para los nuevos proyectos férreos de Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, se podrá autorizar la asunción de compromisos con cargo a vigencias futuras ordinarias o excepcionales, hasta por el plazo de ejecución del proyecto de inversión o hasta por el plazo del compromiso del financiamiento, según corresponda durante todo el periodo de gobierno de la entidad territorial con fundamento en estudios a nivel de factibilidad que serán suficientes para su declaratoria de importancia estratégica por el respectivo Consejo de Gobierno cuando se requiera.
- **Artículo 253.** Modificación del artículo 33 de la Ley 2169 de 2021: Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico como un patrimonio autónomo constituido mediante un contrato de fiducia mercantil celebrado por el Ministerio de Transporte. El régimen de contratación y administración de los recursos se regirá por el derecho privado. Se incluyen nuevas subcuentas como la de taxis y carga pesada y se abre la posibilidad de constituir nuevas subcuentas para otros modos y modalidad de transporte.

Para la Subcuenta “Movilidad de baja y preferiblemente cero emisiones para los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros Cofinanciados por la Nación” los recursos serán destinados a la generación de estructuras y/o esquemas de financiación que permitan la adquisición de vehículos automotores nuevos con estándares de cero emisiones, así como a la construcción y el desarrollo de la infraestructura para el abastecimiento energético.

- **Artículo 271.** Modificación del artículo 183 de la Ley 1753 de 2015: Las autoridades regionales de transporte como entidades especializadas a nivel regional que se encarguen de planear y gestionar la movilidad y formulen lineamientos de ordenamiento territorial para las áreas de influencia de los corredores regionales de transporte, para mejorar la conectividad regional con el apoyo del Gobierno nacional a través de la cofinanciación Artículo 144.
- **Artículo 284.** Derecho Real Accesorio de Superficie (DRS). DRS es un instrumento de captura de valor del suelo para explotar con proyectos inmobiliarios las áreas libres aprovechables de la infraestructura de transporte.
- **Artículo 285.** Ejecución de proyectos de sistemas de transporte público bajo principios DOTS. Permite una revisión excepcional de los POT para que las entidades territoriales puedan incorporar en sus instrumentos de planificación territorial estrategias de desarrollo orientado al transporte sostenible e instrumentos de captura de valor del suelo.
- **ARTÍCULO 372°. Vigencias Y Derogatorias.**

Se deroga el Artículo 13 de la Ley 2128 de 2021 donde se obliga a las ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Estratégico, Integrado o Masivo implementar políticas públicas, programas y acciones tendientes a garantizar que por lo menos el 30% de los vehículos operen con motores dedicados a gas combustible.

Se deroga la expresión “sistemas integrados de transporte masivo (SITM)” incluida en el artículo 9 de la Ley 1972 de 2019.

→ Desembolsos para la implementación de proyectos de transporte público cofinanciados por la Nación

Durante el primer año del Gobierno se han desembolsado \$665.004 millones de pesos en el marco de las obligaciones de la Nación establecidas en los convenios de cofinanciación, distribuidos así: para los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (Setp) por valor de \$157.253, Sistema Integrado de Transporte Masivo (Sitm) por valor de \$112.597 y Sistemas férreos por valor de \$395.154.

→ Encargo fiduciario SETP Ibagué

Adjudicación y suscripción del encargo fiduciario para la administración de los recursos del convenio de cofinanciación suscrito entre la Nación y el territorio para la implementación del proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público de Ibagué.

→ Metro Ligero de la Avenida 80 de Medellín

El 11 de noviembre de 2002, se firmó el contrato llave en mano con la Unión Temporal Metro 80 Medellín y una vez se cumplieron la totalidad de los requisitos precedentes, el 28 de abril de 2023, se inició la etapa de preconstrucción del proyecto con un presupuesto de 1,3 billones de pesos y 105 millones de euros.

Este contrato tendrá una duración de 78 meses y su ejecución se dará en cuatro etapas: 12 meses de preconstrucción, 48 de construcción, seis meses de puesta en marcha y 12 meses de garantía del servicio.

La Unión Temporal Metro 80 Medellín desarrollará los estudios y diseños, construcción de la infraestructura correspondiente al Metro Ligero, suministro, pruebas, puesta en marcha del material rodante y todo lo requerido para la operación, Plan de Manejo de Tráfico, protección y traslado de redes y la demolición y tenencia de los predios.

El 27 de junio de 2023, se firmó el “Convenio interadministrativo marco para aunar esfuerzos para aportar recursos necesarios para el desarrollo del proyecto metro ligero de la avenida 80, correspondientes a componentes no elegibles o elegibles que superen el valor de los recursos cofinanciados”, entre la alcaldía de Medellín y el Metro de Medellín. Este hito es muy importante para la ejecución del proyecto, toda vez que se garantiza la disponibilidad de los recursos faltantes para la ejecución del proyecto.

→ Inicio de operación gradual del Sistema Estratégico de transporte Público SETP para Valledupar.

El 2 de diciembre de 2022 se inició la operación del primer Sistema Estratégico de Transporte Público del país, en la ciudad de Valledupar, con una implementación gradual de rutas, que ha ido respondiendo a la planeación que se tenía de las mismas, así como a las necesidades de las comunidades y a la disponibilidad de vehículos por parte del operador de transporte, MOVIVALLE.

Para finales del mes de mayo de 2023, se contaba con la implementación de 9 de las 12 rutas propuestas en el diseño operacional del sistema. Estas 9 rutas están operando con 132 buses y 264 conductores, en promedio, se están movilizan- do 17.214 pasajeros/día hábil, sin contar los 2.000 pasajeros que movilizan las dos rutas del TPC que aún se encuentran operando.

Por otra parte, SIVA S.A.S como ente gestor del Setp, adjudicó a SUPERPOLO S.A.S por valor de \$44.530.910.580 la adquisición de 130 autobuses con capacidad para 25 pasajeros incluido el conductor, tren motriz IVECO dedicado a GNV con tecnología EURO VI y todas las normas técnicas, ambientales y de seguridad estipuladas en la reglamentación colombiana NTC 5206 y Conexas.

Estas 130 unidades se recibieron entre la última semana de octubre y la primera semana de noviembre de 2022.

→ Adjudicación del contrato de suministro e instalación de tecnología para el recaudo, gestión y control de la operación e información al usuario del SETP para Santa Marta

En el primer trimestre del año 2023 el ente gestor SETP Santa Marta adjudicó el contrato de suministro e instalación de tecnología para el recaudo, gestión y control de la operación e información al usuario del SETP para Santa Marta. Así mismo, el 25 de marzo de 2023 se adjudicó el contrato de interventoría.

La inversión total de los dos contratos es de \$22.944 millones de pesos, financiados al 100% con recursos de la Nación.

Con la implementación de estos componentes tecnológicos, el inicio de operación gradual del Setp para Santa Marta entra en su fase final y esta proyectada por el Ente Gestor SETP Santa Marta para los meses de noviembre o diciembre de 2023.

El proyecto contempla la instalación de los equipos tecnológicos para 540 buses que operaran el sistema, que contará con el recaudo centralizado con tarjeta propia, EVM (Tarjetas Bancarias), QR y manejo en efectivo; la implementación de dos centros de control de la operación, un centro de atención al usuario y una APP propia del Sistema para la movilización e información al usuario.

Con el proyecto se favorecerá a la totalidad de los pasajeros día del Transporte Público Colectivo (TCP) estimados en 166.550, y con la implementación del SETP hay una proyección de incrementar la demanda a 198.300 pasajeros día.

→ Aprobación de la Ley 2299 de 2023. Por la cual se adiciona y efectúan unas modificaciones al presupuesto general de la Nación de la vigencia fiscal de 2023”.

En el artículo 4 de la Ley 2299 de 2023, se definió un Apoyo a los Sistemas de Transporte Público del país, en el cual se definió que la Nación destinará recursos del presupuesto nacional para la financiación de los deficit operacionales en un monto no inferior a un billón de pesos (\$1.000.000.000.000), el cual será destinado a cubrir el deficit de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y a los Sistemas Estratégicos de Transporte (SETP) del país.

→ Proyecto Línea 2 del Metro de Bogotá. Contratación de la concesión del proyecto.

El 22 de noviembre de 2022 se emitió el documento CONPES 4109 con el concepto favorable a la Nación para otorgar garantía soberana a la Empresa Metro de Bogotá (EMB) para contratar operaciones de crédito público externo o interno hasta por la suma de 7,84 billones de pesos constantes de diciembre de 2021, o su equivalente en otras monedas, destinados a financiar el proyecto. Estas operaciones de crédito serán respaldadas con los aportes de la Nación y el Distrito, que están contemplados en el convenio de cofinanciación. Posteriormente, en este mismo sentido, el 16 de diciembre de 2022, la Comisión Interparlamentaria de Crédito Público emitió concepto único favorable para que la Nación otorgara

garantía soberana a la EMB para contratar operaciones en mención y el 9 de febrero de 2023 se emitió por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público la Resolución No. 0327, por la cual se autorizó a la Empresa Metro de Bogotá S.A. a gestionar la contratación de operaciones de crédito público externo.

El 15 de mayo del 2023 se inició el proceso de selección para la contratación del concesionario que adelantará la ejecución y la operación del proyecto Línea 2 del Metro de Bogotá.

Actualmente se está llevando a cabo el proceso de precalificación de las empresas interesadas en participar en la ejecución de este proyecto. Se tiene programado que el 5 de septiembre del 2023, la Empresa Metro de Bogotá publique la Lista de Precalificados para continuar con la segunda fase del proceso de selección, que se adelantará por medio de licitación pública internacional, cuya apertura será el 29 de septiembre del 2023 y el cierre el 14 de febrero del 2024. Conforme a los cronogramas se estima que la adjudicación del contrato de concesión se realice hacia marzo de 2024.

→ Proyecto Troncal Calle 13 de Bogotá. Contratación de la construcción de las obras para el proyecto.

Se viene adelantando los procesos de selección para adjudicar los contratos de obra para la construcción de la adecuación de la calle 13 al sistema de transporte público masivo, calzadas de tráfico mixto, nuevas ciclorrutas y espacio público, desde el límite occidental del distrito hasta la conexión con la intersección de Puente Aranda incluidas las demás obras complementarias en Bogotá D.C. Estos procesos contemplan un total de cinco lotes (Divididos en cuatro tramos para el corredor de la troncal y uno para el patio taller)

El 24 de abril fueron adjudicados los procesos de obra para los lotes 1 y 2, descritos a continuación:

Lote 1: Construcción de la intersección a desnivel de Puente Aranda y demás obras complementarias, para la adecuación al sistema Transmilenio de la troncal calle 13 en Bogotá D.C por valor de \$477.834.784.322

Lote 2: Construcción de la adecuación de la calle 13 al sistema de transporte público masivo, calzadas de tráfico mixto, nuevas ciclorrutas y espacio público, desde carrera 55 hasta la carrera 69F por valor de \$499.589.297.791.

Los dos procesos de selección para adjudicar los contratos de obra para los lotes 3 y 4, para completar las obras para el corredor troncal desde carrera 69F hasta el río Bogotá, cuentan con publicación de pre-pliegos desde el 15 de mayo; conforme al cronograma actual se espera la adjudicación de los contratos hacia agosto – septiembre de 2023

→ **Puesta al servicio el tramo 12 Sur del Sistema Integrado de Transporte Masivo Metroplús de Medellín**

El 13 de julio de 2023, finalizó la ejecución del tramo vial calle 12 sur en Medellín, tramo de importancia para la conexión de la pretronal del Sur (Envigado, Itagüí y Medellín) de Metroplús. Esta obra, que se realizó en un tramo aproximado de 1.6 kilómetros entre las avenidas Guayabal y Regional, se constituye en un eje de conexión multimodal entre Medellín, Envigado e Itagüí para priorizar la movilidad sostenible e incluyente en beneficio de los ciudadanos.

Los trabajos permitieron hitos importantes como la ampliación de la vía, que pasó de dos a tres carriles en las calzadas Norte y Sur. Así mismo, se conformó un lazo vial de cinco carriles en el sector que conecta a la 12 Sur con la Avenida 80 para facilitar el flujo vehicular. Otro logro destacado fue la construcción de un soterrado peatonal de 60 metros de longitud.

Con el proyecto se intervinieron 30.000 metros cuadrados de espacio público que incluyen urbanismo, seis módulos estacionarios para venteros y nuevos andenes para integrar a Medellín e Itagüí. También se realizó la modernización de todas las redes húmedas y secas del sector. La obra beneficia a cerca de 250.000 personas y permitió la generación de 108 empleos.

→ **Terminación de la construcción del Tramo 5B para la implementación del SETP de Popayán**

Movilidad Futura como ente gestor para la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público del municipio de Popayán, firmó el 28 de diciembre del 2021 el acta de inicio de la construcción, rehabilitación y mejoramiento vial del Tramo 5B “calzada secundaria este de la Carrera 9 entre calles 11N y 27N” incluida la construcción del espacio público, para el SETP de la ciudad. El proceso de licitación de esta obra fue adjudicado al contratista CONSORCIO SANNAZARO por un valor de \$8.735.889.922

En este tramo se realizó la renovación total de la infraestructura tanto peatonal como vehicular del lugar, construcción de andenes, vías y franja de circulación de bici usuarios, rehabilitación de la malla vial y la construcción del espacio público, con el objetivo de renovar en su totalidad la infraestructura peatonal.

Además, dentro del proyecto se realizó un cambio en la intersección Carrera 9 con Calle 18N, ya que esta contaba con una intersección a nivel tipo glorieta de dos carriles de circulación, y que operaba a capacidad de acuerdo con el estudio de tránsito realizado. Adicionalmente, presentaba grandes dificultades para la movilidad peatonal y ciclistas del sector, generándose pasos peatonales a riesgo que no cumplían con las distancias mínimas de instalación para una glorieta. Por lo tanto, se realizó la mejora de la intersección, de tal forma que se garantice la seguridad, accesibilidad y conectividad, especialmente para los usuarios más vulnerables, a través de una intersección semaforizada a nivel.

→ Regiotram de Occidente:

Regiotram de Occidente está concebido como el primer sistema tipo tren-tram 100% eléctrico del país, que movilizará cerca de 40 millones pasajeros por año. Se convertirá, además, en el primer paso para que Colombia desarrolle sus sistemas férreos de transporte público en la escala urbano-regional.

El proyecto conectará los municipios de Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá con Bogotá en un servicio que operará como tren de cercanías en las zonas suburbanas y rurales y como tranvía en zonas urbanas, tendrá una longitud de 40 kilómetros y 17 estaciones, 9 de ellas ubicadas en el Distrito Capital y 8 en los municipios de la Sabana de Occidente. Una de sus estaciones tendrá correspondencia con la Primera Línea del Metro de Bogotá a través del corredor férreo que recorre la capital del país. Se estima que el proyecto, al inicio de la operación, movilice aproximadamente 130.000 pasajeros en día hábil.

- Asimismo, se resalta que en el primer año de administración se han logrado avanzar en los siguientes temas indispensables para la entrada en operación:
- Se cuenta con el 98% de área requerida (públicos + privados).
- En el mes de junio de 2023, se inició la construcción del taller el Corzo, indispensable para la operación del proyecto.
- En el mes de marzo de 2023, se logró el cierre Financiero del proyecto.
- Adecuación del Taller ANI- PK5 (98% avance).

- Se avanza en los trámites de traslado de redes secas y húmedas del proyecto.
- Se han adelantado las gestiones necesarias para la construcción de las estaciones elevadas en la Av. 68 (Troncal en Construcción), Av. Ciudad de Cali y Av. NQS (Troncal TM en operación), con el objetivo de disminuir la distancia de desplazamiento de usuarios, mejorando la integración física con Transmilenio. En ese sentido, el 29 de junio de 2023 se suscribió un convenio interadministrativo entre el IDU y el ente gestor, cuyo objeto es “Aunar esfuerzos administrativos, técnicos y financieros para adelantar las obras requeridas para la integración física entre Regiotram de Occidente y el Sistema Integrado de Transporte de Bogotá - Estaciones en Puentes Elevados”, los aportes ascendieron a 136.500 millones por parte del Distrito.

→ **Innovaciones tecnológicas en la Implementación del SETP para la ciudad de Montería**

Para la implementación y entrada en operación del SETP para la ciudad de Montería, propuesta para el mes de agosto, el ente Gestor Montería Amable contrato con recursos Nación del convenio de cofinanciación por un valor de \$3.470 millones de pesos el “Suministro e instalación de la plataforma tecnológica para el manejo del sistema estratégico de transporte público de pasajeros de Montería”.

Este sistema se orienta esencialmente al pasajero, por lo que su objetivo principal es entregar al usuario información ágil, en tiempo real, facilitar el pago del servicio mediante diferentes medios como: tarjeta para pago electrónico, tarjetas bancarias, códigos QR y pago vía Web.

Además, ofrece al usuario la posibilidad de planear su viaje a través de la aplicación BusApp donde podrá conocer el trazado de las rutas, los sitios de parada, la hora de llegada del servicio donde se encuentre, sumado a lo anterior el sistema permite realizar transbordos entre las diferentes rutas del sistema.

3. Plan maestro nacional para de sistemas inteligentes de transporte (SIT)

El Plan Maestro Nacional SIT – PMN SIT es un documento dinámico de planificación a diez (10) años que proporciona un diseño conceptual para guiar el crecimiento y el desarrollo de los SIT en el país. Este plan maestro incluye análisis, recomendaciones y propuestas no solo para la ciudadanía sino para todos actores estratégicos involucrados.

El PMN SIT desarrolla el concepto de servicios SIT, aporta como marco de referencia para los servicios SIT la ISO 14813-1, prioriza los servicios a desarrollar por las entidades territoriales, aporta una metodología para la elaboración de proyectos SIT y estructura un plan de implementación de estos proyectos teniendo como punto de referencia las necesidades identificadas en el diagnóstico.

El Plan Maestro Nacional de SIT tiene como objetivo guiar el crecimiento y desarrollo de los ITS 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.

Alinear al sector de la infraestructura, tránsito y transporte y todas sus entidades estratégicas y articular los servicios ITS priorizados por el país, teniendo de referencia el comité intersectorial de ITS.

Dicho documento se realizó por medio de una cooperación internacional con el gobierno de la República de Corea del Sur, que adelantó el Ministerio de Transporte con su homólogo en dicho país, el Ministerio de Tierras, Infraestructura y Transporte (MOLIT), esto gracias a un Memorando de Entendimiento (MoU por sus siglas en inglés) suscrito en el mes de octubre del año 2010 y que aún permanece vigente.

El Plan maestro fue implementado por medio de la resolución No. 200223040028675 del 23 de mayo de 2022, por medio de la cual se adopta el PMN SIT la cual incluye el estándar de interoperabilidad nacional y hacia nuestras fronteras para compartir información del sector.

Desde agosto del 2022 a la fecha, hemos trabajando en la fase II del SINITT, la cual se está realizando en cooperación con el gobierno de Corea de Sur, bajo un convenio de cooperación, en el cual se busca implementar el centro de control e integración del SINITT fase uno y la implementación del centro avanzado de tráfico para las vías Bogotá-Guaduas y Bogotá-Villavicencio. Para esto, el Ministerio de Transporte asumió como compromiso la selección y adecuación de un espacio físico para el Centro de control del SINITT.

En el marco de este trabajo, se realizaron visitas técnicas en compañía del equipo experto ITS en las diferentes comisiones enviadas por el gobierno de Corea, con el fin de encontrar un lugar conforme a las especificaciones sugeridas por el MOLIT.

De la misma forma se iniciaron las gestiones para solicitar los permisos en la concesión Bogotá-Villeta y en el Invias para la instalación de los equipos en campo que hacen parte del centro avanzado de Tráfico.

4. Ciudades inteligentes

El Ministerio de Transporte participa activamente en la iniciativa de ciudades inteligentes liderada por el Ministerio de tecnologías de la Información y Comunicaciones (MINTIC), para esto, el Ministerio de transporte tiene dos convenios firmados con las ciudades en términos de apoyo de escenarios técnicos de movilidad inteligente. El primer convenio es con la ciudad de Manizales y otro, con la ciudad de Barranquilla. Para la primera ciudad se aportó desde el Ministerio de Transporte, el liderazgo técnico en ITS para que la ciudad desplegara el centro de gestión de movilidad (Sistema Inteligente local para la infraestructura el tránsito y el transporte) el cual ya fue realizado y está próximo a inaugurar.

Por su parte, en la ciudad de barranquilla se aportó en el planteamiento del sistema de recaudo para el transporte público liderado desde el Área metropolitana de Barranquilla (AMB), este proyecto termina en junio y debe ser revisado para que sea viable cerrar el convenio, se requiere una visita de campo para evidenciar todos los avances en la ciudad. Por el momento, el AMB ha seguido desplegando los validadores a bordo de los vehículos sin embargo se requiere revisar como está el escenario operacional del sistema de recaudo.

5. Facilidades y beneficios para el usuario

→ Instrucciones para atender los choques simples

En cumplimiento del artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, el Ministerio de Transporte expidió la circular que imparte las instrucciones atender los choques simples, en los que solo se presenten daños materiales.

La circular señala que en los accidentes de tránsito en los que se causen solo daños materiales, sin importar si los vehículos involucrados estén asegurados o no, los conductores deben retirar sus vehículos inmediatamente, así como cualquier elemento que pueda interrumpir el tránsito, aunque antes deberán hacer el recaudo del material probatorio del accidente.

Esta instrucción está enfocada en disminuir la congestión, el caos vehicular que se desencadenan a raíz de estos choques y mejorar las condiciones de movilidad de todas y todos los colombianos.

→ Descuento en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat)

De conformidad con las facultades del Ministerio de Transporte, en relación con el cumplimiento de la obligación de que todos los vehículos automotores que transitan por las vías del país cuenten con su SOAT vigente, que se realiza a través de operativos de control y verificación en el sistema RUNT por parte de las Autoridades y Organismos de Tránsito a nivel nacional, hemos trabajado en la reiteración a las mencionadas autoridades, sobre la relevancia y necesidad de realizar el debido proceso a su cargo para lograr el cumplimiento de la precitada obligación, so pena de la imposición de las sanciones que procedan por el incumplimiento del deber legal de tener su SOAT vigente para transitar en el territorio Nacional.

Aunado a lo anterior, el Gobierno Nacional, con ocasión a lo definido en el artículo 7 de la Ley 2161 de 2021, logró la instalación de la mesa de trabajo intersectorial con las entidades asociadas al SOAT, en la cual, participamos activamente y se han logrado abordar y analizar propuestas que permitan encontrar

soluciones a las problemáticas que presenta actualmente dicho seguro (evasión, fraude, siniestralidad y reglamentaciones del SOAT), en el corto, mediano y largo plazo, en beneficio de la ciudadanía en general como actores de las vías.

En esta Mesa Intersectorial, participamos con representantes del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Salud y Protección Social, Superintendencia Financiera de Colombia, Superintendencia Nacional de Salud, Superintendencia de Transporte, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud y Fiscalía General de la Nación; Por lo que, durante estos primeros 100 días de Gobierno, se han revisado las diferentes propuestas que propendan por mitigar y aliviar el funcionamiento del SOAT en el contexto Nacional, dada la importancia de esta política para la atención de víctimas de accidentes de tránsito en el país y la búsqueda de la disminución de siniestros viales en Colombia.

Gracias a la coordinación entre el Ministerio de Hacienda, la Superintendencia Financiera y el Ministerio de Transporte se logró un descuento del 50 % en la tarifa del Soat para motos de bajo cilindraje (menor a 200 c.c.), taxis, microbuses urbanos, microbuses de servicio público urbano y microbuses de servicio público intermunicipal.

Esta medida tiene la intención de enfrentar la evasión en la compra del Soat, Según cálculos preliminares, alrededor de nueve millones de motos se verían beneficiadas con el descuento.

→ **Ampliación cobertura póliza antiterrorismo**

El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, tiene contratada la póliza de Terrorismo, para cubrir los vehículos automotores terrestres y las embarcaciones fluviales de servicio público.

Se incluyó en la Ley 2272 de 2022, el artículo 15, que extiende los alcances de la Póliza de Terrorismo en los siguientes términos:

“No obstante la existencia de líneas de crédito para reposición o reparación de vehículos, el Gobierno Nacional mantendrá el seguro de protección de vehículos de transporte público urbano e intermunicipal, terrestre o fluvial, así como la carga y la tripulación, a fin de asegurarlos contra los actos a que se refiere el artículo 6 de la Ley 782 de 2002, o en los casos en que la alteración del orden

público lo amerite, incluidos los ataques terroristas cometidos por grupos armados organizados al margen de la ley, grupos armados organizados, estructuras armadas organizadas de crimen de alto impacto o delincuencia común, casos en los cuales el afectado no podrá acceder a los dos beneficios”.

Esta póliza es un beneficio impulsado por el Gobierno Nacional y una garantía para todos los ciudadanos del país, propiamente para todos los transportadores, dado que tiene como objeto dar cobertura a todos los vehículos automotores terrestres y las embarcaciones fluviales de servicio público que resulten afectados por actos terroristas.

→ Inicio Operación RUNT 2.0

El 23 de mayo de 2023 inició la operación del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT 2.0 con el contrato de concesión 604 de 2022 suscrito entre la Concesión RUNT 2.0 S.A.S. y el Ministerio de Transporte, el cual cuenta con cuatro (4) premisas principales:

1. Sistema integrado y colaborativo: intercambio y acceso a la información entre entidades estratégicas por medio de un sistema unificado y de fácil acceso.
2. Sistema seguro, confiable y efectivo: datos confiables y de calidad que permiten tomar decisiones estratégicas.
3. Sistema centrado en el ciudadano: amigable con el ciudadano, acceso a medios digitales para una respuesta más ágil.
4. Sistema a la vanguardia de la tecnología: capaz de atender los retos de la transformación digital, adaptable a los tecnológicos de la nueva era.

→ Renovación de las licencias de conducción

Buscando generar las condiciones que permitan avanzar en la Justicia Social, el Ministerio de Transporte implementó la estrategia de “pico y cédula” para organizar el proceso de renovación de la licencia de conducción de los y las colombianas a las que se les venció el documento el 20 de junio de 2023. El objetivo era que frente a la situación de obligatoriedad de renovación de la licencia de conducción y con mecanismos de comunicación y decisiones administrativas se agrupara de forma coordinada y organizada la concurrencia hacia los organismos de apoyo al tránsito para que la renovación se realizara de manera

coordinada, y evitar así demoras, congestiones o contratiempos en los Centros de Reconocimiento de Conductores y los Organismos de Tránsito municipales, departamentales y distritales.

De acuerdo con el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT 2.0, el 20 de junio se vencieron aproximadamente 4.377.765 licencias en todo el país y se renovaron 998.315 al 30 junio, que corresponden a ciudadanos y ciudadanas cuyos documentos se vencían entre el 1 y el 31 de enero de 2022, que se vieron cobijados por la Ley 2161 del 2021 que ampliaba el plazo por dos años. Hay que mencionar que la sentencia C-261 de 2022 de la Corte Constitucional declaró inexecutable el artículo 11 de dicha ley, dejando como fecha límite para la renovación, el 20 de junio del 2023.

Por lo anterior, se emitió la Circular 20224200000137 de 2022 en la que estableció un Pico y Cédula para la renovación y evitar congestiones. en los organismos de tránsito y Centros de Reconocimiento de Conductores. Así como las circulares 20221010000297 de 2022 que amplió la cobertura y la 20231010000237 de 2023 amplió el plazo hasta el 31 de diciembre para que en el sistema RUNT, sean válidos a nivel departamental, los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz que expidan los Centros de Reconocimiento de Conductores de la jurisdicción de ese departamento y estos, puedan ser aceptados por cualquier organismo de tránsito ubicado en el mismo departamento para el trámite de renovación de la licencia de conducción.

→ Ampliación de plazo para que los Centros Integrales de Atención al Conductor (CIA) y Organismos de Tránsito ajusten las condiciones técnicas y jurídicas que les permita operar a través del sistema HQ-RUNT

Se expidió la Circular No. 20224010000187 del 2022, dirigida a Centros Integrales de Atención - CIA, Organismos de Tránsito y Superintendencia de Transporte, en la que se extendió el plazo hasta el 28 de febrero de 2023, para que para que los Organismos de Tránsito y Centros Integrales de Atención - CIA ajusten las condiciones técnicas y jurídicas que les permita operar exclusivamente a través del sistema HQ-RUNT, registrando por este sistema la validación de identidad y asistencia de los usuarios al curso sobre normas de tránsito.

Con esta medida se busca garantizar la prestación del servicio ofrecido por estos organismos y la realización de cursos sobre normas de tránsito a presuntos infractores para la obtención de los beneficios establecidos en la normativa vigente. Adicionalmente, tras prórrogas sucesivas y frente a manifestaciones de los ciudadanos, gremios, actores y autoridades de control; se emitió la circular 20234200000377 de 2023 que informa sobre la superación de inconvenientes haciendo exigible que el Registro Único Nacional de Tránsito R.U.N.T 2.0 sea la única fuente de información que genere y realice todos los cursos sobre normas de tránsito dando cumplimiento a la Resolución 20203040011355 de 2020 de manera efectiva y eficiente, mejorando la prestación del servicio al ciudadano.

Al 30 de junio 108 Centros Integrales de Atención han registrando cursos comparendos, donde del 1 enero al 30 junio registraron en el RUNT 35.883 cursos, en el caso de los Organismos de Tránsito 108 registraron cursos comparendos, en el cual del 1 enero al 30 junio registraron en el RUNT 37582 cursos comparendos, para un total de cursos registrados de 73465.

→ **Formalización y fortalecimiento del Servicio a los Usuarios**

La Superintendencia de Transporte a través de las Delegaturas de Puertos y de Protección de los Usuarios del Sector Transporte fortaleció su estrategia denominada “Colombia Fluvial: Sello de Formalización 2023”, la cual tiene como objetivo promover a más empresas de transporte fluvial para que cumplan con las condiciones de habilitación, seguridad, y registro de información en el Sistema Vigía.

Así mismo, mediante el programa “Ruta Fluvial para la Paz” se acompaña a los empresarios, inspectores fluviales, instituciones educativas, entidades territoriales y usuarios, con la realización de mesas de trabajo, capacitaciones y talleres, para socializar los derechos y deberes del servicio público fluvial, mediante los cuales se ha llegado a Departamentos como Caquetá, Guaviare, Putumayo, Vaupés, Chocó y Vichada, entre otros, en donde este medio de transporte es fundamental para movilizarse entre los municipios más alejados.

A la fecha, se han llevado a cabo 19 operativos de inspección, correspondientes a la primera ronda de las actividades planeadas dentro de la estrategia. Para la vigencia 2023, se ha priorizado la implementación de la estrategia en 37 zonas de operación fluvial, entre ellas se encuentran Antioquia, Atlántico, Córdoba,

Caquetá, Vichada, Vaupés, Putumayo, Meta, Guainía, Chocó, Magdalena, Bolívar, Boyacá, Caldas, Cundinamarca, Guaviare, Huila, Tolima, Santander, entre otras.

Mediante el programa “Ruta Fluvial para la Paz”, se acompaña a los empresarios, usuarios y actores relevantes como inspectores fluviales, instituciones educativas y entidades territoriales, a través de mesas de trabajo, capacitaciones y talleres. A la fecha se han visitado poblaciones de los ríos Magdalena, Sinú, Amazonas, Inírida, Guaviare, Putumayo, Manacacías, Meta y Magdalena, capacitando alrededor de 1.000 personas en regiones en donde el transporte fluvial es primordial para el desarrollo económico. Así mismo, se han llevado a cabo más de 20 visitas de verificación. Las capacitaciones en derechos y deberes se realizan mediante espacios de diálogo, con la finalidad de crear una cultura de cumplimiento de las responsabilidades y respeto de los derechos en el servicio público de transporte fluvial, para optimizar la relación entre usuarios y empresarios, y promover buenas prácticas en el sector; asimismo, se aplican talleres de conocimientos previos y diagnóstico empresarial y visitas a las empresas de transporte fluvial de pasajeros, para verificar las condiciones y dinámica en la prestación de los servicios.



III. DERECHO HUMANO A LA ALIMENTACIÓN

El acceso físico a alimentos es un concepto clave que busca potenciar el campo colombiano mediante la implementación de cadenas de suministro eficientes, digitales y tecnificadas. Uno de los pilares fundamentales de esta estrategia es el desarrollo de un transporte eficiente a lo largo de la cadena logística agropecuaria.

En este sentido, es necesario enfocar los esfuerzos en mejorar la accesibilidad y conectividad para el transporte de alimentos, para lo cual se ha proyectado, entre otros, la intervención y el mejoramiento de las instalaciones portuarias fluviales para asegurar un óptimo funcionamiento y capacidad logística. Para medir los avances en este objetivo, se han establecido indicadores de primer nivel, siendo uno de ellos la intervención de 12 instalaciones portuarias fluviales en la línea base del año 2022. La meta para el cuatrienio es alcanzar un total de 117 intervenciones exitosas.

Este enfoque busca no solo mejorar el acceso a los alimentos para la población, sino también impulsar el desarrollo agrícola y ganadero, fomentando la productividad y competitividad del sector. La implementación de sistemas logísticos

modernos y eficientes garantizará la disponibilidad y distribución oportuna de los productos agrícolas, beneficiando tanto a los productores como a los consumidores finales. Con estas acciones, se busca fortalecer la seguridad alimentaria del país y promover el crecimiento sostenible del sector agropecuario.

1. Conectividad fluvial

Desde el inicio de Gobierno, tenemos como meta fortalecer la conectividad fluvial mediante la construcción de 105 muelles fluviales, aprovechando las cuencas hídricas de nuestra geografía como principal modo de transporte. Para alcanzar este objetivo, hemos destinado \$0,5 billones, lo que permitirá ejecutar esta infraestructura y beneficiar a más de 2 millones de colombianos, acercando la oferta social del estado y generando nuevas oportunidades en las regiones remotas de Colombia.

El Plan Nacional de Desarrollo también ha promovido el modo fluvial para mejorar las condiciones operativas y aumentar la competitividad del país. En el marco de este plan, se prevé intervenir 84 infraestructuras viales a cargo del INVIAS y 21 bajo la jurisdicción de Cormagdalena.

El INVIAS ha invertido \$598.000 millones para la intervención de 84 muelles, con 40 nuevas construcciones y 44 mejoras y/o mantenimientos. De los 40 muelles a construir, con una inversión de \$476.300 millones, 6 están en ejecución y 34 están por contratar. Igualmente, se destinan \$121.700 millones para mantener y/o mejorar 44 muelles, de los cuales 11 están en ejecución y 33 en proceso de contratación.

Es importante destacar que se ha establecido el compromiso de que el 25% de las intervenciones fluviales se realicen en territorios de comunidades negras, afro, raizales y palenqueras.

Para cumplir con este objetivo, el Viceministerio de Infraestructura ha trabajado en conjunto con el Departamento Nacional de Planeación, el Instituto Nacional de Vías y Cormagdalena para priorizar las comunidades que se beneficiarán de estas intervenciones. Además, se ha establecido una alianza estratégica con Cotecmar para que esta empresa del Estado coordine y desarrolle la construcción de los muelles fluviales.

Adicionalmente, existen unos retos que requieren el trabajo de las instituciones y autoridades nacionales que aunando esfuerzos permitirá el fortalecimiento fluvial del país:

- Fortalecer las instituciones para atender las necesidades del modo técnicas, normativas, de información, planeación e información.
- Desarrollar e implementar el Sistema de Información fluvial
- Expedición de reglamentos fluviales y generar el fortalecimiento normativo.
- Analizar e implementar diferentes fuentes para la financiación recurrente del modo.
- Potenciar la red fluvial como medio de conexión, abastecimiento y acceso a servicios para comunidades apartadas y ubicadas en zonas vulnerables.
- Promover la accesibilidad, conectividad y seguridad de las vías fluviales del país.
- Fomentar la preservación ambiental de las cuencas y sus entornos.
- Contribuir a la reducción de la pobreza y a mejorar las condiciones de vida de las poblaciones de las diferentes cuencas hidrográficas del país.
- Mejorar la soberanía colombiana y promover relaciones internacionales en las cuencas limítrofes del país.

Con el objetivo de mejorar la infraestructura de transporte fluvial y fomentar el transporte intermodal en Colombia, se han suscrito 15 contratos para la construcción y mantenimiento de muelles fluviales en diferentes zonas del país, que se detallan a continuación:

- Actualmente, se encuentran en construcción 5 muelles en Nuquí (Chocó), Orocué (Casanare), 2 en Cartagena de Chairá (Caquetá) y Puerto Silencio (Putumayo). Estos proyectos están en la etapa de ajuste a los estudios, diseños y trámites de permisos ambientales.
- Se está llevando a cabo el mantenimiento de 10 muelles en Santa Genoveva y Beté (Chocó), Puerto Alegría, El Encanto y Puerto Arica (Amazonas), Vigía del Fuerte (Antioquia), San Felipe - Guainía, Puerto Arango y Curillo - Caquetá, y El Retorno - Guaviare, para garantizar su óptimo funcionamiento. Estas iniciativas buscan conectar eficientemente las zonas rurales del país, impulsando el desarrollo y la accesibilidad de las comunidades a través del transporte fluvial y su integración con otros modos de transporte.

Así mismo, Cormagdalena, aportará a la conectividad regional fluvial de las comunidades ribereñas del río Magdalena y a la meta de gobierno, construyendo 21 muelles flotantes en su zona de jurisdicción. Se avanza en la fase uno del proyecto de construcción de muelles fluviales, correspondiente a estudios y diseños, para ello se realizaron las visitas técnicas, estableciendo los puntos iniciales de intervención, divididos así: Bajo Magdalena: 12 Municipios, Medio Magdalena: 8 Municipios y Alto Magdalena: 1 Municipio. La meta establecida a cargo de la Corporación es de 21 muelles flotantes construidos.

2. Plan Maestro Fluvial 2022

El fortalecimiento institucional del Ministerio de Transporte enfrenta diversos desafíos en el sector fluvial. Existe una carencia de planificación integrada para fomentar la intermodalidad, así como la ausencia de equipos suficientes con conocimientos especializados en este modo de transporte. Además, la información y estadísticas relacionadas están dispersas entre diferentes entidades del sector.

En términos de infraestructura, se evidencia la falta de señalización o el deterioro de la existente, junto con altos niveles de sedimentación que afectan el calado de los canales. La inversión en el transporte fluvial ha estado rezagada en comparación con otros modos de transporte, lo que representa un obstáculo para su desarrollo.

El posicionamiento y promoción del modo fluvial también enfrentan desafíos, ya que la construcción y el mantenimiento de embarcaciones se realizan de manera empírica en regiones apartadas, y hay un déficit de formación especializada en las tripulaciones. Es fundamental actualizar el inventario de la infraestructura fluvial del país para mejorar su gestión.

En cuanto a la regulación, se destaca la ausencia de normatividad relacionada con requerimientos ambientales sobre emisiones y vertimientos por parte de las embarcaciones. La expedición de reglamentos necesarios para el desarrollo del transporte fluvial y un marco regulatorio técnico y económico son esenciales para encauzar los esfuerzos hacia objetivos de seguridad, interoperabilidad, asequibilidad, eficiencia y confiabilidad.

Finalmente, se plantea la importancia de promover esquemas asociativos como las “obras de beneficio común” y la implementación de esquemas mixtos de co-financiación de inversiones con recursos provenientes de la banca multilateral para impulsar el financiamiento del transporte fluvial en el país.

En el ámbito de la infraestructura, se han planteado varias acciones. En primer lugar, se ha establecido una mesa de revisión para priorizar la intervención de los muelles de INVIAS y Cormagdalena, en colaboración con el DNP, UPIT y VMI. Además, se realizará una revisión de las necesidades de infraestructura de cabotaje.

En cuanto a las consultorías, la ANI no llevará a cabo la consultoría sobre el modelo económico de los muelles, pero en su lugar, se realizará un estudio de prefactibilidad a través de la UPIT. Por otro lado, el DNP revisará el alcance de la consultoría para la modernización de la flota.

En relación a la estructuración de proyectos, se llevará a cabo una revisión del modelo propuesto para el proyecto en el Río Meta, con la participación de la ANI, INVIAS y VMI en una mesa de trabajo conjunta.

Estas acciones hacen parte de la creación de la mesa de trabajo fluvial, para promover el desarrollo y mejorar la infraestructura en el sector, buscando potenciar el transporte fluvial y la conectividad en el país.

3. Todos somos Pazcífico

Con el propósito de impulsar el programa de conectividad fluvial del Fondo Todos Somos Pazcífico (FTSP) en el Litoral Pacífico colombiano, se han llevado a cabo gestiones para firmar convenios interadministrativos. Estos acuerdos involucran a la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD), la Fiduprevisora representando al FTSP, los alcaldes de los municipios beneficiados y el Ministerio de Transporte.

El objetivo de estos convenios es coordinar acciones interinstitucionales para desarrollar estrategias y proyectos de transporte que mejoren la conectividad y seguridad de las vías fluviales en el Pacífico Sur del país, abarcando el tramo entre Tumaco y Buenaventura. Los municipios beneficiados incluyen El Charco, Francisco Pizarro, La Tola, Mosquera, Olaya Herrera, Santa Bárbara de Iscuandé, Timbiquí y López de Micay, en el marco del préstamo otorgado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF).

Estos acuerdos también facilitarán la ejecución de actividades y obras del programa, sirviendo como un mecanismo para la gestión y seguimiento de los proyectos hasta su culminación, y para la entrega de los bienes, obras y consultorías financiadas a través del préstamo.

Desde el 7 de agosto de 2022 hasta la fecha actual, el Ministerio de Transporte, a través del Viceministerio de Infraestructura, ha avanzado en los procesos necesarios para formalizar la suscripción de estos importantes convenios.

Hemos logrado la suscripción de los convenios con los municipios de La Tola, Timbiquí y López de Micay, los cuales ya están debidamente formalizados en la plataforma Secop I.

Por parte del Viceministerio de Infraestructura, se han llevado a cabo los estudios previos, la matriz de riesgos y la lista de chequeo necesarios para la suscripción de los convenios con los municipios de El Charco, Francisco Pizarro, Olaya Herrera y Santa Bárbara de Iscuandé. Actualmente, dichos convenios se encuentran en la fase de firmas, una vez termine la ley de garantías, los municipios firmarán.

Además, estamos trabajando en la gestión conjunta con el equipo del FTSP para programar reuniones con todas las partes involucradas y poner en marcha las actividades contempladas en los convenios.

Adicionalmente, como parte del Comité Técnico de Conectividad en Transporte, la Dirección de Infraestructura ha estado brindando apoyo y seguimiento al avance del componente de Conectividad del FTSP, que incluye diversas actividades para potenciar la conectividad en la región. En éste se avanzó en las siguientes actividades:

- Contrato de consultoría para realizar los estudios y diseños para construcción de 7 muelles (La Tola, Santa Bárbara de Iscuandé, El Charco, Mosquera, Olaya Herrera en Nariño, y en el Cauca: Timbiquí y López de Micay).
- Contrato de consultoría para la estructuración del modelo de administración, operación y mantenimiento de los muelles.
- Proceso de contratación de las obras del Muelle La Tola (actualmente se encuentra en revisión de los términos de referencia por parte del Banco Mundial para lanzar el proceso de licitación).

4. Navegabilidad principales ríos

En lo referente a la navegabilidad, este Ministerio a través de sus entidades adscritas y aliadas, trabaja en la estructuración de proyectos y ejecución de actividades para los ríos Magdalena, Atrato, Meta, brazo de Mompox y Canal del Dique, que se encuentran priorizados en el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia mundial de la vida”.

→ Río Magdalena

En cumplimiento del Plan Nacional de Desarrollo, el Ministerio de Transporte, a través de Cormagdalena avanza en la estructuración técnica del proyecto del río Magdalena. Este proyecto hará que el río más importante de Colombia, que fuera el motor de desarrollo desde la época colonial, sea el eje fundamental del transporte multimodal en el país, a través de la articulación de manera integral los orígenes y destinos en aspectos físicos y funcionales. Igualmente, apostándole al mejoramiento y modernización de la infraestructura de transporte, las prácticas comerciales y de facilitación del comercio, respondiendo de esta manera a los retos logísticos y comerciales e incrementando la competitividad del país, articulando las zonas industriales y productivas del interior del país, con los puertos de Barranquilla y Cartagena.

Después de un análisis exhaustivo y varias mesas de trabajo con la ANI y Cormagdalena, se tomó la decisión de realizar las obras civiles y el dragado del río mediante contratación de obra pública a cargo de Cormagdalena. Esta estrategia tiene como objetivo mejorar las condiciones de navegabilidad y convertir el río en un corredor logístico intermodal, en vista del aumento previsto en el transporte de carga nacional y de comercio exterior.

Como parte de la solución propuesta, se incluyen actividades de dragado en el tramo entre Barrancabermeja y Barranquilla, incluido el canal de acceso al Puerto de Barranquilla, obras de encauzamiento, mantenimiento y rehabilitación de estructuras existentes, y otras acciones para mejorar la navegabilidad y el tránsito de embarcaciones en el río.

Nuestra misión es recuperar la navegabilidad del río Magdalena, un pilar esencial para el desarrollo económico, social y ambiental del país. Nos enfrentamos a un desafío que requiere acciones a corto plazo con efectos duraderos. Para lograrlo, hemos enfocado nuestros esfuerzos en varios frentes.

Primero, buscamos establecer una confianza logística en el río Magdalena desde Puerto Salgar hasta Barranquilla y Cartagena, garantizando la accesibilidad y conectividad fluvial en toda la cuenca del río.

Segundo, nos comprometemos a mantener la sostenibilidad ambiental en torno al recurso hídrico de la cuenca del Magdalena, protegiendo su valioso entorno.

Tercero, invertimos en infraestructura para fortalecer la navegabilidad, con un enfoque especial en el mantenimiento del canal navegable en el 2023, el canal de acceso al Puerto de Barranquilla y el dragado hidráulico del canal del Dique.

Además, brindamos apoyo técnico y científico a las autoridades ambientales, de atención de desastres, autoridades locales y comunidades, asegurándonos de que las decisiones se tomen con el respaldo de información confiable y experta.

Fortalecemos la gobernanza de Cormagdalena para garantizar una gestión eficiente y transparente de los recursos y proyectos relacionados con el río Magdalena.

En cuanto a la inversión, destinamos recursos significativos para el dragado de mantenimiento en diferentes tramos, incluyendo Barrancabermeja - Pinillos, el brazo de Mompox y el canal de acceso al Puerto de Barranquilla, con un total de \$116.033 millones.

Estamos comprometidos con la recuperación y el desarrollo sostenible del río Magdalena, trabajando arduamente para que este importante recurso fluvial vuelva a ser una pieza clave en el progreso de nuestro país.

→ Plan de dragado del río Magdalena y canal de acceso al Puerto de Barranquilla

Cormagdalena, con el apoyo del Ministerio de Transporte garantiza la operatividad de la Zona Portuaria de Barranquilla y el sector entre Barrancabermeja y Barranquilla a través de la permanencia y continuidad de las obras de dragado, requeridas para mantener un canal de acceso confiable, mediante la asignación de los recursos presupuestales necesarios para lograr este objetivo.

En este sentido, hemos logrado la estabilidad de la profundidad del canal que ha permitido que el anuncio del calado operativo que emite la autoridad marítima a través de la DIMAR, se mantenga en 10 metros desde hace casi 5 meses. Lo

anterior, ha creado condiciones en las que el ingreso de buques de gran tamaño al puerto de Barranquilla sea histórico. De hecho, el pasado 5 de julio arribó a el buque con mayor cantidad de carga de maíz amarillo en la historia de la zona portuaria. 39,750 Toneladas que invitan a seguir trabajando por nuestro río Magdalena y aprovechar todo su potencial.

Con respecto a la estabilidad del canal navegable desde Barrancabermeja hasta Barranquilla, cabe resaltar que se ha logrado mantener de tal manera que el movimiento de carga permanece en los mismos niveles del 2022, cuando la carga llegó a su máximo histórico de más de 4,2 millones de toneladas.

Restauración de los ecosistemas degradados del Canal del Dique

Este proyecto fue adjudicado el 7 de diciembre de 2022 a la empresa SACYR CONCESIONES COLOMBIA S.A.S., con un presupuesto de \$2.782.754.253.672 pesos colombianos y un plazo de 180 meses para su realización.

De igual manera, el pasado mes de abril se adjudicó al Consorcio Dique MAI conformado por Mab Ingeniería de Valor S.A (40 %); Inypsa CW Infraestructures SI - Airtificial Cw Infraestructures Sucursal Colombia (40%), Geotecnia Y Cimientos Ingeocim SAS (20%), la interventoría del proyecto. Este es un contrato de 74 mil millones de pesos que se ejecutará durante los próximos 7 años y nueve meses con el que se pretende garantizar el cumplimiento en la construcción de las obras que beneficiarán a 1.5 millones de personas del Atlántico, Bolívar y Sucre.

El Proyecto de Restauración de los Ecosistemas Degradados del Canal del Dique, es un proyecto de carácter ambiental, en el cual se plantean obras medioambientales que propendan por garantizar la restauración ambiental y la optimización del canal navegable en el Canal del Dique.

Los objetivos para cumplir con la ejecución del proyecto tienen una importante interrelación con el recurso hídrico y sedimentológico que proviene del Río Magdalena y entra en los ecosistemas, los cuales se citan a continuación:

- Regulación activa del ingreso de caudales al sistema del Canal del Dique
- Control de tránsito de sedimentos entre el canal y las bahías de Cartagena y Barbacoas
- Control de inundaciones y control de niveles de agua en el canal
- Control de la intrusión salina
- Escenarios para la adaptación al cambio climático
- Mejoramiento de las conexiones ciénaga - ciénaga y ciénaga – canal

- Restauración de los ecosistemas Parque Nacional Natural Corales del Rosario y San Bernardo
- Restauración de rondas de ciénagas, caños y Canal del Dique
- Aseguramiento del recurso hídrico del canal para agua potable, riego, ganadería, pesca y otros servicios
- Optimización de la navegabilidad en el Canal

La hidrovía inicia en la bifurcación del Río Magdalena en el municipio de Calamar, y llega hasta su desembocadura principal en Pasacaballos, ubicada en la Bahía de Cartagena, donde en su trayecto atraviesa complejos de ciénagas y las desembocaduras en el delta de caño Correa y Boca Cerrada y los caños de Matunilla y Lequerica. El proyecto está dividido en quince (15) Unidades Funcionales, incluyendo una Unidad Funcional de Operación y Mantenimiento.

Dentro del alcance del proyecto de Asociación Público Privado, se contempla la intervención y posterior operación y mantenimiento de seis (6) de los complejos, donde se exceptúa el complejo C (Embalse de Guajaro). En este sentido, el complejo C, será administrado por la Corporación Autónoma Regional del Atlántico – CRA.

Con base en la división de los complejos ambientales, se identifican a continuación las intervenciones propias de cada una, en donde éstas comprenden infraestructura vial, diques de protección, obras para la interconexión de ciénagas, obras para el soporte de navegabilidad, construcción de esclusas, compuertas de control, paso de peces, entre otros.

El Proyecto contempla un plazo total de quince (15) años en los cuales se prevé que el concesionario realice el diseño, financiación, construcción, operación, mantenimiento y reversión de bienes a la Nación, obligaciones que se encuentran distribuidas en las diferentes etapas y fases que se describen a continuación.

La ejecución del Macroproyecto del Canal del Dique está dividida en tres etapas: Etapa de Preconstrucción (18 meses), Etapa de Construcción (51 meses), Etapa de Operación y Mantenimiento (105) meses y Etapa de Reversión (6 meses), para un total de plazo del contrato de quince (15) años.

Por otra parte y en atención a los compromisos adquiridos con las comunidades y actores sociales del área de influencia del proyecto, desde el Equipo Social de la Agencia Nacional de Infraestructura se diseñaron e implementaron en dos

momentos del tiempo septiembre de 2022 y junio de 2023, estrategias de información y participación del proyecto direccionadas a involucrar a las comunidades del área de influencia.

Durante el mes de septiembre de 2022 se realizaron mesas de trabajo con las comunidades de los municipios de Campo de la Cruz, San Estanislao, Luruaco, Calamar, Repelón y San Cristóbal. Así mismo, en el mes de junio de 2023 se desarrollaron mesas de trabajo con las comunidades de Santa Lucía, San Onofre y Arjona. Como resultado de estos espacios, se diseñó y alimentó una matriz que tuvo como propósito registrar las principales inquietudes de los diferentes actores sociales; esta matriz se constituirá en el insumo de gestión en las mesas técnicas (próximo nivel), en la construcción del PGSC a cargo del concesionario; como también, para efectos del seguimiento y monitoreo de las diferentes áreas.

→ Gestión de atención a las Órdenes de la JEP

En cumplimiento de las órdenes primera y segunda relacionada con la construcción del PROTOCOLO ARQUEOLÓGICO FORENSE para el Proyecto de Restauración de Ecosistemas Degradados del Canal del Dique y de la orden cuarta para la construcción del documento sobre los LINEAMIENTOS PARA LA SALVAGUARDA Y PROTECCIÓN DE ÁREAS DE INTERÉS FORENSE EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE dispuestas mediante el Auto AI-070/22 y proferidas por la Jurisdicción Especial para la Paz -JEP, desde el mes de noviembre de 2022 al 30 de junio de 2023, se han desarrollado 55 espacios interinstitucionales.

De igual manera y en cumplimiento de las órdenes primera y segunda, el 28 de junio se realizó la última Mesa Técnica N° 5 entre la ANI, la UBPD, la FGN y el ICANH para las discusiones finales y posteriores ajustes al documento del Protocolo Arqueológico Forense para su correspondiente radicación por parte de la ANI ante la JEP.

Finalmente, se realizó la elaboración del protocolo arqueológico forense en el cual participaron la ANI, ICANH, Fiscalía y la Unidad de Búsqueda, el cual fue enviado a la magistrada de la JEP para revisión y concepto de favorabilidad.

→ Obras de emergencia Salamina

De acuerdo con la sentencia de primera instancia del 4 de mayo de 2022, del proceso en el Tribunal Administrativo del Magdalena, relacionado con el fenómeno erosivo en la margen derecha del río Magdalena en el sector de Salamina, se han emitido diversas órdenes para abordar la problemática de manera integral.

El INVIAS ha sido instruido para llevar a cabo la relocalización de la variante de la vía 2710 Plato-Salamina, siguiendo las alternativas, recomendaciones y propuestas presentadas por la Sociedad Colombiana de Ingenieros, y basándose en los estudios y diseños a fase III realizados por la Universidad del Magdalena. Se ha establecido un plazo de 3 años para la ejecución de esta obra. Al respecto, en lo corrido del año 2023, el INVIAS a través de Findeter adjudicó los contratos de obra e interventoría para el mejoramiento de la vía, destinando recursos aproximados de \$28.000 millones; estas obras iniciaron en junio de 2023.

Asimismo, se ha ordenado al INVIAS la realización de obras para la estabilización y protección de la margen del río, con la construcción de 5 espolones para el control de inundaciones, con un plazo de 10 meses para su culminación; para lo cual, el INVIAS realizó las contrataciones de las obras por valor de \$62.160 millones

Por otra parte, se ha requerido a Cormagdalena llevar a cabo el dragado y disposición de sedimentos de la isla Tamarindo, para lo cual se han otorgado plazos de 2 meses para los trámites administrativos y presupuestales, y 2 años para la ejecución de las obras.

La Corporación realizó la contratación de las obras con una destinación de recursos del orden de \$25.324 millones y se encuentra en el proceso de legalización de los contratos para dar inicio a las actividades correspondientes.

Además, se ha dispuesto la conformación de un comité de cumplimiento de la sentencia, con la participación de delegados de las entidades involucradas, entre las cuales se encuentra el Ministerio de Transporte. Este comité se encargará de supervisar el avance y la efectividad de las medidas tomadas para solucionar la problemática del fenómeno erosivo en la margen derecha del río Magdalena en el sector de Salamina. Asimismo, en el marco de sus competencias, el Vice-ministerio de Infraestructura viene haciendo el seguimiento de los avances de las medidas en el sector de Salamina.

→ Río Meta

El Río Meta es la principal arteria fluvial de la región de la Orinoquía colombiana, por el área que cubre y el nivel de servicio que puede prestar como vía de transporte, se considera como una alternativa para la movilización de grandes volúmenes de carga entre nuestro país, Venezuela y diferentes países del mundo.

La Agencia Nacional de Infraestructura -ANI-, basada en las estrategias establecidas en el Plan de Gobierno para la reactivación del modo fluvial busca estructurar técnica, legal y financieramente un proyecto de Asociación Público Privada que contemple el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura necesaria para garantizar la navegabilidad del Río Meta, de tal manera que se garanticen herramientas técnicas, jurídicas y financieras para implementar el mejor esquema de desarrollo para este tipo de infraestructura y se logre prestar el servicio de navegabilidad del mismo, garantizando la óptima operación del canal navegable.

Sobre el corredor fluvial del río Meta, se cuenta con estudios y diseños a nivel de factibilidad realizados en el marco del convenio suscrito entre el Ministerio de Transporte - Instituto Nacional de Vías - Fundación Universidad del Norte, a través del contrato que tuvo como objeto: “Actualización de los Estudios y Diseños para la navegabilidad del río Meta entre Cabuyaro (K804) y Puerto Carreño (K0)” realizados entre el 27 marzo de 2012 y 26 de septiembre de 2013, que son de carácter público; sin embargo, desde la presentación de dichos estudios han pasado casi diez años, lo que ha generado variaciones de la dinámica fluvial y del área de influencia del proyecto sumado a cambios normativos que afectan la estructuración del proyecto y requieren de su actualización, validación, complementación y/o elaboración de los estudios y diseños que sean desarrollados por el consultor que logren minimizar la incertidumbre en el sector público y privado respecto del riesgo del proyecto, siendo por esto necesaria la suficiencia de la información y la eficacia de la misma, los cuales al ser basados en buenas prácticas nacionales e internacionales y otros mecanismos innovadores, minimizarán la incertidumbre en la ejecución del proyecto.

Este proyecto está dirigido a mejorar las condiciones de navegabilidad del río Meta entre Puerto López y Puerto Carreño, en el cual se debe identificar y establecer el conjunto de acciones que constituyan una alternativa a desarrollar que defina el canal normalizado, sobre el cual se hace el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura necesaria que permitan garantizar

la navegación en el río bajo el análisis de alternativas estudiadas y la definición de las configuraciones de convoyes tipo, mínimo bajo tres escenarios: 1. Navegación 12 meses, 24 horas día, con intervención de obras hidráulicas, contando con la utilización del Sistema de asistencia Satelital a la Navegación – SNS, 2. Navegación 8 meses, 24 horas día, mediante la utilización del Sistema de Asistencia Satelital a la Navegación – SNS, y 3. Una nueva alternativa desarrollada por el consultor, que incluya una solución intermedia entre las dos primeras enunciadas, de manera que se establezcan condiciones para la navegación segura de la embarcación de diseño, y en consecuencia, se satisfagan las fases de las demandas de transporte fluvial de las cargas generadas y demandadas en la cuenca.

Con este proyecto se pretende dinamizar la navegabilidad fluvial en Colombia, a través de un transporte más competitivo, seguro y limpio, permitiendo mejorar la integración regional de los departamentos de Casanare, Arauca, Meta y Vichada, integrando regiones apartadas del centro - oriente del país, promoviendo la movilización de carga y pasajeros, y buscando la intermodalidad con diferentes modos de transporte, tanto nacional como internacional por estar ubicado dentro de la zona hidrográfica del Orinoco.

Actualmente, se encuentra publicado el proceso para realizar la consultoría para la estructuración integral del proyecto de navegabilidad del río Meta por parte de la ANI por valor de \$8.500 que se encuentra en la fase de recepción de observaciones.

→ Río Atrato

En el marco de la actualización del Plan Maestro Fluvial que realizó el DNP en el 2022 se priorizan las obras de mantenimiento de la desembocadura y los muelles y embarcaderos del río Atrato como una apuesta de impacto regional para fortalecer la conectividad del territorio y facilitar la movilidad para la realización de las actividades cotidianas, para el acceso a los servicios y para la comercialización y provisión de insumos básicos.

Asimismo, el Plan Nacional de Desarrollo 2022 - 2024 ha establecido metas puntuales para el desarrollo fluvial, para lo cual, priorizó el proyecto de Navegabilidad del Río Atrato y sus afluentes. Esta meta se complementará con la apuesta en inversiones en infraestructura fluvial.

El INVIAS ejecutó una consultoría para realizar los estudios y diseños de navegabilidad en fase III para el río Atrato por valor de \$4.250 millones por parte del Consorcio Río Atrato 145. Estos estudios arrojaron como resultado en 2022 la construcción de dos muelles en el municipio de Riosucio y en Quibdó, los cuales estarán contemplados dentro de las intervenciones de infraestructura fluvial planteadas para el cuatrienio en cabeza del INVIAS.



IV. TRANSFORMACIÓN PRODUCTIVA, INTERNACIONALIZACIÓN Y ACCIÓN CLIMÁTICA

La transición energética busca una transformación justa, segura, confiable y eficiente, basada en el respeto a la naturaleza, la justicia social y la soberanía. Nuestro objetivo es lograr un desarrollo económico sustentado en la eficiencia energética, la utilización de nuevas fuentes energéticas y minerales estratégicos para la transición. En el sector del transporte, nos comprometemos a impulsar el avance tecnológico y fomentar la movilidad activa hacia ciudades y hábitats resilientes.

Además, estamos trabajando en líneas estratégicas orientadas hacia la gestión del cambio climático, la movilidad sostenible y la transición energética.

Con el fin de promover la eficiencia energética y la reducción de emisiones, nos encaminaremos progresivamente hacia formas de movilidad de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos de transporte.

Para lograr el ascenso tecnológico del sector transporte y promoción de la movilidad activa se viene trabajando en los siguientes retos:

- Estructuración del fondo y los programas de ascenso tecnológico de que trata el artículo 253 de la Ley 2294 de 2023, orientado a: i) sistemas de transporte, ii) vehículos de carga pesada (con peso bruto vehicular superior a 10500 kg), iii) volquetas y vehículos de carga liviana (camiones con PBV inferior a 10500 kg y camionetas de carga), y iv) taxis.
- Modernización del parque automotor de motocicletas hacia tecnologías cero emisiones.
- Estructuración de estándares de eficiencia energética en vehículos livianos.
- Fortalecimiento en la política de cofinanciación de sistemas transporte público.
- Promoción de la eficiencia energética en los modos férreos, acuáticos y aéreos.
- Fortalecimiento de los sistemas de información.
- Fortalecimiento de capacidades técnicas a los diferentes actores.
- Fortalecimiento y creación de incentivos entorno a transporte sostenible.
- Movilidad activa, segura, sostenible y con enfoque diferencial en ciudades y regiones.

Con el objetivo de fomentar la eficiencia energética y la descarbonización en el sector del transporte, estamos avanzando de manera gradual hacia formas de movilidad de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos. En esa línea, hoy en nuestro PND tenemos los siguientes indicadores y metas:

1. 2 millones de toneladas de CO2 mitigadas por el sector transporte.
2. 4.854 vehículos desintegrados en el marco del programa de modernización del parque automotor de carga de más de 10.5 toneladas de peso bruto vehicular (de octubre de 2019 a junio de 2023).
3. 1.817 kilómetros de vía férrea estructuradas y/o adjudicadas
4. 4 nuevos aeropuertos concesionados adjudicados en su infraestructura física con compensación y reducción de huella de carbono
5. 117 kilómetros intervenidos de la red fluvial nacional bajo el esquema de APP.

1. Adaptación al cambio climático y transición energética

La descarbonización de la movilidad urbana en Colombia se ha convertido en uno de los pilares fundamentales de la estrategia de movilidad sostenible impulsada por el gobierno del presidente Gustavo Petro. Como parte del Gobierno de la Vida, nuestro compromiso es cuidar el medio ambiente en todas las áreas, incluyendo el transporte.

El Gobierno nacional tiene como objetivo prioritario acelerar la transición energética en el país, especialmente en el sector del transporte. Esto implica impulsar de manera estratégica la adopción de sistemas de transporte público sostenibles. Esta medida no solo busca mejorar la calidad del aire en las ciudades, sino también cumplir con el compromiso nacional del Acuerdo de París, que busca reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del país en un 51% para el año 2030.

Una de las acciones clave para iniciar esta transformación ha sido identificar las responsabilidades del sector del transporte. Aunque no es el principal emisor de GEI, ya que contribuye solo con el 12,5% del total de emisiones, según el Tercer Informe Bienal de Actualización sobre Emisiones (BUR 3) publicado en 2022, es el sector que consume la mayor cantidad de energía, representando el 40% del consumo total, según el Plan Energético Nacional (PEN) 2020.

Además, el sector del transporte se caracteriza por presentar altos niveles de ineficiencia, alcanzando aproximadamente el 69% según el Balance de Energía Útil (BEU) de 2019. Asimismo, se estima que el 80% de las emisiones de material particulado PM2.5 en las ciudades proviene de fuentes móviles, mientras que el 20% restante corresponde a fuentes fijas. Por esta razón, hemos estado trabajando en el desarrollo de estrategias con un enfoque de reducción de carbono, con el objetivo de facilitar la transición hacia tecnologías de bajas y cero emisiones.

Adicionalmente, como parte de nuestra política de transición energética, se han promulgado regulaciones relacionadas con tecnologías de bajas y cero emisiones durante esta administración. También hemos colaborado estrechamente con organismos de cooperación internacional y bancos multilaterales, quienes han brindado apoyo para el desarrollo de diversos proyectos y cooperaciones no reembolsables. Estas iniciativas tienen como objetivo establecer una hoja de ruta para la implementación de flotas eléctricas en ciudades que cuentan con

Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), con cofinanciamiento por parte del gobierno nacional.

Así mismo, este ministerio participó en la estructuración de la estrategia de Transición Energética Justa, liderada por el Ministerio de Minas y Energía, a través del Grupo de Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible – GAADS y la Estrategia Colombia de Desarrollo Bajo en Carbono, Adaptado y Resiliente – ECDBCAR, en donde se compartió la visión del Ministerio de Transporte en lo que respecta a la gestión del cambio climático en el sector desde las acciones de mitigación de gases de efecto invernadero definidos en la actualización de la NDC del 2020 y las apuestas del sector en la Estrategia de Largo Plazo E2050, aportando al acoplamiento de dichas acciones a lo planteado desde dicha estrategia, entendiendo su importancia en el logro de los objetivos climáticos tanto del sector como del país.

Por con la expedición de las Circulares No. 20231120000077 (circular externa) y 20231120000063 (circular interna) establecimos las directrices para la implementación y seguimiento de los esquemas de Monitoreo, Reporte y Verificación (MRV) de las acciones para la Contribución Nacionalmente Determinada (NDC) y proyectos de gestión de cambio climático en el sector del transporte. Estas circulares constituyen un marco normativo que facilita la gestión cambio climático y la transición energética, al proporcionar orientación específica sobre los esquemas de MRV para las acciones relacionadas con las metas establecidas en la NDC.

Este marco normativo es relevante, ya que busca asegurar la implementación de los esquemas de MRV de las acciones de la NDC en el sector del transporte. Para el Ministerio de Transporte y las entidades adscritas, que están involucradas en proyectos y medidas relacionadas, esto implica la oportunidad de recopilar datos, analizar información y reportar los avances en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero por parte del sector del transporte.

Además, esta implicación va más allá, ya que permite a las entidades del sector y al Ministerio de Transporte destinar recursos técnicos y económicos para la implementación y seguimiento de los esquemas de MRV, así como para la elaboración de informes de avance semestrales. Estos informes son elementos clave para responder al indicador de primer nivel establecido en el Plan Nacional de Desarrollo (PND): “Toneladas de CO₂ mitigadas por el sector del transporte”. La línea base establecida en 2021 es de 149.630 toneladas, y la meta para

el cuatrienio se estableció en el PND en 2.149.630 toneladas. Lo anterior con apuestas en lo relacionado al fortalecimiento de los modos de transporte férreo y fluvial, la promoción de la movilidad activa y los avances en materia de movilidad eléctrica, como se verá en los apartes siguientes.

2. Implementación de la Estrategia Nacional de Transporte Sostenible

Desde el sector transporte se han adelantado diferentes acciones relacionadas con la promoción de la transición energética en el país, dentro de las cuales se resaltan:

→ Fondo y programas de ascenso tecnológico

El Ministerio de Transporte, con el apoyo de recursos de cooperación no reembolsables del Banco Interamericano de Desarrollo - BID, se encuentra realizando el apoyo y acompañamiento técnico a la consultoría para reglamentar el artículo 253 de la Ley 2294 de 19 de 2023. Este artículo establece la creación del “Fondo para la Promoción del Ascenso Tecnológico” orientado a: i) sistemas de transporte, ii) vehículos de carga pesada (con peso bruto vehicular superior a 10500 kg), iii) volquetas y vehículos de carga liviana (camiones con PBV inferior a 10500 kg y camionetas de carga), y iv) taxis.

Dentro del alcance de esta consultoría, se incluye la modernización del transporte público individual, específicamente los taxis, hacia tecnologías eléctricas. Esto se alinea con los compromisos del Ministerio de Transporte establecidos en el Conpes 3934 de 2018 “Política de Crecimiento Verde” y la Estrategia Nacional de Transporte Sostenible, y con la necesidad de cumplir con las metas de cambio climático y calidad del aire a largo plazo que el país ha asumido.

En la actualidad, la Fase I del proyecto se encuentra en ejecución y se espera que finalice en octubre de 2023. Una vez concluida esta fase, se dará paso a la Fase II, cuyo término está previsto para agosto de 2023.

→ Electrificación flota

Por otro lado, con apoyo del Banco Mundial se está avanzando en el desarrollo de tres estudios relacionados con: a) Elaboración de un plan y cronograma para la renovación del parque automotor de motocicletas y ciclomotores existentes, con el objetivo de electrificarlos para el año 2030; b) Evaluación de la viabilidad de la conversión de vehículos de motor de combustión interna (MCI) a vehículos con motor eléctrico; c) Propuesta para determinar la vida útil de los vehículos utilizados en el transporte público individual de pasajeros (taxis), considerando criterios normativos, técnicos, económicos y ambientales, así como la identificación de posibles fuentes de financiamiento para este segmento.

→ Estándares de eficiencia energética

Adicionalmente, junto con los Ministerios de Minas y Energía, y Ambiente se está desarrollando la propuesta de estándares de eficiencia energética para vehículos livianos nuevos. Esta iniciativa tiene como objetivo reducir el consumo promedio de combustible en el parque automotor de vehículos livianos nuevos. Mediante la implementación de estos estándares, se busca fomentar la adopción de vehículos más eficientes en términos de consumo de combustible y, por ende, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas al transporte. Esta medida contribuirá significativamente a promover una movilidad más sostenible y respetuosa con el medio ambiente en Colombia.

Asimismo, en 2023 se ha logrado la socialización y divulgación de la Estrategia Nacional de Transporte Sostenible con actores y grupos de interés, entidades públicas, organismos de cooperación, empresas, entre otros.

→ Electrificación fluvial

Se realizó el acompañamiento técnico a la consultoría sobre “Incentivos y/o beneficios para el transporte eléctrico fluvial”, financiada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), ejecutada por la Universidad de los Andes y liderada por el Ministerio de Minas y Energía, junto con el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y Ministerio de Transporte.

→ ProMOVIS - GIZ

Por otro lado, en el marco de la agenda de cooperación entre Colombia y Alemania, la Agencia de Cooperación Alemana (GIZ) ha estructurado el proyecto “Descarbonización de la movilidad urbana en Colombia (ProMOVIS - Promoción de la Movilidad Inclusiva y Sostenible)”.

El objetivo principal de ProMOVIS es contribuir a la implementación del Acuerdo de París sobre el cambio climático y respaldar los objetivos e iniciativas de acción climática a nivel nacional. El proyecto tiene una duración de tres años, hasta 2025, y cuenta con recursos financieros aproximados de 4 millones de euros. El Ministerio de Transporte es el principal socio técnico del proyecto.

ProMOVIS busca aprovechar los avances realizados por el grupo de transporte sostenible de la GIZ en colaboración con el Ministerio de Transporte en cuatro componentes: i) establecimiento de un marco de referencia nacional, ii) aplicación en ciudades, iii) educación y capacitación, y iv) mecanismos de coordinación.

Hasta la fecha, se han seleccionado las ciudades donde se llevará a cabo la cooperación, incluyendo Medellín, Tunja, Pereira, Cartagena, Sincelejo y Palmira. Asimismo, se está en proceso de definición de los proyectos piloto a ejecutar y las consultorías a contratar por parte de la GIZ.

Por ejemplo, como parte de este apoyo, y en el marco del desarrollo de la estrategia de comunicación de la Estrategia Nacional de Transporte Sostenible – ENTS y lo establecido en el CONPES 4075 de 2022 “Política de Transición Energética”, se está adelantando una consultoría para el desarrollo del portal web de Movilidad Sostenible.

Finalmente, y como resultado del desarrollo de los procesos de transporte sostenible, transición energética y ascenso tecnológico, se ha contribuido a que el país cuente con 11.526 vehículos eléctricos (incluyendo motocicletas) y 11.909 ciclomotores, para un total de 23.435 vehículos, con corte 30 de junio de 2023. Igualmente, en cuanto a vehículos híbridos se cuenta con un total de 61.117 unidades.

3. Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial (ENMA).

En este contexto, se han tomado medidas para implementar, divulgar y socializar la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con un enfoque de género y diferencial. Estas acciones buscan promover la movilidad activa a través de una serie de iniciativas, abarcando la planificación de los territorios, la infraestructura, el diseño de esquemas de gobernanza, la definición de instrumentos normativos y de financiamiento, así como estrategias de transformación cultural.

Esta estrategia ha sido adoptada mediante la resolución No. 20223040067515, titulada “Adopción de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial - ENMA”, el 10 de noviembre de 2022.

Mediante estas acciones, se facilita la implementación a nivel nacional y territorial, con el objetivo de asegurar el bienestar de los usuarios de modos de transporte activos, fomentar nuevos hábitos y animar a los usuarios de otros modos de transporte a utilizar los modos activos de forma cómoda y segura. Además, se busca cumplir con los compromisos adquiridos por Colombia ante la comunidad internacional en materia de mitigación de gases de efecto invernadero y gestión del cambio climático.

Además, es importante destacar el desarrollo exitoso de la Semana Nacional por la Movilidad Sostenible 2022, la cual fortaleció la promoción de la movilidad activa, la actividad física y la importancia de la seguridad vial con un enfoque de género y diferencial.

La implementación de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa ha requerido la implementación de acciones específicas. Estas incluyen la realización de procesos de socialización con las entidades de orden nacional y territorial. En 2023 hemos realizado 13 jornadas de socialización y divulgación con entidades del gobierno nacional, territorial y local (alcaldías municipales, secretarías de movilidad, gobernaciones), así como con grupos de interés y comunidad y colectivos. Destacamos algunas jornadas con las cuatro (4) regiones: (1) Cafetera y Antioquia, (2) Caribe, (3) Central y Oriental, (4) Pacífica, y una (1) con la ciudad de Villavicencio de forma virtual y presencial en (5) ciudades: Armenia, Barranquilla, Bogotá, Medellín y Pasto. Además, a nivel nacional, se ha socializado (3) sesiones, una dentro del Ministerio de transporte y dos (2) con el Ministerio de Ambiente (interna y con los nodos territoriales). Adicional a estas jornadas

hemos logrado la realización de talleres, procesos de socialización y el trabajo conjunto con entidades como la ANSV para desarrollar temas como la movilidad segura, violencia contra las mujeres en el transporte, seguridad vial, entre otros.

Asimismo, se ha gestionado el Proyecto Tipo, el cual permite desarrollar modelos de proyectos con actividades estándar para abordar problemáticas comunes. Otro aspecto relevante es la reintegración de bicicletas, mediante la cual las autoridades territoriales pueden asignar bicicletas inmovilizadas y retenidas durante seis meses o más, y que no han sido reclamadas ni están en proceso de reclamación por parte de sus propietarios, a instituciones educativas del sector público y a los sistemas de transporte masivo, como SITM, SITP, SETP y SITR.

Se expidió la resolución de Reinserción de Bicicletas 20233040009675 en el mes de marzo de 2023, con el cual se reglamentan los mecanismos para la reintegración de bicicletas y bicicletas de pedaleo asistido abandonadas por más de cuatro (4) meses en parqueaderos, parqueaderos autorizados o patios, a las autoridades territoriales, para la adjudicación de estas a instituciones educativas del sector público y a los Sistemas Integrados de Transporte (SITM, SITP, SETP y SITR), dando cumplimiento al artículo 13 de la ley 1811 de 2016 (Ley ProBici).

Desde el año 2022, y a través del proyecto de cooperación internacional con GIZ “PROMOVIS” (Promoción de la movilidad sostenible) que tiene un periodo de ejecución de tres (3) años, hasta 2025. Con PROMOVIS trabajamos 4 líneas a saber: (1) “Marco Nacional de Referencia”, a través, de esta hemos desarrollado documentos técnicos que aportarán a la modificación el Código Nacional de Transito con una visión desde la movilidad activa, así mismo se estamos trabajando en la estructuración de los términos de referencia para dos consultorías que tendrán como objeto productos importantes del CONPES 3991: Monetización de los impactos de la movilidad activa y Lineamientos de Gestión de la Demanda; (2) “Ciudades”, en este componente se está trabajando en seis (6) ciudades, dentro de las cuales Tunja, Cartagena y Medellín priorizaron el trabajo en movilidad activa; (3) “Capacitación”, en este componente se estructurará durante el segundo semestre de 2023 un Programa de Asistencia Técnica a personal técnico en Movilidad Urbana Sostenible, para su aplicación en el año 2024; y (4) “Comunicación y Articulación”, en este componente, se estará trabajando en el segundo semestre en un panel de control de indicadores de los sistemas de información de “Movilidad Sostenible” y en una renovación de la página web del Ministerio sobre estos temas.

El sector Transporte viene trabajando en las siguientes propuestas normativas en Tránsito:

- Formalización de la Instancia de Coordinación Intersectorial de Movilidad Activa.
- Formulación del Artículo 254 del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026: Programa Nacional de Fomento del Uso de la Bicicleta.
- Guía para el Transporte de Bicicletas en el Transporte de Pasajeros por Carretera.

4. La Infraestructura resiliente y adaptada al cambio climático

Desde el sector Transporte hemos venido impulsando acciones orientadas a transformar la manera de concebir nuestra infraestructura, de tal manera que además de lograr su funcionalidad, garantice su sostenibilidad ambiental y física, y la adecuada resiliencia frente a eventos asociados al cambio climático.

→ Impulso a la aplicabilidad de los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial - LIVV

Para el caso de nuestras carreteras, avanzamos en la implementación de mecanismos para incorporar los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial- LIVV en el desarrollo de nuestros proyectos de Infraestructura vial. Esos LIVV promueven una visión sistémica e integral, donde los esfuerzos técnicos y financieros de la ingeniería hacen sinergia con los arreglos de uso del suelo y las condiciones de ordenamiento territorial, de tal manera que logremos una mejor permeabilidad de los ejes viales, es decir que permitan la conectividad ecológica en sus trazados.

En ese sentido se logró incluir los LIVV en los volúmenes técnicos de los Estudios y diseños de los proyectos viales que maneja el Instituto Nacional de Vías. En particular se incorporó el concepto del Corredor geotécnico, concepto estimado por el INVIAS como el área de análisis del riesgo para infraestructura de transporte lineal, que permite visualizar la interacción de dicha infraestructura con el entorno en el que se implanta el corredor vial, posibilitando la identificación de causas (amenazas naturales y antrópicas) y consecuencias (impacto sobre la infraestructura analizada y las comunidades, medios de sustento

y usuarios de la misma) de los movimientos en masa e inundaciones desde el punto de vista físico de la mencionada infraestructura y así mismo, las variables ambientales, sociales y económicas que inciden en la valoración del riesgo y que pueden estar relacionadas con el ordenamiento del territorio y los conflictos de uso de suelo.

Así mismo, los LIVV consideran obras hidráulicas más resilientes frente a fenómenos climáticos extremos y a la variabilidad climática, como el fenómeno de la Niña, por lo que plantea la necesidad de aumentar los períodos de recurrencia de estas obras y su capacidad hidráulica, con lo que se espera que sean evacuadas las aguas de forma más eficiente y no se generen inundaciones. Además, plantea la necesidad de diseñar y construir taludes de carreteras más estables, teniendo en cuenta factores de seguridad más exigentes, que, a su vez, deben incidir en la minimización de los fenómenos de remoción en masa y consecuente colapso de taludes y obstrucción de carreteras.

Los LIVV fueron presentados en el 19° Congreso Nacional de Infraestructura, realizado en la ciudad de Cartagena y en la Conferencia sobre Diversidad Biológica de la ONU (COP15), realizada en Canadá. Así mismo, se realizaron cuatro sesiones de capacitación a la Cámara Colombiana de Infraestructura CCI, en las que se abordaron los siguientes temas: enfoque de intervención temprana, prefactibilidad y factibilidad, la ejecución de los LIVV y la aplicabilidad a nivel nacional.

Se culminó el piloto de implementación de los LIVV en la Amazonia: San José del Guaviare - El retorno - Calamar - Conexión a Vaupés, gracias al apoyo de la Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible. Y continuamos con mesas de trabajo en territorio para efectuar seguimiento a la implementación de los LIVV en la ejecución del contrato de mejoramiento del Corredor El Retorno – Calamar, a cargo del INVIAS.

Fueron 2 proyectos carreteros del Invías en los que se incorporan en los apéndices técnicos los LIVV:

- Mejoramiento, mantenimiento, gestión predial, social y ambiental sostenible de la carretera Villagarzón - San José de Fragua y puente sobre el río Caquetá en los departamentos de Putumayo, Cauca y Caquetá; con fecha de inicio julio 2022, y fecha de fin julio 2030.

- Mejoramiento a través de la construcción, rehabilitación, mantenimiento, gestión predial, social y ambiental sostenible de la carretera Transversal de Libertador, Popayán (Crucero) - Totoró – Inzá - La Plata, incluyen las variantes de Inza, Ullucos, Juntas y el Corredor de la Plata Laberinto en los departamentos de Cauca y Huila; con fecha de inicio septiembre de 2022 y fecha fin septiembre de 2030.

La Agencia Nacional de Infraestructura, con el fin de aportar a este objetivo de desarrollar infraestructura resiliente y adaptada al cambio climático, actualmente viene estructurando una serie de proyectos en los diferentes modos, los cuales incorporarán en su diseño los lineamientos para el desarrollo de infraestructura verde. A la fecha se viene avanzando en la estructuración de los siguientes proyectos.

Proyecto	Modo
Boquerón- Villavicencio	Carretero
Río Metas	Fluvial
La Dorada-Chiriguaná	Férreo
Pasto – Mojarras - Popayán	Carretero
Sogamoso - Aguazul – Maní – Puerto Gaitán	Carretero
Villeta – Guaduas	Carretero

→ Actualización regulación técnica

Se realizó la actualización y elaboración de documentos técnicos: “Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras”. Resolución INVIAS No 4561 de 29 noviembre de 2022 ; y se avanza en el proceso de solicitud de vigencias futuras para la formalización de los siguientes contratos:

- Revisión y actualización del Manual de diseño geométrico de carreteras, Manual de estabilidad de taludes y Manual de drenaje para las carreteras, con la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC).
- Revisión y actualización de las Normas de ensayo para carreteras con la Universidad Nacional de Colombia (UNAL).

→ Estrategia de Protección Financiera Sectorial frente al riesgo de desastres para el sector Transporte

El Ministerio de Transporte en coordinación con el INVIAS, la ANI, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC), y Cormagdalena, con el apoyo del MHCP y en el marco de la asistencia técnica brindada por el Banco Mundial a través del Programa de Financiamiento y Aseguramiento del Riesgo de Desastres (Programa DRFI), formuló la Estrategia de Protección Financiera para la Gestión del Riesgo de Desastres del Sector Transporte– EPFST como parte del compromiso en el desarrollo de las metas de protección financiera y reducción de la vulnerabilidad fiscal del país y en aplicación a lo establecido por el Documento CONPES 4058 “Política pública para reducir las condiciones de riesgo de desastres y adaptarse a los fenómenos de variabilidad climática” sobre promoción de esquemas de protección financiera ante desastres por fenómenos asociados a la variabilidad climática.

→ Protección de Fauna Silvestre en las carreteras

Para éste se desarrolló un piloto para obtener un análisis de vulnerabilidad faunística a escala detallada 71 km en 5 corredores de la red vial nacional a cargo del INVIAS, mediante el cual se obtuvieron diseños de 58 obras de prevención y reducción de atropellamiento de fauna silvestre, para la adecuación de la infraestructura actual existente. I) Ruta 8004A en la Guajira, ii) Ruta 4001 en el Valle, iii) Ruta 6005 en Antioquia, iv) Ruta 5008 en Cundinamarca y v) Ruta 1002 en Nariño.

También se realizaron jornadas de capacitación sobre la Guía para entender y diagnosticar el impacto del atropellamiento de fauna silvestre y la cartilla de Pasos de fauna en infraestructura lineal, dirigida a los equipos técnicos de concesiones, administradores viales, interventorías, departamentos, municipios y gremios (CCI, SCI)

Finalmente, se elaboró documento orientador: “Ruta especializada para la prevención del atropellamiento de fauna”, en la formulación de Planes locales de Seguridad Vial.

→ Impulso a la sostenibilidad de los Puertos Marítimos

Se expidió el documento CONPES 4118, Política nacional portuaria: modernización y sostenibilidad de la actividad portuaria y su articulación con el territorio, mediante la cual se busca promover la adaptación del sistema portuario al entorno global y territorial, bajo principios de sostenibilidad ambiental, para lograr la eficiencia en su funcionamiento. En éste se plantean acciones estructuradas en temas como: (i) articulación del sistema portuario con los instrumentos de planificación territorial y las condiciones físicas y ambientales de línea de costa en los litorales colombianos; (ii) promoción de la incorporación de buenas prácticas ambientales y de responsabilidad social empresarial del sistema portuario nacional.

5. Implementación de la Estrategia Nacional de Transporte Sostenible.

Desde el sector transporte se han llevado a cabo diversas acciones tanto en el ámbito del transporte sostenible como en el de la transición energética, que han permitido avanzar y alcanzar logros significativos en este campo:

En primer lugar, en colaboración con la Agencia de Cooperación Alemana (GIZ) a través del programa PROMOVIS, se ha consolidado una consultoría para fortalecer la estrategia de comunicación relacionada con el transporte sostenible. Esto incluye el fortalecimiento de la página web del Ministerio de Transporte como una herramienta para difundir información relevante.

Asimismo, como parte de la estructuración del fondo de ascenso tecnológico, se ha realizado un análisis de mercado y estimación de costos para implementar tecnologías más eficientes en el transporte público de pasajeros, taxis, vehículos de carga liviana (con un peso bruto vehicular inferior a 10.500 kilogramos) y volquetas. El objetivo de este fondo es brindar apoyo económico para la transición de estos segmentos hacia tecnologías más eficientes, y su función es administrar los recursos asignados a través de subcuentas específicas para cada modalidad de transporte.

En colaboración con el Banco Mundial, se han llevado a cabo tres estudios relacionados con: a) la elaboración de un plan y cronograma para la renovación del parque automotor de motocicletas y ciclomotores existentes, con el objetivo de electrificarlos para el año 2030; b) la evaluación de la viabilidad técnica de

la conversión o adaptación de vehículos de motor de combustión interna (MCI) a vehículos con motor eléctrico; c) la propuesta de determinar la vida útil de los vehículos utilizados en el transporte público individual de pasajeros (taxis), considerando criterios normativos, técnicos, económicos y ambientales, así como la identificación de posibles fuentes de financiamiento para este segmento.

Estas acciones conjuntas han permitido impulsar el transporte sostenible y la transición hacia tecnologías más eficientes y respetuosas con el medio ambiente en Colombia

Adicionalmente, se está gestionando la propuesta de estándares de eficiencia energética para vehículos livianos nuevos. Esta iniciativa tiene como objetivo reducir el consumo promedio de combustible en el parque automotor de vehículos livianos nuevos. Mediante la implementación de estos estándares, se busca fomentar la adopción de vehículos más eficientes en términos de consumo de combustible y, por ende, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas al transporte. Esta medida contribuirá significativamente a promover una movilidad más sostenible y respetuosa con el medio ambiente en Colombia.

6. Gestión del riesgo en el transporte de mercancías peligrosas.

Como resultado del fortalecimiento normativo, se ha desarrollado y publicado la Cartilla “Implementación del Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos (SGA) en Operaciones de Transporte”, a través de la circular N° 20221010000177 del 11 de noviembre de 2022 expedida por el Ministerio. El propósito de esta cartilla es proporcionar claridad y precisión a las empresas que llevan a cabo operaciones de transporte terrestre automotor de carga por carretera de mercancías peligrosas, en relación con la implementación del Sistema Globalmente Armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos (SGA).

En línea con esta gestión, se ha establecido una Estrategia de Divulgación y Capacitación en Transporte de Mercancías Peligrosas que impacta de manera amplia y positiva a los diferentes actores involucrados en la cadena de transporte de mercancías peligrosas. Esto incluye a los generadores de carga, empresas de transporte, entidades de control, conductores, propietarios de vehículos, docentes, consultores y la comunidad en general.

A la fecha se han desarrollado Charlas informativas y webinar enfocadas a la gestión para el transporte seguro de los Residuos Peligrosos, articulación del SGA con el transporte de mercancías peligrosas y los retos del SGA para su implementación en productos químicos utilizados en lugares de trabajo y en el transporte; con estas charlas se han impactado a 796 personas a través de los canales digitales del Ministerio de Transporte tales como YouTube, Facebook, Zoom y Microsoft Teams (streaming).

Adicional como parte de la estrategia de capacitación y divulgación, se han desarrollado “Talleres Regionales de Mercancías Peligrosas”, con el objetivo de brindarle tanto a las entidades públicas territoriales del sector transporte como a los actores privados de la cadena de transporte y otras entidades interesadas, información y conocimiento sobre la gestión del riesgo asociado al transporte por carretera de mercancías peligrosas en aspectos relacionados con la clasificación de peligros, el etiquetado de mercancías para transporte y según el SGA, el rotulado de unidades de transporte, prescripciones de envases y embalajes y la normativa vigente en esta materia. Desde el mes de agosto 2022 a junio de 2023, se desarrollaron talleres regionales en las siguientes ciudades: Medellín, Cali, Bucaramanga, Casanare y Barrancabermeja, con la participación de 166 funcionarios de entidades territoriales y 145 personas de empresas de transporte.

El sector Transporte viene trabajando en las siguientes propuestas normativas en Tránsito:

- Actualización de la Resolución 1223 de 2014, por la cual se establecen los requisitos del curso básico obligatorio de capacitación para los conductores de vehículos de carga que transportan mercancías peligrosas.

7. Avance en la reglamentación del fondo de promoción de ascenso tecnológico artículo 33 de la ley 2169 de 2021 e insumos técnicos para la creación de la subcuenta de taxis

El Ministerio de Transporte con el apoyo de recursos de cooperación no reembolsables del Banco Interamericano de Desarrollo inició el proceso de contratación de la consultoría con el fin de reglamentar el artículo 33 de la Ley 2169 de

2021, el cual se crea el “Fondo para la promoción de ascenso tecnológico” para las subcuentas de Sistemas de Transporte, y vehículos de carga liviana (con peso bruto vehicular inferior a 10.500 kilogramos) y volquetas.

Dentro del alcance de esta consultoría se incluyó la modernización del transporte público individual – taxis, hacia tecnologías eléctricas, de acuerdo con los compromisos del Ministerio de Transporte en los Conpes 3934 de 2018 “Política de Crecimiento Verde” y la Estrategia Nacional de Transporte Sostenible, y las necesidades de dar cumplimiento a las metas de cambio climático y calidad del aire a las que se ha comprometido el país en el mediano y largo plazo.

La consultoría se compone de dos fases. La Fase I se encuentra en el 80% de ejecución. En este sentido, del total de la consultoría se lleva un 40%.

8. Fase II del proyecto TUMI E-bus Mission

Finalización de la asistencia técnica para las ciudades de Barranquilla y Valledupar en el marco de la cooperación de TUMI e-bus Mission. La asistencia técnica se concentró en cuatro componentes fundamentales para lograr la llegada de flotas de buses eléctricos a estas ciudades: estudio de mercado de tecnologías de buses y cargadores, análisis operativo para priorización las rutas a electrificar, análisis de costos de inversión y el estudio de alternativas de financiación y distribución de riesgos. Cada uno de estos componentes permitirá a estas ciudades y Entes Gestores de los respectivos sistemas ir clarificando su camino hacia la electrificación de las flotas.

→ Acompañamiento al lanzamiento del primer bus a hidrógeno

El Ministerio de Transporte participó en la mesa técnica para el lanzamiento del primer bus de hidrógeno en Colombia. Esta prueba implica el uso de un autobús de transporte público para 50 pasajeros, que fue ensamblado en el país. El proyecto es resultado de la colaboración entre Grupo Ecopetrol, Fanalca, FENOGGE (Fondo de Energías No Convencionales y Gestión Eficiente de la Energía) y Transmilenio, el ente gestor del sistema BRT de Bogotá.

La prueba se llevará a cabo durante ocho años dentro del Servicio Integrado de Transporte Público (SITP). Su objetivo es evaluar diversas variables relacionadas con el sistema de producción de hidrógeno y el rendimiento del vehículo, así como aspectos comerciales, técnicos y tecnológicos asociados al uso de esta fuente de energía. Durante este período, se espera lograr una reducción de 1.083 toneladas de emisiones de CO₂. La energía utilizada para la producción de hidrógeno verde provendrá de un sistema compuesto por más de 2.000 paneles solares, con una capacidad aproximada de 1MW. Además, se cuenta con una alternativa de respaldo proveniente del Sistema Nacional Interconectado (SIN) certificada por IREC, que garantiza el uso exclusivo de fuentes renovables.

Con esta iniciativa, se busca promover el uso de tecnologías limpias y sostenibles en el transporte público, contribuyendo a la reducción de emisiones y al impulso de energías renovables en Colombia

9. Seguimiento al Plan de atenciones del Fenómenos de la niña

Se realizó la consolidación de informes sobre las emergencias registradas en la infraestructura de transporte y participación en los Comités Nacionales de Manejo para articular esfuerzos en la atención de las emergencias

En coordinación con la UNGRD, INVIAS y la ANI se puso en marcha la Central de emergencias Viales – CEV en donde se logra consolidar la base de información de las emergencias de la red vial Nacional, departamental y municipal.

Se elaboró el Documento evaluación de daños, pérdidas y necesidades para la recuperación de la infraestructura de Transporte afectada por el Fenómeno de la Niña 2021 – 2023. La estimación de los daños ascendió a \$527.271 millones y las pérdidas estimadas están del orden de los \$282.409 millones. Las infraestructuras más afectadas fueron las carreteras en las que se registraron 4.710 emergencias, principalmente en la red vial primaria a cargo del INVIAS, con 3.236 eventos, ocasionando afectaciones en 3.908 km y 48 puentes.

10. Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible – PATIS

Se culminó el Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible – PATIS, mediante la elaboración de los siguientes documentos:

- Modelos de transporte, modelo de territorio y modelo de sensibilidad en los escenarios
- Planteamiento de situaciones a futuro
- Modelación de escenarios del modelo de transporte en consonancia con los escenarios de desarrollo sostenible territorial
- Evaluación socioeconómica y ambiental
- Protocolo de desarrollo institucionalidad del plan
- Documento Final del PATIS

Se realizó el tercer ciclo de talleres en territorio “Socialización y validación de formulación del PATIS en Mitú, Leticia, Inírida, Mocoa, San José del Guaviare y Florencia. Así mismo, en marzo de 2023 se efectuó el lanzamiento del Plan.

Se culminó el piloto de implementación de los LIVV en la Amazonía: San José del Guaviare - El retorno - Calamar - Conexión a Vaupés, gracias al apoyo de la Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible. Se dispone de recomendaciones y lecciones aprendidas para la implementación de los LIVV.

De igual manera, construimos el plan de acción para impulsar la materialización del PATIS en coordinación con la UPIT, las entidades adscritas y entidades territoriales.

Finalmente, en la búsqueda de fuentes de financiación para apoyar la ejecución de las líneas de acción del PATIS, se logró conseguir apoyo de USAID para la formalización de las Mesas Interinstitucionales para el acercamiento al territorio y fortalecer la gobernanza y las capacidades de las entidades territoriales.



V. CONVERGENCIA REGIONAL

Este Gobierno emprendió acciones para reducir las brechas sociales y económicas entre hogares y regiones del país, garantizando un acceso adecuado a oportunidades, bienes y servicios y fortaleciendo los vínculos intra e inter regiones en materia de productividad, competitividad e innovación en los territorios, consolidando cadenas productivas; el mejoramiento de las condiciones de hábitat y de la infraestructura de transporte; la transformación de las instituciones y de la gestión de lo público y la generación de vínculos con la población colombiana en el exterior y protección a la población migrante.

El sector transporte aporta a la Convergencia Regional con las acciones relacionadas con la red e infraestructura de transporte regional que facilite la conectividad de los ciudadanos con los nodos de servicios (salud, educación, trabajo, cultura) y acceso a alimentos, vestido, medicinas, tecnología y servicios domiciliarios, entre otros.

Con este objetivo recorrimos el país para conocer de primera mano las necesidades más apremiantes de los territorios, las cuales fueron manifestadas por las comunidades, gremios, líderes sociales y dirigentes locales.

1. Caminos comunitarios para la paz total

El Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 ha destinado \$8 billones para mejoramiento, rehabilitación, conservación y mantenimiento de 33.102 km de vías terciarias, durante estos cuatro años. Las vías para la paz son una apuesta de este Gobierno en temas de infraestructura, en donde los proyectos para el transporte intermodal son una prioridad para la construcción de paz y justicia social. La existencia de vías y caminos son fundamentales para permitir el acceso a la población a los cascos urbanos, los servicios de salud y educación, así como una infraestructura adecuada para la comercialización de los productos.

Las intervenciones que comprende el Programa consisten en:

a) Mejoramiento: incluye la construcción de placa huella, obras de drenaje (filtros, cunetas y alcantarillas), construcción de bateas, obras de ingeniería verde, instalación de señalización vertical, entre otras. Estas actividades buscan mejorar las condiciones de transitabilidad en la infraestructura vial regional y caminos ancestrales.

b) Rehabilitación: corresponden a actividades de reconstrucción de infraestructura de transporte para devolverla al estado inicial para la cual fue construida.

El país le apuesta a tener una red de infraestructura de transporte regional basada en corredores carreteros, con el objetivo de avanzar hacia una conectividad de todos los municipios, a través de la intervención de las vías regionales (secundarias y terciarias) y caminos vecinales y ancestrales. En el cuatrienio, se espera llegar a 88.342 kilómetros (km) intervenidos.

A junio de 2023 se logró la intervención de 0,579 km de vías regionales y caminos ancestrales.

A partir de las necesidades manifestadas por la población en diferentes encuentros, tales como los diálogos Regionales Vinculantes -DRV-, junto con criterios de pobreza multidimensional, compromisos del acuerdo marco de implementación de Paz y del Plan Nacional de Vías para la Integración Regional – PNVIR, al igual que factores poblacionales y geográficos, se estableció una priorización de las obras que son fundamentales realizar por parte del Gobierno Nacional con el fin de fomentar la convergencia de los territorios, la producción agrícola, el turismo y la economía popular, todo ello como instrumento para generar el cambio y la paz en el país.

Para la identificación de la red vial regional a priorizar se tuvieron en cuenta criterios como la inclusión de la infraestructura necesaria para conectar los centros poblados, la inclusión de todas las vías solicitadas en los DRV, y la inclusión de las solicitudes de comunidades diferenciales acordadas por el Ministerio de Transporte, en las diferentes instancias de concertación.

Con esta iniciativa, pretendemos conectar, de manera eficiente, el campo colombiano con las ciudades y los centros de comercialización del país. Así, logremos la transformación de una importante parte de la malla vial rural, llevando a las comunidades que hoy integran, entre otros, los denominados municipios PDET y ZOMAC, y los postulados de la Justicia Social y Ambiental por toda Colombia, como elementos que permitirán alcanzar la paz total.

Con la intervención de estas vías esperamos saldar una vieja deuda de progreso y equidad con las regiones rurales de Colombia, y quitarles piso a las economías ilegales y a la violencia en las que las comunidades que habitan el territorio se ven inmersas en medio del aislamiento y la dificultad de adquirir insumos y comercializar sus productos agrícolas. Las vías regionales o caminos comunitarios para la paz juegan un papel importante en la integración nacional, regional y local, y además facilitan el acceso a la vida nacional de comunidades remotas y aisladas.

Estas vías en su conjunto representan cerca del 69% del total de la malla vial nacional.

- La priorización realizada por nuestro Ministerio y el INVIAS, junto con el trabajo desarrollado por el Departamento Nacional de Planeación, así como la socialización adelantada con la Vicepresidencia de la República, incluye cerca de 49.000 km de vías secundarias y terciarias para los que vamos a trabajar para lograr transitabilidad. La priorización propuesta busca lograr conectividad a diferentes niveles territoriales, conexión del sistema de ciudades, cabeceras municipales y centros poblados, a partir de corredores intermodales que forman una red de transporte.
- En la Estrategia de Conectividad Regional se identificaron 58 municipios desconectados de la red vial carretera
- Este ejercicio incluyó un análisis de conectividad con centros poblados, cabeceras municipales y capitales departamentales; identificación de puntos del país sin conexión vial y vocación fluvial; análisis de corredores de turismo; y análisis de conectividad con zonas agrícolas.

- Mediante este ejercicio, se logró priorizar intervenciones en el 100% de los 1.121 municipios y áreas no municipalizadas, se logra conectar el 92,15% de los centros poblados, y beneficiar al 81,3% de la población, que corresponde a cerca de 36 millones de personas.
- Del total de kilómetros de las vías priorizadas, el 27% de la infraestructura vial priorizada se encuentra en municipios PDET, y el 45% se encuentra en municipios ZOMAC. Adicionalmente, con la estrategia de conectividad regional se garantiza el 100% de la conectividad tanto de los municipios PDET como de los municipios ZOMAC a través de infraestructura carretera o fluvial.
- A partir de un análisis realizado por el sector agricultura, en donde se realiza el cruce de información entre la red vial identificada y las zonas con aptitud agrícola se determina que el 96,6% de la red vial secundaria y el 87,3% de la red vial terciaria, coincide con las zonas agrícolas. El 51% de la infraestructura portuaria fluvial, coincide con áreas de aptitud agrícola.
- Se identifica que un 85% de las vías secundarias necesarias para conectar los corredores turísticos se encuentran identificadas por la Estrategia de Conectividad Regional. Se identificaron 73 Infraestructuras portuarias fluviales en 39 municipios turísticos
- El 90% de los municipios con programas de sustitución de cultivos cuentan con al menos una vía identificada y se identifican 79 infraestructuras portuarias fluviales en 41 municipios. Por lo tanto, el 100% de los municipios con programas de sustitución de cultivos cuentan con infraestructura carretera o fluvial identificada.

Adicionalmente, INVIAS realizó el lanzamiento, socialización y postulación de necesidades del programa Caminos Comunitarios de La Paz Total, a través de la página web caminoscomunitarios.invias.gov.co, cuyo objetivo es brindar acompañamiento técnico, administrativo y contable a las organizaciones de acción comunal, sin ánimo de lucro y a las comunidades étnicas, para realizar su gestión en la etapa de planeación y ejecución de los tramos de vía que se postulen.

La convocatoria abrió el día 21 de marzo y cerró el 10 de abril de 2023, de manera presencial en las 26 Direcciones Territoriales del Invías y de manera virtual, a través de la página web del programa caminoscomunitarios.invias.gov.co. Se registraron 29.350 postulaciones, de las cuales 23.828 completaron toda la información requerida. La priorización la desarrolló la UPIT, basados en la información recopilada en la convocatoria pública virtual y diálogos regionales vinculantes, así como criterios técnicos teniendo en cuenta zonas PDET, ZO-

MAC, conectividad y pilares como el agro y turismo, en un proceso de creación de sinergia atendiendo para ello a un criterio de funcionalidad del tramo a intervenir. Resultado de este ejercicio para la presente vigencia se tienen 1820 postulaciones a atender, que aproximadamente equivalen a 3.984 km.

Se iniciaron las visitas técnicas para verificación de necesidades conforme a lo postulado por la comunidad para la estructuración de los proyectos. Se han realizado 296 visitas, de los cuales se tienen 40 presupuestos.

→ Plan Piloto

Teniendo en cuenta los acontecimientos de violencia por el asesinato de siete miembros de la Policía Nacional presentados en el corregimiento de San Luis el 2 de septiembre de 2022, se estructuró el proyecto piloto del corredor Palermo – San Luis, consistente en el mejoramiento y mantenimiento de 36,1 km que vincula a Organizaciones de Acción Comunal (OAC) presentes en la zona para la ejecución de obras específicas de baja complejidad, activando significativamente la generación de empleo e incentivando el fortalecimiento de las capacidades comunitarias.

Posterior a la priorización, se desarrollaron las visitas técnicas a los tramos viales focalizados: 1) JAC Vereda Tambillo de Acosta (Linares – Nariño): 189 metros lineales (ml) y 2) JAC Central (Polonuevo – Atlántico): 150 ml.

Se suscribieron 10 convenios solidarios con Juntas de Acción Comunal de veredas del Municipio de San Luis en el Departamento del Huila. Con este proyecto se benefician las veredas de San Luis, Palmar, Corozal y Piñuelo que se encuentran en jurisdicción del Municipio de Neiva y las veredas de San Francisco, Farfán, Guásimos, Aleluyas, Piravante y Versalles en jurisdicción del Municipio de Palermo.

Adicionalmente, en el marco de las obligaciones establecidas en el convenio No. 1406 de 2021 suscrito con el Ministerio del Interior, se firmaron 16 convenios solidarios con Organizaciones de Acción Comunal (OAC).

Así, se terminaron las actividades de mantenimiento rutinario con vinculación de mano de obra no calificada de la región por parte de las Juntas de Acción Comunal (JAC), representado en un 100% en actividades de rocería y limpieza de 377 alcantarillas. Las actividades de mejoramiento tienen un avance del

17% representado en el inicio de la construcción de 15 alcantarillas y 2 muros en gaviones. Por último, se terminó la ejecución de los 3 convenios solidarios representados en el mejoramiento mediante la construcción de placa huella, en las siguientes Juntas de Acción Comunal: JAC Vereda La Florida (Pueblo Bello - Cesar): 240 ml y 2) JAC Vereda Lagunilla (Morelia -Caquetá) avance: 58 ml.

→ **Vía primaria**

Con el objetivo de lograr la reducción de las brechas sociales y económicas entre las regiones del país, se avanzó en el fortalecimiento de la conectividad terrestre, en este sentido de agosto de 2022 a junio de 2023 se han mejorado 76.44 km y rehabilitado y mantenido 440.45 km de vía primaria.

Los corredores con mayor intervención son: Paletará - Sombrerillos, Cuatro Vientos - Codazzi, transversal Quibdó - Medellín, La Paz - Cuestecitas, San José del Guaviare- Ye de Granada, Duitama - Pamplona, Apía - Vitervo, Pereira- la Victoria, El Pollo - La Romelia, transversal del Carare, El Viajano - Majagual - Achí, Hoyo Rico - Los Llanos - Tarazá - Caucasia, Puerta de Hierro - Magangué - Yatí, ruta de los libertadores (Belén - Paz de Ariporo), Neiva - Florencia- San Vicente del Caguán, Popayán - Mojarra, Piendamó - Silvia - Totoró, las Animas - Nuquí, Santa Lucía - Moñitos, Ruta de los Comuneros (Zipaquirá - Barbosa - Piedecuesta), Plato - Tenerife, conexión pacífico - Orinoquía, sector Santa Cecilia, Cebadal - Sandoná, Cúcuta - Sardinata - Ocaña - Aguaclara, troncal central del norte (Zipaquirá - Ubaté - Chiquinquirá - San Gil), Puerto Salgar - San Roque, Duitama - Charalá - San Gil.

En mejoramiento se encuentran los siguientes: doble cazada Buga - Buenaventura, Zipaquirá - Barbosa - Pie de Cuesta, transversal Quibdó - Medellín, troncal de la Orinoquía San José - Calamar - Guaviare, Duitama - Pamplona, Curos - Málaga.

Finalmente, se resalta que la meta del cuatrienio es el mejoramiento de 6.054 km.

2. Servicios aéreos esenciales

Teniendo en cuenta las características de algunos territorios de Colombia, se han priorizado las regiones con mayores dificultades en conectividad carretera y avanzamos en la estructuración del programa “Servicios Aéreos Esenciales”. Con este programa, vamos a impulsar la competitividad regional, a través de la aviación comercial con sentido social, donde reactivaremos la operación de los aeródromos públicos para que las comunidades, más alejadas, tengan una mejor conectividad con el resto del país. De igual forma, esta iniciativa busca consolidar tres nuevos hubs en el país.

Así, se ha realizado acompañamiento y seguimiento en la estructuración del programa de servicios aéreos sociales, proyecto que se elabora conjuntamente entre la Aerocivil y la Unidad de Planeación Intermodal de Transporte –UPIT– con la finalidad de generar alternativas de conexión para municipios que tradicionalmente se encuentran aislados y en donde el transporte aéreo es la única posible alternativa de conexión rápida.

La presente iniciativa está enfocada a fortalecer las rutas sociales que actualmente son atendidas y subvencionadas por el Ministerio de defensa por medio de la aerolínea Satena. En el cuatrienio, se espera llegar a 79 rutas de Servicios Aero Esenciales en operación.

Este programa tiene dos pilares principales, los SAE (Servicios Aéreos Esenciales) y los ASAE (Aeropuertos con Servicios Aéreos Esenciales). Por un lado, la intención es subvencionar rutas aéreas con recursos de la nación para estimular a la industria privada a que genere rutas frecuentes de transporte aéreo (SAE) en regiones en donde por condiciones de oferta y demanda no se han podido generar estas de forma independiente.

Por otro lado, a través de recursos de la Aerocivil, realizar inversiones en aeropuertos regionales (ASAE) que permita la adecuación de estos para que en un futuro se puedan implementar rutas aéreas públicas con una frecuencia que permita el desarrollo de las regiones. Se espera mejorar la infraestructura física de 14 aeródromos y aeropuertos no concesionados.

3. Rutas Servicios Aéreos Esenciales (SAE):

A la fecha, la UPIT y Aerocivil han realizado el análisis de posibles rutas adicionales a las que Satena tiene previstas en su plan de expansión, en la actualidad la Aerocivil evalúa la viabilidad de operación de las rutas propuestas y su priorización conforme a las necesidades de las regiones.

En este sentido, Se han realizado diferentes mesas de trabajo presenciales y virtuales conjuntamente con la UPIT, con el propósito de unificar criterios para los Servicios Aéreos Esenciales SAE, y lograr relacionarlos con las intervenciones de los ASAES priorizados desde la Aeronáutica Civil.

Puntualmente se continuó trabajando en los criterios de priorización de los ASAE, relacionándolos con la metodología realizada desde la entidad, articulándolos con la normatividad actual y el PNVR.

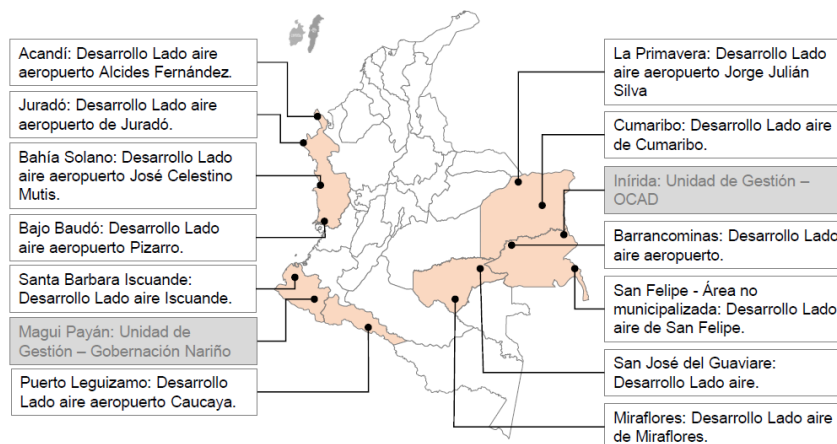
Con la UPIT se establecieron tareas, de revisar a fondo las 64 rutas propuestas por esa Unidad, revisando su viabilidad y operación. De igual manera se analizaron sobre los aeropuertos subutilizados, revisando su inversión en el PAA y revisando si se pueden implementar servicios que conecten estos con los propuestos con los ASAES.

→ Aeropuertos con Servicios Aéreos Esenciales (ASAE)

Para los que corresponde a inversión en infraestructura en aeropuertos regionales la Aerocivil, se está a la espera de la apropiación de recursos adicionales por 200.000 millones, que se destinarán para el apalancamiento de las intervenciones de los aeropuertos priorizados, que en la actualidad son 14:

- Chocó: Acandí, Juradó, Bahía Solano, Bajo Baudó
- Nariño: Santa Bárbara de Iscuandé, Magüí Payán
- Putumayo: Puerto Leguízamo
- Vichada: La Primavera, Cumaribo
- Guainía: Inírida, San Felipe, Barranco Minas
- Guaviare: San José del Guaviare, Miraflores

14 AERÓDROMOS PRIORIZADOS



La Aerocivil ha avanzado en el levantamiento de información relacionada con costo aproximado de las intervenciones Lado Aire de los aeropuertos y aeródromos priorizados y se encuentra en la búsqueda de acuerdos con diferentes entidades públicas y privadas que permitan optimizar los costos logísticos de los diferentes proyectos.

→ Monitoreo de planes de modernización de los aeropuertos a cargo de la ANI

Durante el periodo del reporte, se recibieron obras en el Aeropuerto El Dorado, entre ellas, la rehabilitación de las losas en las calles de rodaje C y B14, así mismo se inició la limpieza de la fachada en el mantenimiento de los andenes y los sistemas de navegación y telefónicos. Se desarrollaron mesas de trabajo entre CENIT, OPAIN y ANI con el ánimo de estructurar el nuevo proyecto del Abastecimiento de Combustible.

Adicionalmente, se recibieron obras en el Aeropuerto de Nororiente, con el mantenimiento de cerramientos en todos los Aeropuertos y al mantenimiento de Plataforma en el aeropuerto de Santa Marta, Aeropuerto Rafael Nuñez con actividades en infraestructura del terminal, repavimentación, trabajos de adecuación en sala nacional e ingreso sala internacional y mantenimiento torre de control, y por último, en el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, con activida-

des de reposición de cerramiento perimetral, cambio en tecnología de iluminación en plataformas, mantenimiento de ayudas visuales, ascensores y escaleras eléctricas.

4. Desarrollo del modo ferroviario

El Proyecto de Ley número 337 de 2023 fue radicado por esta Cartera Ministerial en la Secretaría General de la Cámara de Representantes el 6 de febrero de 2023, específicamente en la Comisión Sexta (Transportes y Comunicaciones), como proyecto de ley ordinaria “Por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del servicio público de transporte ferroviario y se dictan otras disposiciones.” con 40 artículos organizados en 9 títulos propuestos en el articulado radicado.

Durante el trámite legislativo en esta comisión, que comprendió diferentes mesas de trabajo y jornadas de socialización con los ponentes, otros congresistas, partidos políticos, gremios, y foros abiertos, fue radicado el 7 de junio de 2023 el documento de ponencia para el primer debate, que incluyó una nueva versión con 44 artículos en el proyecto de ley, recogiendo los aportes y observaciones de esos espacios de discusión.

Como resultado, el pasado 14 de junio fue aprobado por unanimidad en primer debate el proyecto de Ley ferroviario, ante la comisión sexta de la cámara de representantes del Congreso de la República, teniendo pendiente en el trámite legislativo para la próxima legislatura 3 debates por aprobar para que sea ley de la república: en la plenaria de la Cámara de Representantes, en la comisión sexta del Senado y en la plenaria del Senado de la República. El proyecto de Ley aprobado en primer debate tuvo la adición de 4 artículos por medio de proposiciones de representantes de esta comisión durante el debate, consolidando una versión del articulado de 48 artículos para seguir en su respectivo trámite.

La ley ferroviaria representa una iniciativa que busca reglamentar las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros sobre la red férrea nacional, establecer las condiciones para el desarrollo de su infraestructura, su ordenamiento institucional, el régimen económico y los mecanismos de gestión y financiación de este modo de transporte, así como la definición de lineamientos que promuevan la intermodalidad, esto con el fin de fortalecer la complementariedad de los modos del transporte en

Colombia, reducir los costos de operación, mejorar la conectividad de centros de producción y consumo, dinamizar las economías regionales y migrar un porcentaje de carga del modo carretero al férreo

Complementariamente al proyecto de ley ferroviaria, de manera conjunta con la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, se ha venido avanzando en una de las tareas que se desprenderán de esta ley una vez expedida, y es la regulación del procedimiento para la asignación de surcos ferroviarios, que permita el libre acceso y competencia de terceros operadores en los corredores ferroviarios en operación. Para regular este procedimiento son necesarios dos actos administrativos, actualmente en construcción: el primero, una modificación al decreto único reglamentario del sector transporte para adicionar un artículo que haga explícita la competencia de la ANI e INVIAS para otorgar surcos ferroviarios, el cual está próximo a ser publicado para recepción de comentarios de la ciudadanía, y el segundo, corresponde a la resolución que reglamente y detalle el procedimiento de asignación de surcos ferroviarios para los interesados solicitantes, el cual está en mesas técnicas de trabajo finales, para que una vez expedido el decreto pueda ser publicado para comentarios antes de la finalización de este año.

De manera complementaria, el gobierno del Reino Unido y la Embajada del Reino Unido en Bogotá han venido apoyando la reactivación del sector ferroviario en Colombia durante los últimos 5 años, a través de programas oficiales de cooperación como el Programa de Prosperidad Británico para Colombia, el Programa Global de Infraestructura (GIP) del Prosperity Programme y la Alianza para el Crecimiento Sostenible (UK PACT, UK SIP). En ese mismo marco, se firmó un Memorando de Entendimiento (MoU) firmado entre el Ministerio de Transporte y el gobierno del Reino Unido, firma que se llevó a cabo el pasado 26 de enero.

Parte de las acciones de este Memorando de Entendimiento recaen en la implementación del denominado Strategic Portfolio Management Office – SPMO: un mecanismo de buenas prácticas para la implementación de funciones estratégicas en el Gobierno colombiano, con miras a determinar la mejor manera de priorizar proyectos férreos y su inserción en la cadena intermodal de transporte, consideraciones respecto a planeación de proyectos según su caracterización regional, nacional y nodos de transferencia, así como formulación de mejores prácticas en la gestión de formulación, aprobación y ejecución de proyectos férreos con una visión de largo plazo, estructura regulatoria y gobernanza para el modo férreo

Desde el VMI se coordina la participación de las demás entidades del sector transporte en la formulación de este SPMO y de gestionar con la Embajada del Reino Unido la ejecución e implementación de las recomendaciones de carácter institucional y operativo para la consolidación del transporte ferroviario.

5. Puertos marítimos

Se publicó en la página web del Departamento Nacional de Planeación el 6 de mayo de 2022 el documento borrador de Política Nacional Portuaria, teniendo en cuenta lo establecido en la Ley 1 de 1991. “Estatuto de Puertos Marítimos”. para recibir observaciones. Sobre el cual se recibieron cerca de 260 observaciones, las cuales en su mayoría, fueron acogidas por las entidades formuladoras de la Política Nacional Portuaria. Desde dicha fecha, se ha venido trabajando de manera conjunta con el DNP en la inclusión de algunos aspectos relevantes para la operación portuaria, a partir de las necesidades identificadas como sector.

El pasado 12 de Julio de 2023 fue citada por la secretaria técnica del CONPES (DNP) la sesión de PreCONPES, para la presentación del contenido del documento borrador de Política Portuaria, donde las entidades involucradas podrían realizar observaciones y/o recomendaciones al documento y al Plan de Acción Específica.

Teniendo en cuenta lo anterior, el 14 de julio en sesión de CONPES fue aprobada la Política Nacional Portuaria: *Política Nacional Portuaria: Modernización y Sostenibilidad de la actividad Portuaria y su Articulación con el Territorio* – Documento CONPES 4118 de 2023. Este documento actualiza, después de 10 años de expedida la última política portuaria mediante el CONPES 3744 de 2013, los lineamientos necesarios para modernizar la institucionalidad, planificar el desarrollo del sector portuario bajo una visión de intermodalidad con una perspectiva de largo plazo, se promueve la eficiencia del sector para fortalecer principios de sostenibilidad en la operación y se adapte al entorno global.

El CONPES 4118 de 2023, implementará un conjunto de acciones organizados a partir de seis pilares principales:

1. Articular el sistema portuario con los instrumentos de planeación territorial y las condiciones físicas y ambientales de línea de costa en los litorales colombianos para cerrar la brecha entre el crecimiento portuario y el desarrollo del territorio y posibilitar el desarrollo armónico de ambos.

2. Promover la incorporación de buenas prácticas ambientales y de responsabilidad social empresarial del sistema portuario nacional para consolidar la visión de sostenibilidad socioambiental del sistema portuario.
3. Actualizar los esquemas de regulación tarifaria y de contraprestación en los puertos del país para promover la transparencia en su aplicación y por esa vía, la competitividad y la eficiencia en los servicios prestados.
4. Superar las limitaciones de las condiciones de la infraestructura de accesos marítimos, terrestres y fluviales y conectividad intermodal para incrementar la competitividad del sector.
5. Actualizar los instrumentos regulatorios del sistema portuario colombiano para promover el crecimiento, competitividad y modernización de los puertos que lo integran.
6. Fortalecer el marco institucional del sector portuario para facilitar al Ministerio de Transporte el ejercicio de su rol como Autoridad Portuaria.

Esta Política será liderada por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas como la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (Invías), la Superintendencia de Transporte (Supertransporte) y la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena). También, involucra entidades como el DNP, la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (Upit), la Dirección General Marítima (Dimar), el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio del Interior, el Instituto Agustín Codazzi (IGAC), la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD) y el Ministerio de Industria y Comercio.

Desde el sector transporte, se prevé que el cumplimiento de esta Política tendrá un costo aproximado de \$11.700 millones de pesos, así mismo se estiman inversiones cercanas a \$ 10 billones de pesos en los próximos 15 años (Según proyecciones de la ANI y Cormagdalena).

6. Logística

La disminución en los costos logísticos sobre las ventas mejora la eficiencia, productividad y competitividad en los territorios. Desde MinTransporte, se definieron 7 corredores que son de importancia estratégica: 1) Bogotá – Barranquilla, 2) Bogotá – Buenaventura – Ipiales, 3) Bogotá – Cúcuta, 4) Cali – Medellín – Cartagena, 5) Medellín – Bucaramanga, 6) Bogotá – Yopal y 7) Bogotá – Puerto Asís; los problemas que se presentan con mayor frecuencia en estos corredores corresponden a: afectaciones en las vías del país, ya sea por fallas en la infraes-

estructura, bloqueos, restricciones, congestión, accidentalidad o problemáticas en la operación logística que afectan la movilización de carga en el país y deben ser atendidos para minimizar sus impactos negativos.

Adicionalmente, con el objetivo de hacer más transparentes y eficientes los procesos administrativos y las relaciones económicas de los involucrados en las actividades de transporte de carga por carretera, el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) implementó mejoras en los procedimientos de captura, validación, verificación y análisis de información. En el periodo de Gobierno más de 110 millones de toneladas, en 8.4 millones de viajes, se reportaron en el RNDC. Esta información es el principal insumo para la publicación en el Portal Logístico de Colombia.

Con la puesta en marcha de los proyectos de reactivación del modo férreo, la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena y el desarrollo de infraestructuras logísticas especializadas en el país, además de la implementación de medidas de facilitación de comercio definidas en la Política Nacional Logística, se obtiene una reducción en los costos logísticos sobre las ventas en los próximos años, el cual se espera que a 2026 se ubique en 11,5 % reduciéndose en 1.1 puntos porcentuales con respecto a la línea base del 2020 calculada en 12,6% , de acuerdo con el indicador de primer nivel definido como una meta del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida” y en concordancia con lo propuesto para el año 2030 por el Conpes 3982 de 2020 - Política Nacional Logística de reducir el costo al 9,5%.

De acuerdo con este indicador, el Viceministerio de Infraestructura en articulación con el Grupo de Logística se han adelantado dos ejercicios para contribuir a la reducción de los costos y tiempos logísticos en el transporte de carga en el país y contribuir al indicador de primer nivel definido en el Plan Nacional de Desarrollo:

- **Plan de Eficiencia en Corredores Logísticos:** se realizó la identificación de los cuellos de botella y problemas en infraestructura de transporte y movilidad en los 7 corredores logísticos estratégicos del país, encontrándose 101 cuellos de botella relevantes en 70 puntos críticos. Posteriormente se priorizaron de acuerdo a su importancia en la eficiencia del corredor y facilidad de solucionar, y se cruzaron con más de 130 proyectos de infraestructura priorizados en el PND y en estructuración o ejecución a cargo de las entidades ejecutoras del sector.

Con este insumo, se propuso un plan de intervenciones y gestiones que contribuirán a aumentar la eficiencia en los corredores logísticos del país y reducir los tiempos y costos logísticos, en los 84 cuellos de botella priorizados de acuerdo a este ejercicio, y especialmente en 15 cuellos de botella que requieren proyectos nuevos, ya que no tienen su solución dentro del alcance de algún proyecto en estructuración o ejecución existente, y de 19 cuellos de botella que para su solución o mejora requieren acciones a impulsar a través de las Gerencias de los Corredores logísticos y Alianzas logísticas Regionales con diferentes entidades del orden nacional, regional y municipal.

- **Priorización de acciones del Conpes 3982 de 2020 - Política Nacional Logística:** de las 64 acciones definidas en el Plan de Acción y Seguimiento en este Conpes, 32 acciones están a cargo del Ministerio de Transporte, por lo que se realizó un ejercicio de priorización de las acciones para identificar aquellas con mayor relevancia y que permitan reducir los tiempos y costos logísticos de acuerdo a el indicador definido en el PND para este cuatrienio. Los resultados de este ejercicio priorizan el cumplimiento de 13 de las 64 acciones en una primera etapa, 24 acciones en una segunda etapa, y las 27 acciones en una tercera etapa. La idea es duplicar y concentrar los esfuerzos para cumplir las acciones de acuerdo a cada etapa, pero sin dejar de avanzar en las que no estén priorizadas en esa etapa. Este ejercicio y sus resultados fueron socializados con las otras áreas del Ministerio de Transporte el 3 de mayo de 2023, con el objetivo de que estas dependencias enfoquen los esfuerzos y gestiones que permitan el cumplimiento de las acciones priorizadas por esta metodología.

Dentro de los temas de las acciones priorizadas en esta primera etapa, se encuentran aquellas relacionadas con actualización de normatividades del modo férreo y fluvial, planes para el mejoramiento de la infraestructura fluvial, cabotaje y pasos y accesos urbanos, reglamentaciones de Zonas Únicas de inspección e Infraestructuras logísticas especializadas, políticas tarifarias de los modos portuario, fluvial y férreo, entre otras, que se proyecta al final del año tengan un avance significativo en su cumplimiento.

→ **Publicación de indicadores de eficiencia portuaria en el Portal Logístico de Colombia**

A partir de la implementación del sistema INSIDE para el enturnamiento portuario, el Ministerio de Transporte cuenta con información en línea acerca de la atención de vehículos de carga en los terminales portuarios del país, haciendo más transparente el proceso de asignación y atención de citas para cargue y descargue de mercancías.

Adicionalmente, el Ministerio de Transporte, por medio del Grupo de Logística, brinda capacitaciones semanales a los usuarios del sistema, operadores portuarios, terminales portuarias, empresas de transporte e importadores y exportadores, brindando apoyo técnico el procedimiento de reporte de información buscando de mejorar los procesos de en el RNDC. Esta información es un insumo importante para la actualización y publicación de indicadores en el Portal Logístico de Colombia, en donde todos los actores del sistema nacional logístico cuentan con una herramienta con la cual monitorear el estado de la operación logística portuaria en el país.

Con la implementación del sistema INSIDE y del programa de capacitaciones ha sido posible estandarizar los procedimientos de asignación y atención de citas y turnos para el manejo de todos los tipos de carga en los puertos del país, identificando ineficiencias, cuellos de botella y buenas prácticas para el enturnamiento y la atención de vehículos de carga, todo esto se traduce en eficiencias en las operaciones, menores tiempos y costos para el comercio exterior.

7. Centro de datos de infraestructura de transporte - Hub de Mapas

Uno de los postulados del presidente Gustavo Petro es ser un Gobierno que escucha a todos los colombianos y colombianas, con la transparencia como uno de los pilares fundamentales. En atención a esto, y como una forma de aportarle a la Justicia Social, en noviembre de 2022 la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), lanzó su “Hub de Mapas”, plataforma digital en el cual se provee datos, estadísticas e información relevante sobre la infraestructura de transporte del país, de manera accesible y fácil de usar. Su denominación “Hub de Mapas” quiere decir el lugar a donde llega información de diferentes fuentes para ser organizada, procesada y distribuida desde un solo sitio.

Esta herramienta se encuentra ubicada en el sitio web <https://upithub-upit.hub.arcgis.com/> y promueve la exploración, el análisis y el uso de datos oficiales, que provienen de fuentes estandarizadas. Así, los usuarios pueden descubrir, estudiar y comprender información estructurada o determinante para el sector transporte.

Con este portal se responderá a la necesidad de recopilar y presentar de manera sencilla pero estructurada, información fundamental para la planeación de infraestructura de transporte del país; de igual forma, será de gran utilidad para las y los colombianos, ya que permite conocer sobre el sector transporte y hacer seguimiento a los proyectos que los impactan.

Este Hub tiene cuatro secciones principales. La primera es la galería de mapas interactivos, que ilustran diversas variables que inciden en la planificación de la infraestructura de transporte del país. En la segunda sección, están los tableros de control de infraestructura, en la cual se incorporan herramientas de seguimiento al estado y los avances en la construcción y/o mejoramiento de la infraestructura de transporte y a los proyectos asociados.



Fuente: UPIT Hub de mapas

Adicionalmente, se encuentran cifras generales de la infraestructura de transporte, tales como número de kilómetros de red vial principal, secundaria y terciaria, número de peajes, entidades administradoras de la infraestructura, entre otras cifras, estadísticas e indicadores, oficialmente publicadas por las entidades del sector como Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (INVIAS).

Finalmente se encuentra el mapa de la historia del sector transporte; En esta sección se encontrarán las historias de los modos de transporte en Colombia. Actualmente, se encuentra disponible historia del modo férreo del país.



Fuente. Story Maps del sector transporte - Hub de mapas

8. Plan de Infraestructura de Transporte – Priorización de Proyectos

El Gobierno del Cambio, en su primer año de transformación, desde la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte, ha avanzado en aspectos claves para desarrollar el Plan de Infraestructura de Transporte requerido para conectar al país haciendo las regiones más competitivas:

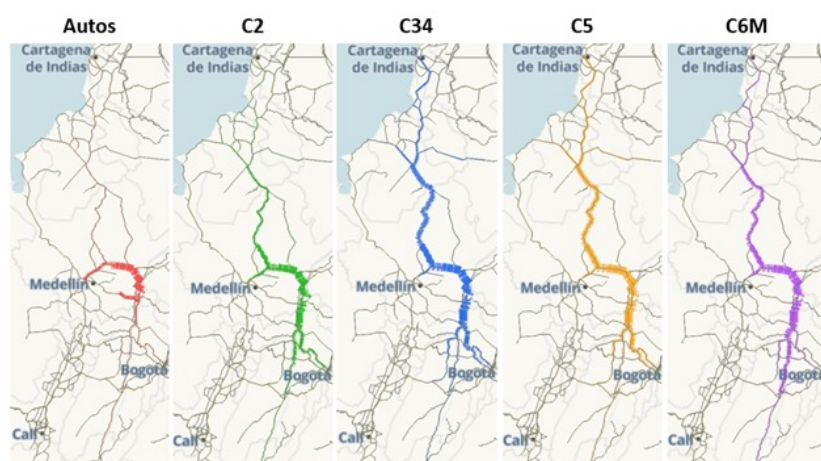
→ Fortalecimiento del modelo de transporte como herramienta fundamental para la formulación del Plan de Infraestructura de Transporte y la priorización de inversión.

En enero de 2023 el Departamento Nacional de Planeación (DNP) socializó a la UPIT el modelo de transporte intermodal - Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) 2021 – 2051; así durante el primer semestre de este año se trabajó en la revisión de herramientas de modelación, utilizadas para evaluar la eficiencia y resiliencia de las redes de transporte, dentro de un enfoque de priorización.

Si bien los modelos de transporte son elementos en permanente desarrollo, gracias a las acciones adelantadas por la UPIT, en este momento es posible simular la distribución de flujos vehiculares sobre las redes viales, de utilidad para la evaluación de proyectos de infraestructura de transporte. De esta forma, en el primer semestre de 2023, se analizaron los cambios en la asignación de flujos vehiculares derivados del ingreso de nuevo proyecto de iniciativa privada, que sirvió de insumo para la evaluación realizada por la Agencia Nacional de Infraestructura ANI; a su vez, se han realizado análisis de estimación de demanda sobre infraestructura carretera concesionada que se encuentra en proceso de reversión, con el fin de determinar los niveles de servicio esperados.

A continuación, se pueden observar los resultados gráficos de la aplicación de la herramienta:

Análisis gráfico de variación de demanda entrada de nuevo proyecto



Fuente: UPIT. Elaboración propia con base en resultados del ejercicio interno de modelación de transporte en la herramienta EMME.

Actualmente, se están realizando ejercicios de modelación de transporte con el fin de representar la situación de 2022 y poder realizar nuevas evaluaciones del comportamiento de la demanda de transporte más recientes, que facilite la evaluación de proyectos, inicialmente, en los mismos componentes que consideró el estudio de PMTI.

De manera complementaria, la UPIT busca fortalecer estas herramientas, con el fin de que sean cada vez más robustas para la formulación del Plan de Infraestructura de Transporte, permitiendo evaluar una mayor variedad de componentes y comportamientos en las redes de transporte. Esto requiere de insumos que permitan no solo evaluar los modos de transporte vehiculares, sino también el comportamiento de demandas adicionales levantadas a partir de información primaria, bajo la integralidad que deben mantener los Planes asociados a cada modo de transporte.

Para lograr este objetivo **la UPIT estructuró el proceso para adelantar un estudio que estime la demanda de transporte, mediante la recolección de información primaria, que permita complementar el modelo de transporte como herramienta para la formulación del Plan de Infraestructura de Transporte**; este estudio permitirá identificar un potencial de carga, generar análisis prospectivos de generación y atracción de carga, así como análisis de proyectos dentro de zonas con potencial productivo. La adjudicación de este proceso se estima en septiembre de 2023 y el producto de las consultorías estará disponible en el primer semestre de 2024.

9. Territorios Conectados por el Cambio: Plan Regional de Transporte Intermodal

En cumplimiento de lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo: “Colombia Potencia de la Vida”, y con el objetivo de aumentar y mejorar la interconexión y conectividad necesaria para generar competitividad en las zonas más alejadas y apartadas del país, **la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte, estructuró el proceso para la elaboración de planes regionales de transporte intermodal para 3 grupos de subregiones PDET (Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial): i) Zona Catatumbo, ii) Pacífico Medio, Frontera Nariñense, Alto Patía y Norte del Cauca y iii) Sur de Bolívar y Bajo**

Cauca; este es el primer grupo de subregiones priorizadas para la elaboración de planes regionales de transporte con el fin de garantizar la conectividad de zonas con alta vulnerabilidad, apartadas, con baja presencia del estado y con oferta variable de bienes y servicios.

Este proceso contempla la realización de análisis técnicos, económicos y medioambientales que permitan generar una hoja de ruta con proyectos que deben implementarse teniendo en cuenta ejercicios de priorización de las soluciones evaluadas, tanto para el transporte de carga como de pasajeros, con visión de mediano y largo plazo.

Las subregiones que se analizarán comprenden:

- **Subregión Catatumbo.** La Subregión del Catatumbo se encuentra en el departamento de Norte de Santander, comprendida por los municipios de Convención, El Carmen, El Tarra, Hacarí, San Calixto, Sardinata, Teorama y Tibú, abarcando el 0,8 % del territorio nacional. El 17% de esta área corresponde a Parques Nacionales Naturales.
- **Subregión Pacífico Frontera Nariñense.** Se encuentra en el departamento de Nariño, comprendida por los municipios de Barbacoas, El Charco, Francisco Pizarro, La Tola, Magüi, Mosquera, Olaya Herrera, Ricaurte, Roberto Payán, Tumaco y Santa Bárbara, abarcando el 1,5 % del territorio nacional, la cual cuenta con 6% en Áreas Protegidas SINAP.
- **Subregión Pacífico Medio.** Se encuentra en los departamentos de Cauca y Valle del Cauca, comprende los municipios de Guapi, López de Micay, Timbiquí y Buenaventura, abarcando el 1,3% del territorio nacional y cuenta con 25% en Áreas de Parques Nacionales.
- **Subregión del Alto Patía y Norte del Cauca.** Se ubica dentro de los departamentos del Cauca, Nariño y Valle del Cauca; comprende los municipios de Argelia, Balboa, Buenos Aires, Cajibío, Caldono, Caloto, Corinto, Cumbitara, El Rosario, El Tambo, Florida, Jambaló, Leiva, Los Andes, Mercaderes, Miranda, Morales, Patía, Piendamó, Policarpa, Pradera, Santander de Quilichao, Suárez y Toribio, abarcando el 1,1 % del territorio nacional, la cual cuenta con 4% en Áreas Protegidas SINAP.

La adjudicación de este proceso se estima en septiembre de 2023 y el producto de las consultorías estará disponible en el primer semestre de 2024.

10. Gestión de pasos y accesos urbanos

Como parte de las acciones que lleva a cabo la UPIT para lograr una mejor articulación entre la planeación de infraestructura de transporte nacional y el ordenamiento territorial, en el primer semestre de 2023 fueron identificados los principales retos que tienen los pasos y accesos urbanos en referencia a buenas prácticas, teniendo en cuenta los siguientes insumos:

- Referentes internacionales (Estados Unidos, Alemania y España),
- Protocolo para la coordinación Interinstitucional (trabajo articulado entre Ministerio de Transporte, UPIT, Ministerio de Vivienda y entes territoriales),
- Esquemas de financiación (Contribución por Valorización, Participación por plusvalía, Asociaciones Público-Privadas-APP, Derecho real de superficie) y
- Componente de análisis: i) integración urbano regional, ii) socioambiental y iii) transporte (infraestructura, seguridad vial y gestión del tránsito).

Se analizaron cuatro casos de estudio (Paso urbano transversal de la Sabana - Funza Acceso a Bogotá por la calle 13, Acceso a Cali por el norte en Yumbo, Variante de la Troncal del Magdalena San Alberto junto con Paso urbano - vía Bucaramanga - Santa Marta por San Alberto y Paso urbano de la vía Bogotá-Buenaventura por Cajamarca) los cuales permitieron plantear, diversas alternativas a considerar por parte de los entes territoriales.

De manera complementaria, la UPIT diseñó una metodología de análisis multicriterio con el objetivo de identificar y priorizar los accesos y pasos urbanos más urgentes de intervenir.

A partir de lo anterior, se inició la elaboración una cartilla que socialice los resultados del proceso adelantado y sea un instrumento para los entes territoriales en la intervención de accesos y pasos urbanos: (i) Infraestructura y operación; (ii) Instrumentos de planificación y financiación y (iii) modelos de gestión. Así mismo se construye un visor para la priorización de los pasos y accesos urbanos (319) que están localizados en los 7 principales corredores logísticos. Esta herramienta identificaría los principales pasos y accesos a intervenir. Estos dos productos estarán disponibles en diciembre de 2023.

11. Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI)

De manera articulada con el Ministerio de Transporte, la UPIT ha continuado acompañando y aportando en la actualización del Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), el cual se basa en una metodología de priorización CRET (Convergencia, Resiliencia, Eficiencia y Tecnología), que como resultado plantea su implementación en un horizonte de 15 años, donde los próximos 10 años permitirán consolidar el modo carretero, y estructurar los modos fluviales y férreos (canal del dique, navegabilidad del río Magdalena y el corredor férreo de La Dorada-Chiriguana, entre otros proyectos).

La línea de trabajo del sector se ha concentrado en que dicho instrumento tenga como base la intermodalidad operativa de la red de transporte nacional, para encontrar una implementación gradual de todos los modos, así como de las necesidades de desarrollo de los nodos de transferencia que se requiere para su efectivo desarrollo.

Una vez se encuentre cerrada la priorización de proyectos (en el marco del PMTI), desde la UPIT se deberá realizar el balance del estado de la estructuración de los mismos, planteando las necesidades en cuanto al desarrollo de los estudios para elevar los proyectos resultantes llevándolos hasta nivel de prefactibilidad y determinar los posibles esquemas de ejecución de los mismos.

En concordancia con lo anterior, desde la UPIT se ha continuado con la identificación de un esquema de seguimiento a la ejecución de los proyectos resultantes del PMTI así como, en articulación con el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y el Ministerio de Transporte, se revisa la pertinencia de proponer líneas de políticas asociadas a los resultados de la actualización del PMTI (componentes estructurantes y si fuera necesario, proyectos puntuales) en el Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026.

En el corto y mediano plazo, esta Unidad debe alinear los instrumentos de planeación de infraestructura de transporte, esto significa entre otras cosas, armonizar el PMTI con los desarrollos existentes tales como el Plan Amazónico de Transporte Intermodal (PATIS), los Planes Maestros modales (plan maestro fluvial y plan maestro férreo) y el Plan Estratégico Aeroportuario 2030 de Aero-civil, entre otros.

El objetivo es que el país cuente con un modelo de transporte que le permita caracterizar con enfoque interdisciplinario (social, ambiental, cultural, entre otros) e identificar necesidades de infraestructura de transporte en todo el territorio nacional, que su vez potencialicen el comercio con los países vecinos y por ende poder contar con un Plan de Infraestructura de Transporte integral, desarrollando los modos actualmente rezagados en pro de la integración regional y de una planeación territorial inteligente, en concordancia con los objetivos del Gobierno nacional.

12. Monitoreo de la construcción de nuevos kilómetros en proyectos de 1a a 5a generación

Para el periodo del presente informe, se recibieron 109,09 km de vía nueva, distribuidos de la siguiente manera:

PROYECTO	2022	2023	TOTAL
Devimed	1,85	0,4	2,25
Ruta del Sol III	25,99	25,615	51,61
Rumichaca-Pasto	0,00	9,89	9,89
Pacífico 1	1,61	0,00	1,61
Pamplona-Cúcuta	7,20	0,00	7,20
Conexión Norte	5,06	0,00	5,06
Autopista al Mar 2	9,86	0,00	9,86
IP Antioquia -Bolívar	5,70	0,00	5,70
IP Accesos Norte	0,82	0,00	0,82
Magdalena 2	18,00	0,00	18,00
Armenia-Pereira-Manizales	1,00	0,00	1,00
TOTAL	77,09	32,00	109,09

Fuente: Elaboración propia-ANI

13. Monitoreo de la rehabilitación de vías de proyectos de 1a a 5a generación

Para el periodo del presente informe se recibieron 214,31 km rehabilitados distribuidos en los siguientes proyectos:

PROYECTO	2022	2023	TOTAL
Autopista al Mar 2	37,67	1,5	39,17
Cambao-Manizales	28,25	22,9	51,15
Rumichaca-Pasto	0,00	16,28	16,28
Ruta del Sol III	10,45	4,45	14,90
Pacífico 3	20,00	0,00	20,00
IP Tercer Carril	15,00	0,00	15,00
Villavicencio-Yopal	4,56	0,00	4,56
IP Antioquia-Bolívar	5,85	0,00	5,85
IP Accesos Norte	0,40	0,00	0,40
Magdalena 2	47,00	0,00	47,00
TOTAL	169,18	45,13	214,31

Fuente: Elaboración propia-ANI

14. Sistema de Interoperabilidad de peajes con Recaudo Electrónico Vehicular

Con el objetivo de permitir que un usuario pueda transitar por todos los peajes del país con un único dispositivo a bordo, asociado a una única cuenta de usuario y una única factura, sin importar el operador del peaje, se generó un sistema interoperable que reúne a todos los sistemas de recaudo electrónico en todas las plazas de peajes del país para que logren operar de forma articulada y alienada entre ellos, bajo la figura de los intermediadores que son quienes entregan al usuario el dispositivo TAG para ser instalado en el vehículo, reciben los dineros y los distribuyen con cada paso por peaje de acuerdo con la categoría del vehículo.

Se creó un Sistema de Gestión SiGT para tener acceso a toda la información sobre esta transaccionalidad entre los actores del recaudo electrónico, para el cual se requiere que cada actor cumpla con condiciones técnicas, financieras y jurídicas para ser habilitado dentro del Sistema.

Al respecto, se ha avanzado de manera considerable la labor de habilitación de los actores estratégicos, de la mano de la Superintendencia de Transporte en desarrollo de su función de vigilancia y control. Así mismo, se ha desarrollado una labor de monitoreo del proceso, con el fin de obtener información relevante con la que se pueda tomar decisiones de ajuste a la regulación vigente. Así mismo se han adelantado 2 sesiones con el Comité Técnico de Operación, instancia de carácter consultivo y de concertación que ha permitido facilitar la implementación del Sistema IP/REV. Así como proponer o identificar la pertinencia de ajustes a incorporar al Sistema IP/REV.

También se logró sacar adelante la primera etapa del proceso de implementación a través de la habilitación de los primeros 6 intermediadores y 122 estaciones de peaje dentro del proceso de implementación progresiva, con lo que se consolida la entrada en operación del sistema.

Adicionalmente, se ha dado acompañamiento a los actores para lograr avanzar en sus procesos de habilitación.

Se ha dado recaudo de las observaciones e insumos que surgen de este Comité para fundamentar las adecuaciones que el sistema requiera en los ámbitos jurídicos, financieros y técnicos, y se ha avanzado en el proceso de masificación del sistema para que las eficiencias del mismo compensen los valores invertidos por los operadores e intermediadores.

15. Centros fronterizos

Se realizó la organización de los puntos de control de pasos de frontera terrestres:

- **San Miguel – Putumayo CEBAF (en funcionamiento):** Opera en el CEBAF ubicado del lado ecuatoriano.
- **Rumichaca – Nariño CEBAF (Futuro):** Hay tránsito, se busca agrandar el CENAF existente actualmente, realizando una construcción de un CEBAF de doble cabecera.

- Tienditas – norte de Santander CENAF (en funcionamiento): Se inauguró en enero de 2023. También se tiene paso de frontera por el puente Simón Bolívar y por el puente Francisco de Paula Santander.
- Puente Páez – Arauca CENAF (en funcionamiento): La infraestructura se encuentra sobre el puente, se requiere ubicar el CENAF a 400 metros del puente solo con infraestructura tipo cacetas. No se ha logrado la reubicación porque el predio fue invadido en el 2016 y el 80% del terreno ahora es un barrio.
- Puente internacional sobre el río Mataje – Nariño CENAF (Futuro): No hay paso. Del lado colombiano tiene todo listo, pero falta la infraestructura por parte del lado ecuatoriano. Ecuador ha manifestado problemas de seguridad como razón para no abrir el paso.
- **Paraguachón – Guajira CENAF (Futuro):** Hay paso pero no es 24/7, hay un par de cacetas donde funcionan migración y Dian pero no es una zona estéril.

De igual manera, se realizó la organización, y se plantean los pasos a seguir con los puntos de control de pasos de frontera fluvial:

- **Leticia-Amazonas:** Revisada la infraestructura tanto de mercancías como de migrantes, se hace necesaria la intervención para que ambos puertos puedan atender las situaciones. No existe muelle de pasajeros (no hay infraestructura), solo existe una adecuación de muelle improvisado para el atraque de embarcaciones pequeñas para el transporte turístico y de pasajeros en la zona, la cual genera riesgo de accidentes al no contar con plataformas para el desplazamiento de pasajeros entre tierra y río. En cuanto al muelle de carga, se evidencian que éste no es lo suficientemente grande para atender las cargas que manejan día a día, por lo cual contrataron obras para la ampliación del puerto para atender embarcaciones de mayor calaje. No obstante, el contratista incumplió y las obras se encuentran detenidas mientras se surte el proceso de hacer efectiva la póliza de garantía de la obra. Es menester informar que las autoridades de control, muy a pesar de realizar sus funciones, no cuenta con una articulación eficiente ya que no tienen presencia en puertos, sino que deben asistir cuando son llamados a los pasos de frontera para hacer control (no hay presencia permanente).

- **Puerto Leguizamo-Putumayo:** No se cuenta con infraestructura para el funcionamiento de un CENAF, solo existe una adecuación de muelle improvisado para el atraque de embarcaciones pequeñas para el transporte turístico y de pasajeros en la zona, la cual genera riesgo de accidentes al no contar con plataformas para el desplazamiento de pasajeros entre tierra y río. Por otro lado, no se cuenta con un muelle de carga, sino un embarcadero para el transporte de mercancía entre Perú y Colombia.
- **Arauca-Arauca:** Teniendo en cuenta que ya se cuenta con un puente internacional que conecta ambos países, no se puede desconocer que los habitantes de la región en su práctica diaria (independientemente de que el puente se encuentra abierto o cerrado), hacen uso de las embarcaciones para atravesar el río Arauca y evitar los pasos de control establecidos para ello. No obstante, la ribera del río cuenta con un Malecón, la cual podría ser útil para la implementación de una infraestructura que contemple un CENAF fluvial. Para ello, debe de recuperarse el Malecón cerrando los posibles puntos de acceso (cerramiento) y establecer un solo punto de entrada/salida de personas y mercancías en la zona.

Adicionalmente, se observa con preocupación el evidente estado de deterioro que tiene la infraestructura del puente internacional debido a que presenta socavones en sus bases, la cual es un factor de riesgo ya que en el caso de reapertura de fronteras con el vecino país de Venezuela, no se podría hacer uso vehicular del mismo ya que no está en condiciones de soportar carga vehicular, por ende, se hace necesaria la intervención del INVIAS para reparar el puente y de esta manera garantizar la conexión terrestre entre ambos países.

Igualmente, es necesario intervenir el puente internacional José Antonio Páez debido al estado de deterioro que tiene las bases de este.

- **Puerto Inírida-Guainía:** El muelle de embarque y desembarque se encuentra en remodelación lo cual generaría condiciones ideales para la construcción de una infraestructura sobre tierra o en su efecto flotante para que las autoridades de control se instalen en sitio. Sin embargo, por sugerencia de la Armada Nacional, el punto de control debería ser en Amanavé-Vichada debido a su ubicación estratégica que permitiría ejercer mayores controles a personas y carga que entren al territorio colombiano. El problema con el lugar es la distancia que quedaría de Puerto Inírida ya

que sería una media hora de recorrido entre el corregimiento y el municipio, lo cual debe contemplarse los costos logísticos para el desplazamiento de la autoridad todos los días a este sitio.

- **Puerto Carreño-Vichada:** El muelle de embarque y desembarque cuenta con los espacios suficientes para la implementación de un CENAF en sitio. Cabe resaltar que migración cuenta con su balsa flotante “Las Toninas” para el control de migrantes. Por lo tanto, hay una oportunidad de mejora al aprovechar lo que se tiene para implementar otras infraestructuras flotantes en el lugar ya que la variación de profundidad del río es mucha (bajadas y subidas del río de hasta 13 metros) y no es conveniente tener una infraestructura en tierra ya que se han presentado inundaciones en el municipio cada 4 años.

16. Reactivación aérea comercial entre Colombia y Venezuela.

Para el Gobierno del Cambio es fundamental seguir avanzando en el restablecimiento de las relaciones diplomáticas entre Colombia y Venezuela. Desde la Aerocivil se realizaron las gestiones administrativas correspondientes a la viabilidad de conectividad entre la República Bolivariana de Venezuela y Colombia, garantizando que las solicitudes presentadas por operadores venezolanos se adelantaran con celeridad en el cumplimiento de los requisitos técnicos y administrativos.

En ese aspecto se atendieron solicitudes para la actualización del permiso de Operación de las empresas AVIOR y LASER, así como la solicitud por parte de la empresa ALIANZA GLANCELOT para la explotación de servicios internacionales.

De otra parte, se autorizaron vuelos chárter a la empresa TURPIAL ARLINES, como operador extranjero Venezolano en la ruta Caracas - Bogotá - Caracas, y como operador Colombiano se autorizó a la empresa SATENA en vuelo chárter la ruta Bogotá Caracas Bogotá, dando inició así a la reactivación aérea entre los dos estados.

Como resultado de estas acciones, el pasado 7 de noviembre llegó al Aeropuerto Internacional El Dorado el primer vuelo de Turpial Airlines (el T9 8820) desde Caracas, un Boeing 737 - 400 de nombre Virgen Del Valle, que marca la

reactivación aérea comercial entre Colombia y Venezuela, después de cerca de 3 años de suspensión de la ruta, pues el último vuelo entre ambas capitales fue en marzo de 2020.

La reactivación de la operación comercial es la muestra que el diálogo y la concertación es el camino para avanzar en las soluciones que traigan justicia social y económica a todos los territorios de nuestro país.

17. Categorización Red Vial Nacional

Acorde con la Resolución 411 del 2020 “Por la cual se establecen los criterios técnicos para la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional y se dictan otras disposiciones”, las entidades territoriales tienen plazo para la entrega de la información hasta el 24 de diciembre de 2024.

Para el periodo comprendido entre el mes de junio de 2022 al mes de junio de 2023, se expidieron resoluciones de categorización de la red vial en 24 municipios y se tienen publicadas en la página web del Ministerio 6 proyectos de resolución. Vale la pena indicar que, en el periodo evaluado, se han adelantado capacitaciones y mesas de trabajo en 153 municipios para la categorización de la red vial de su competencia.

Caracterización (Inventarios) de la red vial terciaria

Acorde con lo señalado en el Conpes 3857 de 2016 y la Resolución 412 del 2020 “Por la cual se adopta la Metodología General para reportar la información que conforma el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras - SINC y se dictan otras disposiciones”, las entidades territoriales deben reportar al Ministerio de Transporte el inventario de las vías de su competencia.

En ese sentido y teniendo en cuenta los compromisos asumidos en el marco del cumplimiento a los acuerdos de paz en especial con los municipios PDET, en el periodo comprendido desde junio de 2022 a junio de 2023 se suscribió el contrato No. 715 de 2022, con el cual se logró realizar el inventario de 2.697 Km de red terciaria a cargo de 15 municipios PDET. Asimismo y con el fin de contar con la totalidad de la red inventariada en los municipios PDET, actualmente se encuentra en proceso de contratación, una consultoría por valor aproximado de

\$2.300 millones, con el cual se pretende inventariar aproximadamente 3.700 Km de red terciaria competencia de 32 los municipios en 5 departamentos del país.

Finalmente es preciso indicar que dando cumplimiento a lo requerido por las comunidades Wayuu en el marco de la ST-302, el Ministerio de Transporte se encuentra estructurando el proceso de consultoría cuyo objeto es: REALIZAR LA CARACTERIZACION DE VIAS REGIONALES EN LOS MUNICIPIOS ACCIONADOS EN LA ST-302 DE 2017 LA GUAJIRA, EN CUMPLIMIENTO DE LA METODOLOGIA DEFINIDA POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE, PARA LA VIGENCIA 2023, por un valor aproximado de \$1.300 millones, con la cual se pretende inventariar 1.390 km aproximadamente, en los 4 municipios accionados en dicha sentencia.

18. Herramientas para la gestión de activos

En un trabajo colaborativo entre el INVIAS y la UPIT se desarrolló el formulario web para capturar la información de puentes en vías secundarias y terciarias, como parte de la nueva herramienta de gestión de activos con la que el Gobierno busca acompañar a los gobiernos locales en el mejoramiento de la infraestructura, contando con información más completa, que permita mejorar la operación en la red vial que se encuentre en mal estado

19. Otorgamiento “Puerto Pisisí”

De conformidad con la sentencia No. RT 123 del 12 de septiembre de 2022, el 19 de octubre de 2022 se emitió el concepto técnico y el 20 de octubre se expidió el concepto financiero con No. 20222000126853. Adicionalmente el proyecto se presentó ante el Comité de Contratación del 10 de noviembre de 2022 y el Consejo Directivo de la ANI del 15 de noviembre de 2022, en donde se obtuvo concepto favorable, por lo que se adelantó el otorgamiento del proyecto a la Sociedad Portuaria de Urabá PISISÍ S. A el 16 de noviembre de 2022.

20. Derechos humanos

Se ha creado el espacio de Sensibilización y Capacitación en Derechos Humanos, a través de actividades de divulgación que permite al Ministerio de Transporte, acorde con su marco de actuación, avanzar en los procesos de desarrollo de las acciones propuestas en el Plan Nacional de Acción de Derechos Humanos, específicamente dentro del Sistema Nacional de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario – SNDH – DIH -, conformado por ocho subsistemas que responden a los procesos de implementación de las políticas públicas vigentes en materia de Derechos Humanos 2014 – 2034; a los Lineamientos y acciones del Gobierno Nacional para el respeto y garantía de los Derechos Humanos en Colombia 2021 – 2022; y, a la Actualización y fortalecimiento del Plan Nacional de Educación en Derechos Humanos – PLANEDH – 2021 – 2034.

Así mismo se genera para las servidoras, los servidores y contratistas del Ministerio de Transporte el proceso de sensibilización – socialización de la aprehensión en derechos humanos. Este proceso de enseñanza - aprendizaje aborda los siguientes núcleos de conocimiento: 1.) Introducción a los Derechos Humanos y en enfoque de derechos en el Servicio Público; 2.) Igualdad, no discriminación y respeto por las identidades; 3.) Derechos Civiles y Políticos; y, 4.) Gestión pública transparente y lucha contra la corrupción y desde el componente Sistema Nacional de Información de DDHH y DIH - Gestión Documental.

El proceso de capacitación se desarrolla en alianza interinstitucional con las siguientes Entidades: Departamento Administrativo de la Función Pública, Escuela Superior de Administración Pública - ESAP -, Archivo General de la Nación - AGN -, Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, Defensoría del Pueblo.

A partir de este contexto, el Ministerio busca fortalecer escenarios de reconocimiento, participación y actuación desde la prestación del servicio con enfoque de derechos humanos y para ello adelanta tres acciones puntuales:

1.) Firma de la Declaración del Compromiso el Respeto, la Protección de los Derechos Humanos en la Prestación del Servicio. Esta acción liderada desde el Despacho del Ministro, en el que las servidoras, los servidores y contratistas de la entidad reafirman su actuación íntegra y transparente, reconociendo que la ciudadanía es el eje central y razón de ser del servicio público, y que esta actuación insta a respetar, proteger y promover los derechos fundamentales de todas

las personas, sin discriminación alguna. Por lo tanto, existe una implicancia que como servidora y/o servidor se está en la capacidad de garantizar la igualdad, la dignidad y la libertad de todas las personas, sin importar su raza, género, religión, orientación sexual, discapacidad u otra característica personal.

2.) Pacto por los Derechos Humanos en contextos Empresariales, es un escenario promovido por la Defensoría del Pueblo al que han sido invitadas todas las entidades públicas. Desde el Ministerio lidera la Secretaría General y se vinculan las Secretarías Generales de las entidades adscritas al Sector, a través del cual se establece el pacto por la protección y respeto de los derechos humanos en el desarrollo de actividades empresariales. Este Pacto tiene como finalidad principal establecer acciones generales para el Estado y las empresas que permitan la apropiación local de los Principios Rectores Sobre Empresas y Derechos Humanos de Naciones Unidas.

3.) Aportar la información institucional para la construcción del Informe Nacional para el Examen Periódico Universal (EPU) de Colombia, que, al ser una de las herramientas principales del Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas, concebido para asegurar un trato homogéneo a todos los países cuando se evalúan las situaciones de derechos humanos. El EPU es uno de los elementos clave del Consejo que recuerda a los Estados su responsabilidad de respetar y aplicar plenamente todos los derechos humanos y las libertades fundamentales.

21. Reconocimiento del Programa Equipares Público - Sello de Igualdad de género otorgado por el PNUD

El Ministerio de Transporte logra implementar el programa Equipares Publico, cumpliendo con los estándares internacionales, benchmarks y medios de verificación de la plataforma Gender Equality Seal. En este sentido, el Ministerio se posiciona a nivel nacional e internacional como primera entidad pública en obtener el **Sello Plata** por su compromiso con el cierre de las brechas de género e igualdad sustantiva entre hombres y mujeres con el reconocimiento del Programa Equipares Público - Sello de Igualdad de género otorgado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD.

Desde la perspectiva del fortalecimiento normativo se presenta el Protocolo para la Prevención, Protección y Atención de Acoso Sexual y/o Discriminación por Razón del Género en el Ámbito Laboral que cuenta la entidad con su respectiva Resolución 20223040063305 del 21 de octubre de 2022, que permite dar cumplimiento a la Directiva presidencial n. 3 del 2022.

De igual forma, el Ministerio de Transporte cuenta con la Política de Género, Igualdad y Diversidad que fortalece la capacidad instalada y la institucionalización del compromiso de la Entidad por la igualdad de género, empoderamiento de las mujeres y entornos laborales seguros y libres de violencia.

Adicionalmente y en el marco del CONPES 4080 de 2022 “Política Pública de Equidad de Género para las Mujeres: hacia el desarrollo sostenible del país”, el Ministerio de transporte viene desarrollando trabajo conjunto con el Instituto Nacional de Vías, Agencia Nacional de Infraestructura y la Superintendencia de Transporte con el fin de *“Diseñar una estrategia para la prevención, atención y sanción social de la violencia contra las mujeres en el espacio público y el transporte haciendo especial énfasis en el acoso sexual”*. Para esta estrategia se está la formulación de un protocolo y la adopción de códigos de conducta e instrumentos de cerotolerancia de las violencias contras las mujeres y explotación sexual hacia mujeres, niñas y adolescentes. La estructuración y formulación del protocolo se está realizando bajo tres componentes: prevención, atención y sanción social.

Desde el Ministerio de Transporte se han realizado jornadas de sensibilización, generación de capacidad instalada en las personas trabajadoras de la entidad y en algunas entidades del sector, con respecto al enfoque de género, derechos de las mujeres, especialmente el derecho a vivir a una vida libre de violencias, así como la inclusión de esta perspectiva en los proyectos de infraestructura de transporte y de movilidad. Así como actividades sectoriales alrededor de las fechas conmemorativas de los derechos de las mujeres.

22. Relación Estado - Ciudadano

EL Ministerio de Transporte realizó la Feria de trámites y servicios “El Sector Transporte te Conecta” en 20 ciudades capitales del país, con la cual logramos llegar a 13.396 ciudadanos y ciudadanas. Con la feria se logró interactuar con

la ciudadanía, promoviendo espacios de participación, a través de jornadas de capacitación, dialogo, información sobre trámites y servicios y acceso a la oferta institucional de las siete entidades del sector.

Participamos en la Estrategia Acércate “Tejido de cambio, tejido de paz”, organizada por el Departamento Administrativo de la Función Pública, en el municipio de Tumaco (Nariño), brindando información a 350 ciudadanos sobre expedición y renovación de licencias de conducción, comparendos, uso de la plataforma RUNT (normalización, habilitación de organismos de apoyo al tránsito y registro de vehículos) y uso de los canales de atención del Ministerio de Transporte.

Se creó, con la Concesión RUNT, la mesa de ayuda de tarjetas de operación, con el objetivo de apoyar a las empresas de transporte de orden nacional e intermunicipal, de pasajeros con carretera, mixto y transporte especial en la expedición virtual de la tarjeta de operación por primera vez, renovación, duplicado o cambio de empresa, logrando capacitar 4.803 ciudadanos de manera virtual y presencial en las Direcciones Territoriales y en Sede Central (Bogotá). Así mismo, se implementó la mesa de ayuda Registro Nacional de Despacho de Carga (RNDC) con el fin de apoyar a los transportadores y empresas que necesitan soporte con la expedición del manifiesto de carga, remesas, desbloqueo de usuarios. A la fecha se ha dado soporte a 7.153 ciudadanos a través de los canales telefónico, escrito, PQR Web y videollamada.

Se avanzó en la estrategia Educación vial para niños, niñas y adolescentes con el objetivo interactuar a través de capacitaciones y de una manera pedagógica con la población infantil y adolescente para brindar información sobre educación vial e información básica sobre el Ministerio de Transporte, impactando a 1.735 niños, niñas y adolescentes de colegios de Bogotá, Puerto Carreño y Tumaco.

Y se han desarrollado espacios de capacitación para la ciudadanía y grupos de valor en temas relacionados con Tablas de avalúos e inclusión en línea y Renovación de licencias de conducción, impactando a 720 ciudadanos y ciudadanas.

23. Gestión del conocimiento y derechos humanos.

La implementación de la Política Institucional de Gestión del Conocimiento y la Innovación implica el desarrollo de los procesos colaborativos concernientes a la construcción de los mapas institucionales de saber. Así mismo, la articulación

con la generación de escenarios de revisión y producción de la data concerniente a la estructura de la planta de la entidad, la configuración de espacio para la capacitación y garantía de la retención del saber institucional y la formulación del programa de liderazgo transformacional, coadyuban a materializar la retención, transferencia y maduración del conocimiento.

De igual forma, a través de Vulgarización de los saberes relacionados al Cambio Climático, se evidencia la dimensión de la **Institucionalidad fortalecida, confiable e incluyente**, dado que mediante el desarrollo de actividades de divulgación y capacitación, se garantiza el sensibilizar y socializar a servidoras, servidores y contratistas del Ministerio de Transporte el conocimiento relacionado con cambio climático, con el fin de establecer parámetros que permitan la toma de conciencia sobre la importancia de generar conductas cotidianas que posibiliten la adaptación y la mitigación.

Este proceso se materializa a través de la producción de un escenario de sensibilización -socialización denominado GOTAS DE SABER, en él se expresan el conjunto saberes científicos-técnicos en relación al cambio climático, que a su vez son contrastados con el conjunto de imaginarios, afirmaciones y/o posturas que han gestado las personas en torno a esta misma realidad.

24. Desarrollo de Rueda de Innovación y Sostenibilidad

Realización de la 6a Rueda de Innovación y Sostenibilidad: Tecnologías Limpias para la Infraestructura de Transporte, camino a impulsar a Colombia como potencia mundial de la vida. El pasado 20 de octubre de 2022 fue un espacio en el que, desde el Gobierno de la Gente, a través del Instituto Nacional de Vías (Invías), los emprendedores, innovadores, la industria, el sector de la construcción, académicos y demás interesados presentan al Invías sus innovaciones que ayudan a mitigar el impacto de los proyectos de infraestructura vial en los ecosistemas y generar un desarrollo más armónico con la naturaleza.

Las tecnologías que se presentaron deben ser amigables con el medioambiente y cumplir con altos estándares de calidad y durabilidad para ser reglamentadas y aplicadas en los proyectos de infraestructura de transporte del país, de tal manera que, los corredores viales sean eficientes, seguros, modernos, econó-

micos y sostenibles. En este sentido, deben ser susceptibles de ser reguladas técnicamente, a través del procedimiento establecido por el Invías mediante la Resolución No.1536 de 2022.

En esta 6a Rueda de Innovación y Sostenibilidad se contó con la participación de 33 nuevas tecnologías relacionadas con diferentes áreas técnicas de aplicación como afirmados, pavimentos asfálticos, estructuras y drenajes, señalización, túneles y seguridad vial; de las cuales se presentaron 32 tecnologías, correspondientes a 21 innovadores. Así mismo, fueron 14 los expertos encargados de evaluar las tecnologías de acuerdo con algunos criterios como madurez de la tecnología, sostenibilidad, fortaleza técnica, caso de éxito, diseño y experiencia de usuario, entre otros.

Este evento fue desarrollado de forma híbrida, en donde se contó con la inscripción de más de 1.800 participantes entre estudiantes, ingenieros, empresarios y demás interesados. Para finalmente contar con 321 asistentes presenciales y 1.807 visualizaciones a través de YouTube, quienes pudieron conocer de primera mano los avances tecnológicos en el marco de las nuevas tecnologías aplicadas a la infraestructura de transporte.

25. Trabajo con regiones

Se ha venido trabajando en un proceso de priorización de varios tramos viales, para poder optimizar el recurso y que de verdad se impacten las regiones donde se van a desarrollar, (priorización de Caminos Comunitarios para la Paz Total), para el cual se presentó un plan de trabajo que ha venido desarrollándose así:

- Se viene trabajando en las priorizaciones con la Federación de Municipios y de Departamentos, identificando tramos ya intervenidos.
- Se incluyó la priorización como ruta de trabajo y requisito para el impacto regional de los proyectos
- Se trabajó en el proyecto tipo vía terciaria para simplificar viabilizaciones, trabajando en reuniones con la oficina de Proyectos Tipo del DNP y con el INVIAS, buscando incluir las nuevas tecnologías que trabajó el INVIAS donde se desprenden 49 especificaciones técnicas. Para éste, se va a trabajar en la definición de la metodología para empezar a estructurar el proyecto tipo.

- Se trabaja articuladamente con el DNP, a quien se le presentó el plan, y se programan reuniones con control y seguimiento, así como con verificación de requisitos.
- Se trabaja en la regionalización de precios INVIAS
- Se realizan capacitaciones a ET
- Se realiza capacitación a interventores.

→ Regalías

Dentro del acompañamiento a los territorios, se ha venido trabajando dentro del Grupo de Pronunciamientos Técnicos Especiales en la viabilización de proyectos a ser financiados por el Sistema General de Regalías.

A la fecha se han emitido 446 pronunciamientos técnicos correspondientes a 195 proyectos, de los cuales 75 proyectos cuentan con concepto favorable y suman un valor de 2,1 billones de pesos, 112 proyectos se continúan trabajando con las entidades para lograr ser llevados ante el OCAD para la asignación de recursos.

→ Obras por Impuestos

Se tuvo una modificación en el cupo CONFIS para la financiación de proyectos mediante el mecanismo, por lo que con corte a marzo del presente año se registraron dentro del banco de proyectos, 42 proyectos por valor de 555.000 millones de pesos, para los cuales se viene trabajando con los contribuyentes en los ajustes a costos para la vinculación final.

→ Contribución Nacional de Valorización

La ampliación de fuentes asociadas a proyectos de infraestructura además de una necesidad estratégica, ha generado una hoja de ruta, que en materia de contribución nacional de valorización entendida como “... 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 beneficien con la ejecución de estos ...”, es un esfuerzo que se viene generando desde 2015 y que tuvo como hitos de avance en los dos gobiernos precedentes:

1.- La expedición de un capítulo en la ,contenido en la Ley 1819 de 2016, en el que se hace viable dicho mecanismo en relación con proyectos de infraestructura de transporte,

2.- La expedición del CONPES 3996 de 2020 de “I

3.- La adopción del Decreto Nacional 1255 de 2022 “por medio del cual se adicionan los Libros 4 y 5 al Decreto número 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria, se adiciona el Capítulo 7 al Título 4 de la Parte 3 del Libro 2 al Decreto número 1068 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público y se reglamenta el inciso 2° del artículo 11 modificado por el artículo 45 de la Ley 383 de 1997 y los artículos 12, y 13 del Decreto Legislativo número 1604 de 1966, adoptado como legislación permanente por el artículo 1° de la Ley 48 de 1968 y los artículos 239 a 254 de la Parte XII de la Ley 1819 de 2016.”.

A partir del empalme y una vez se posesionó el actual Gobierno se ha avanzado en tres líneas de acción:

1.- Primera línea de acción: Revisión del marco jurídico en materia de contribución nacional de valorización, a fin de identificar los aspectos que permitan hacer operativos los cobros optimizando los procedimientos y el régimen de administración de dicho instrumento, en un marco de justicia social y no regresividad tributaria, siendo las acciones concretas ejecutadas y en ejecución:

a.- Modificación Ley 1819 de 2016 a fin de hacer extensivo la posibilidad de cobro, a obras que ya se encuentren en etapa de operación, a lo que se procedió a iniciativa del Gobierno y fue aprobado por el Honorable Congreso, y ya es una reforma legal, contenida en el artículo de la Ley 2294 de 2023 “por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”.”, que expresó:

“(…)

Artículo 280. Modifíquese el inciso segundo del artículo 249 de la Ley 1819 de 2016, el cual quedará así:

Artículo 249. Aplicación del Cobro de la Contribución.

(...)

La Contribución Nacional de Valorización se podrá aprobar y aplicar antes, durante y hasta cinco (5) años después del inicio de la operación del proyecto.

(...)”

b.- La modificación Decreto 1255 de 2022 en materia de CNV que permite superar las siguientes problemáticas al momento de hacer operativo el cobro:

- Habilita a todos los responsables de infraestructura como sujetos activos, lo que en el marco del actual decreto vigente es un asunto de necesaria resolución,
- Retoma la posibilidad de que la administración de los recursos obtenidos esté a cargo del Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FIP) o del sujeto activo del tributo (entidad responsable del proyecto de infraestructura) tal como lo dispone la Ley 1819 de 2016.
- Este proyecto de Decreto ha surtido los trámites de publicación para observaciones y se encuentra en fase final de ajustes con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público tendiente su envío a la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República para su adopción.

c.- Modificación del Decreto 1068 de 2015 a fin de ajustar el Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FIP) en el que los Ministerios de Hacienda Crédito Público y Transporte, se encuentran de acuerdo en la necesidad que su administración sea directamente contratada por el Ministerio de Hacienda y no esté a cargo de la FDN e igualmente que sea explícito que parte de los costos del capex de cualquier proyecto de infraestructura de transporte, incluye los costos asociados a estudios, análisis y estructuración de las fuentes de pago.

Este proyecto de Decreto a la fecha ya tiene una versión definitiva y dará en las próximas semanas, el trámite de publicación para observaciones, luego de lo cual continuará con los demás trámites tendientes a su adopción.

d.- Modificación de la Resolución 20223040043135 “Por la cual se adopta la metodología para la calificación de proyectos de infraestructura de transporte susceptibles de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización”, expedida por el Ministerio de Transporte y que se ha definido como necesaria a fin de hacer más operativo, equitativo y progresivo el cobro.

En la actualidad, este proyecto de resolución se encuentra en fase de publicación para recibir observaciones ciudadanas y continuar con el trámite tendiente a su adopción.

2.- Segunda línea de acción. Agotamiento integral del procedimiento tendiente a aprobar el cobro de contribución nacional de valorización de la vía Cartagena – Barranquilla a cargo de la ANI e INVÍAS.

Desde la llegada del nuevo gobierno, dió inicio al trámite de cobro de contribución nacional de valorización sobre la vía aquí referida el cual fue surtido integralmente, de conformidad con el proceso establecido en la Ley 1819 de 2016 y el Decreto reglamentario 1255 de 2015 y consistente en:

- Recomendación por parte del comité de calificación y priorización de la contribución nacional de valorización,
- Aprobación del cobro recomendado por el comité, por parte del consejo directivo del INVÍAS
- Emisión del acto administrativo por el cual el director general del INVÍAS aprobó el cobro de dicha contribución, previo el agotamiento de los dos pasos – requisitos anteriores.

A la fecha, y de conformidad con el marco jurídico vigente, el INVÍAS se encuentra en el proceso técnico de distribución del cobro a fin proceder al cobro.

3.- Tercera línea de acción. Cuantificación - Estimación detallada de los posibles recaudos de contribución nacional de valorización para: 19 proyectos priorizados ANI y 42 proyectos INVÍAS.

- En la actualidad, nos encontramos desde el sector, realizando el trabajo de cálculo de los posibles recursos a obtener en el referido número de proyectos, siendo destacable señalar que en una estimación inicial el potencial de recaudo en los 19 proyectos ANI se calculan entre 17 a 20 billones de pesos.

- Este trabajo requiere insumos técnicos que a la fecha se encuentran en depuración a partir de la obtención y procesamiento de la información catastral con el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, la información registral que en un trabajo de interoperabilidad estamos adelantando sectorialmente con la Superintendencia de Notariado y Registro y de la obtención de la información que en materia de ordenamiento territorial debe obtenerse con los municipios por donde pasan las vías objeto de esta estimación.

→ Fondo de Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina- FSSG

El artículo 130 de la Ley 488 de 1998, entre otros, crea el Fondo de Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina, y establece 8 departamentos como beneficiarios (Amazonas, Chocó, Guainía, Guaviare, Norte de Santander, San Andrés, Vaupés y Vichada), asimismo delega al Ministerio de Transporte como administrador de dichos recursos.

En concordancia con lo anterior, para el periodo correspondiente a los meses de junio de 2022 a junio de 2023, se expidió la resolución No.20223040058635 a través de la cual, se transfieren recursos a cada uno de los departamentos beneficiados del FSSG por valor de 3.035.133.148,75 para un total transferido en la vigencia 2022 correspondiente a \$24.281.065.190, para financiar proyectos de infraestructura de transporte, incluyendo zonas específicas para atención de comunidades étnicas, de acuerdo a lo establecido en la normatividad vigente.

Para la vigencia 2023, se tienen recursos totales para transferir por concepto del FSSG de 3.125.000.000 a cada departamento, para un total de \$25.000.000.000, previo cumplimiento de lo establecido en la normatividad vigente, entre otros, la Resolución 1311 de 2018. Con corte a 30 de junio de 2023, se recibieron 13 proyectos de infraestructura de transporte los cuales ya fueron revisados y se encuentran en proceso de subsanación de observaciones por parte de los departamentos beneficiarios.

→ Sentencia T-302 de 2017 Guajira

La Sentencia T - 302 de 2017, declara el estado de cosas inconstitucionales en relación con el goce efectivo de los derechos fundamentales a la alimentación, a la salud, al agua potable y a la participación de los niños y niñas del pueblo Wayúu, y establece órdenes para superar los mismos.

En el segundo semestre del año del 2022, en cumplimiento del Auto 696 del 26 de mayo del 2022, que ordena un Plan de Acción de Emergencia, el sector movilidad concertó dicho plan con la comunidad en sentido de atender puntos críticos con un presupuesto requerido para su desarrollo de 30 mil millones de pesos, 7.500 millones por cada uno de los municipios de Manaure, Maicao Uri-bia y Riohacha, asimismo se dio inicio a la realización de mesas de identificación de vías y priorización de puntos críticos con la comunidad Wayuu en los 4 municipios.

En el primer semestre del año en curso, se terminaron las mesas de identificación de vías, priorización de puntos críticos y se realizaron las visitas técnicas de manera conjunta con la comunidad para evidenciar necesidades y generar presupuestos. Actualmente, el INVIAS suscribió convenio con Findeter y se encuentra en proceso de celebración del contrato tripartito para que a través de esta financiera se realice la contratación de las obras e interventoría, se espera iniciar ejecución de obras en el mes de agosto de 2023.

El 4 de julio de 2023, “La Corte Constitucional expidió Auto 1290, el cual declara el cumplimiento BAJO, de lo ordenado en el Auto 696 de 2022 y en consecuencia NO APROBAR el Plan provisional, ordenando a su vez remitir un Plan de Acción Integrado y Unificado, que cumpla con los parámetros indicados en el Auto, el cual deberá presentarse en un término máximo de un mes y medio improrrogable”. A la fecha nos encontramos retomando proceso de articulación con los entes territoriales para socializar actividades realizadas por el sector en cumplimiento del Auto 696 del 2022 y compartir insumos correspondientes.

→ Acuerdos Paro Cívico de Buenaventura

En el marco de lo establecido en el Decreto 1402 de 2017, mediante el cual se crea la Comisión de Seguimiento al Acuerdo del Paro para Vivir con Dignidad y Paz, se establecieron compromisos para el sector transporte. Al inicio de este gobierno, a nivel general, el cumplimiento de los compromisos del orden nacio-

nal, no superaban el 6%; desde el 7 de agosto y hasta el 30 de abril de 2023, se han generado estrategias a nivel interinstitucional con la participación activa de los líderes del Comité del paro que ha permitido obtener logros a corto plazo, adelantar gestiones y establecer rutas críticas que nos permitan dar cumplimiento a los acuerdos.

- **Entrega oficial y pública del Embarcadero Turístico al Distrito de Buenaventura (2.2.3.F.):** Cumplido. A través de la figura de contrato de comodato 1572 de 2022 por 5 años, se realizó entrega del embarcadero turístico del Invías al Distrito de Buenaventura, el 30 de noviembre de 2022. En proceso plan de funcionamiento y sostenibilidad del embarcadero para lo cual se avanza en la construcción de la ruta crítica y respecto de la Rehabilitación del embarcadero, se realizó gestiones con Fonbuenaventura, quienes financiarán la consultoría para esta actividad. Por otro lado, se elaboró concertadamente entre el Mintransporte -MT, INVIAS, FONTUR, FONBUENAVENTURA, Alcaldía Distrital y Mesa del Comité de Paro Cívico, los términos de referencia para el Diagnóstico del Mantenimiento y/o Rehabilitación del Embarcadero Turístico de Buenaventura y los Estudios y Diseños para la ampliación del mismo. Proyecto presentado por la Alcaldía a FONBUENAVENTURA mediante código BPIN No. 2023761090130.. Respecto al Plan de sostenibilidad se viene articulando con el IGAC y el Distrito, la concertación de la ruta crítica, sobre estudio jurídico del embarcadero, para identificar la dirección oficial del embarcadero turístico y poder registrarla en el contrato de comodato suscrito entre INVÍAS-ALCALDÍA.
- Entrega oficial del inmueble donde funcionó la extinta zona franca y su incorporación al desarrollo urbano, económico y social de Buenaventura (1.1.C.): se han adelantado varias reuniones interinstitucionales y con la Sociedad Portuaria de Buenaventura y se ha compilado información jurídica para definir alternativas respecto de la entrega o no del inmueble denominado Antigua Zona Franca al Distrito de Buenaventura. Actualmente en estudio, en la jornada Décima de seguimiento a los acuerdos del PCB 2017, realizada el día 7 de julio de 2023 en territorio, el MT elaborará y presentará por parte del Invías un proyecto de LEY al Congreso de la República, para que se expida una nueva ley que MODIFIQUE el artículo 115 de la Ley 1617 de 2013 por la cual se expidió el Régimen para los Distritos Especiales.

- Rehabilitación y recuperación carpeta asfáltica de la Avenida Simón Bolívar – Cabal Pombo 4001VLA con toda su infraestructura, (Kilometro 0 al 15) y del espacio público peatonal. (2.2.1.A.): Se logró el cumplimiento parcial del acuerdo con la terminación de la rehabilitación de 4,6 km de la vía por parte del INVIAS, contrato terminado el 28 de febrero de 2023, quedando pendiente la terminación de las obras de urbanismo, de lo cual en la presente vigencia el INVIAS estructurará los estudios previos para la contratación de diseño urbanístico y amoblamiento urbano, previa concertación con el CPCB. Igualmente se realizó la entrega del corredor por parte del INVIAS a la ANI, el día 18 de abril de 2023. Actualmente la ANI se encuentra realizando intervenciones prioritarias en todo el corredor unidad funcional 1 de la APP 004 de 2022.
- Traslado vía férrea del perímetro urbano de la ciudad: se trabaja en la expedición de la política férrea.

Gestionar los recursos para contratación de una consultoría para la formulación del Plan de Movilidad Distrital Intermodal y determinar las formas de construcción y fuentes de financiación de la implementación del plan, incluyendo el terminal de cabotaje y demás embarcaciones (2.2.3.A): El Ministerio de Transporte gestionó recursos que permiten adelantar la consultoría del Plan de Transporte intermodal en el Distrito de Buenaventura PMISS, para iniciar con la fase I de diagnóstico en el presente año por valor de \$2.800 millones tomando como base la resolución que adopta la metodología para realizar planes maestros de movilidad, y el cual plantea que este se realice por etapas.

Teniendo en cuenta que los estudios superan el valor apropiado, a la fecha nos encontramos pendientes de la respuesta de Findeter, para el apoyo en la financiación del proyecto.

Respecto al Embarcadero regional del pacifico para cabotaje y otras embarcaciones, El Invias elaboró y concertó el anexo técnico del proyecto “estudios y diseños para la construcción del embarcadero regional del pacifico para cabotaje y otras embarcaciones en el distrito de buenaventura, departamento de valle del cauca”, el INVIAS está en trámite de solicitud de vigencias futuras, para continuar con la adjudicación del proceso de contratación de los referidos estudios.

- Conformar mesa de trabajo con el comité de paro cívico de Buenaventura - CPCB, donde se estudie y defina un mecanismo que permita que Atransmaflupa preste los servicios, sea reconocido legalmente como

transportador de carga, pasajeros y paquetería y se expida un seguro especial para embarcaciones de cabotaje, en caso de siniestro (2.2.3.B.): se ha llevado a cabo varias reuniones entre otros con Fasecolda, en donde se solicitó información al CPCB, la cual fue entregada a Fasecolda para estudio. Pendiente respuesta Fasecolda.

- Diseño y construcción del terminal intermodal de transporte de pasajeros (2.2.3.C.): Este compromiso está asociado al No. 2.2.3.A
- Formulación e implementación del Plan de Seguridad Vial Distrital - ANSV (2.2.3.D y E.): el 23 de febrero de 2023 se socializó el documento técnico de soporte para el Plan Estratégico de Seguridad Vial del Distrito modo carretero, consultoría adelantada por ANSV, dicho Plan de seguridad fue adoptado por el distrito mediante Decreto 0122 del 9 de junio de 2023. Sin embargo, debido a que el acuerdo está orientado a un plan de seguridad intermodal, en la Ley 2294 del 19 mayo de 2023 - PND 2023- 2026, la ANSV, atendiendo las nuevas funciones, establecerá los mecanismos que le permitan complementar la consultoría en los otros modos. Para la presente vigencia la ANSV cuenta con 300 millones de pesos para la creación del observatorio de seguridad vial.
- Normas de navegación comunitaria, comercial y turística. Mantenimiento de vías marítimas (la bahía y los esteros) - y fluviales (cauce de los ríos). Adecuación y construcción de caminos interríos e interveredales. Seguridad vial (2.2.3.G.): Se adelantaron reuniones con el Comité del Paro y con la Dirección General Marítima – DIMAR y se programaron para el segundo semestre de 2023 reuniones para continuar con la revisión y ajustes de la ruta crítica respecto de la normatividad de cabotaje, pesca industrial, entre otros.
- Realización de los dragados de los Esteros San Antonio y Aguacate y dragado de mantenimiento del Canal de acceso Bahía de Buenaventura (2.2.3.H.): En un trabajo articulado con los líderes del comité del paro, se avanza en concertación de estudios previos para la consultoría que determinará las actividades a llevar a cabo. Igualmente se han realizado gestiones con la Unidad de Búsqueda de Personas Desaparecidas -UBPD, quienes informaron que ya se presentó a la JEP el cronograma de trabajo y se encuentran a espera de la respuesta para determinar pasos a seguir. . No obstante lo anterior se avanza en lo siguiente: Se proyecta continuar la concertación de los estudios previos para el dragado del estero de San Antonio entre 21 y 25 de agosto de 2023.

- Iniciar el proceso de licitación una vez se haya levantado la medida cautelar por la Jurisdicción Especial para la Paz – JEP sobre la búsqueda de personas dadas por desaparecidas en el estero San Antonio.
- Dragado Profundización Canal de Acceso Puerto de Buenaventura: Se adelantan, por parte del INVÍAS, gestiones para la realización de los Estudios y Diseños de Impacto Ambiental y actualización técnica, para la obtención de la Licencia Ambiental y consultas previas que se deben efectuar para la ejecución del proyecto, para la fase II y III. Una vez se tengan los anexos técnicos para realizar la consultoría serán presentadas a la mesa TVI del paro cívico de Buenaventura.
- Mantenimiento del canal de acceso: a la fecha el Invías adjudicó a la empresa European Dredging Company Sucursal Colombia dragado de mantenimiento para recuperar profundidad del canal de acceso al puerto de Buenaventura.
- El dragado tiene un costo de \$22.430 millones, beneficiando directamente a 180 mil habitantes de Buenaventura en el departamento del Valle del Cauca”. La interventoría se encuentra en proceso de licitación.

→ Acuerdos Paro Cívico de Chocó

Durante el periodo comprendido entre el mes de junio de 2022 y el mes de junio de 2023, se han liderado mesas de trabajo para dar cumplimiento a los siguientes compromisos adquiridos por el sector transporte con el Comité Cívico Departamental por la Salvación y Dignidad del Chocó, en línea con lo establecido en el Decreto 749 de 2018 modificado por el Decreto 063 de 2020:

- **Terminación pavimentación vías Quibdó - Medellín y Quibdó – Pereira:** desde el periodo de noviembre de 2022, se vienen realizando diferentes Mesas de trabajo con las comunidades del Chocó y el Ministerio del Interior atendiendo las dificultades étnicas, debido a los pasivos sociales, de contratos anteriores y al estado de la vía. Con una inversión de \$1.01 Billones de pesos se avanza en la pavimentación de estas vías. La fecha proyectada de finalización de los contratos actuales es diciembre de 2023. Se solicitarán recursos adicionales para terminar la pavimentación de aproximadamente 11 km en el corredor Quibdó - Medellín y 6 km en el corredor Quibdó - Pereira.

- Ánimas - Nuquí, Tramo 5 entre Las Ánimas y El Afirmado: Se encuentra en etapa de reconstrucción con un avance del 60%. La meta es 10 km pavimentados y 55 km de mantenimiento. La fecha de finalización es julio de 2026 con recursos de \$53.000 millones.
- **Realizar los Estudios y Diseños del Corredor sostenible Ánimas - Nuquí, incluyendo los ramales de conexión a este corredor:** proyecto en ejecución desde el 21 de febrero de 2022, el cual está en elaboración de metodologías de estudios particulares de acuerdo a los entregables del proyecto. El recurso disponible es \$13.000 millones. La fecha terminación es el 31 de agosto de 2023, y se proyecta prórroga a noviembre de 2023, ampliando la cobertura. A la fecha cuenta con un avance del 67%
- Realizar los estudios y diseños fase III para la navegabilidad del río Atrato: Se finalizó con recursos de \$4.250 millones. En el segundo semestre de 2022 se realizó la socialización del resultado de la consultoría y a la fecha se encuentra terminada. A la fecha se encuentra en estructuración el mantenimiento con el Dragado de las bocas de acceso desde el golfo de Urabá por valor de \$28.500 millones y el estudio y diseño de detalle del muelle fluvial de carga de Riosucio por valor de \$31.900 millones.
- Realizar los estudios y diseños de factibilidad del río San Juan y Prefactibilidad del río Baudó: Estudios terminados con un recurso de \$731 millones. Se socializaron y recibieron en su totalidad en el segundo semestre de 2022. Como resultado de la consultoría, se han priorizado para ser atendidos en el cuatrienio, la Construcción de 11 muelles fluviales en el río San Juan, en las comunidades de Panamacito, Monte Bravo, Cocové, Potedó, Trapiche, Perrú, Lerma, Noanamá, Doidó, Andagoya e Istmina en el río San Juan en el departamento de Chocó que se encuentran en estructuración. Por valor de \$29.400 Millones. Así mismo se estructura el Estudio y diseño de obras de protección en el río San Juan fase II por valor de \$1.000 Millones. Asimismo en el Río Baudó, para el ser atendidos a partir del 2024, se estructura el Diagnóstico de mantenimiento y/o mejoramiento de 4 muelles por valor de \$81 Millones y la Construcción de 9 muelles fluviales por valor de \$27.000 Millones y Mediante Contrato Interadministrativo se realiza la Revisión, ajuste y complementación de estudios de prefactibilidad diseños fase III para la navegabilidad del río Baudó. Por valor de \$2.000 Millones.

- Muelles en los municipios de Atrato (Yuto), Lloró, Bellavista (Bojayá), Sipí y Medio Baudó (Puerto Melúk): actualmente se avanza en la construcción de los muelles fluviales en los municipios de Atrato 83%(Yuto) y Lloró 85%, Bellavista 47% (Bojayá), Sipí 56%y Medio Baudó 70% (Puerto Melúk) se estima finalización para el mes de agosto de 2023.
- Atención a red terciaria: con el acompañamiento de la Subdirección de Vías Regionales y Dirección Territorial Chocó se avanza al 10% de los 11 km a pavimentar con \$11.700 millones.

→ Acuerdos de Paz

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. En ese orden, 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*”. La cual 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, mediante la referida Resolución, se adoptaron los criterios técnicos, económicos, sociales y ambientales y se formuló la matriz para desarrollar los planes viales municipales – PVM, lo cual permite identificar los corredores estratégicos y priorizar las intervenciones, para lograr el uso óptimo de los recursos disponibles y mantener los corredores transitables. Esta actividad finaliza con la aprobación del documento del PVM, por parte del Ministerio de Transporte.

En ese sentido, en el periodo comprendido entre los meses de junio de 2022 a junio de se aprobaron planes viales de 44 municipios de los cuales 14 son PDET. Por otro lado, es preciso señalar que en dicho periodo, se ha adelantado capacitaciones, mesas de trabajo y todas las gestiones pertinentes en 238 municipios para la priorización de la infraestructura de transporte de su competencia teniendo en cuenta los criterios PNVIR.



VI. ACTORES PARA EL CAMBIO

1. Reparación integral de víctimas

Sistema nacional de Atención y Reparación Integral a las Víctimas -SNARIV

Se realiza el acompañamiento a la SNARIV, para el retorno de la Comunidad Embera Tahami al Corregimiento del Alto Andágueda en el municipio de Bagadó Chocó. Para lo anterior se han realizado visitas a territorio y se asiste a las reuniones de seguimiento para evaluar el avance de los compromisos adquiridos por el gobierno nacional. Frente al sector transporte se adquirió el compromiso de realizar mejoramiento de la vía de acceso, mediante la atención de puntos críticos, para lo cual el Invias en diciembre de 2022 suscribió convenio con la gobernación de Risaralda por valor de \$3.000 millones.

2. Pueblos y comunidades étnicas

Consultas previas PND 2023-2026

Se acompañó la concertación y protocolización en el espacio Nacional de Consulta Previa, “Colombia, Potencia mundial de la vida” 2023 – 2026. Se participó en los diferentes espacios de diálogo con comunidades étnicas frente a las movilizaciones de las comunidades en el territorio nacional (NARP e Indígenas), en donde se acordó:

- **Comunidades NARP:** Se acuerda destinar el 22,5% de los recursos que se asignen al sector para atender vías regionales.

Como resultado de las 3 reuniones entre el Ministerio de TransporteT, INVIAS y la Comisión II de las NARP, el INVIAS definió recursos por \$121.500 millones para las comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, en ese sentido y en cumplimiento de lo pactado en la consulta previa del PND 2023 – 2026, la comisión II de las comunidades priorizó 54 vías, localizadas en 20 Departamentos, de las cuales INVIAS ya realizó 3 visitas (Nariño, Valle del Cauca y Chocó). Por otro lado, se evalúan alternativas jurídicas para la ejecución de los recursos por parte de las comunidades en la vigencia 2023.

- **Comunidades Indígenas:** Se acuerda destinar el 6% de los recursos que se asignen al sector para atender vías regionales.

En el marco de lo pactado por el sector, en la consulta previa con las comunidades indígenas MPC – Mesa Permanente de Concertación, se han llevado a cabo mesas técnicas entre el equipo técnico y jurídico de la MPC, INVIAS y Mintransporte para revisar el marco normativo jurídico que permita realizar la contratación de los proyectos con las comunidades indígenas que hacen parte de la MPC. A la fecha nos encontramos a la espera que la secretaria técnica de la MPC (ONIC, OPIAC.COMFEDERACION INDENA TAYRONA, AICO y GOBIERNO MAYOR) envíe las priorizaciones de vías o caminos ancestrales para la vigencia 2023, para hacer las visitas técnicas en territorio y así definir los recursos por parte del INVIAS. Asimismo respecto de los planes viales municipales, a partir de febrero de 2023, se está incluyendo el capítulo indígena para cumplir con este acuerdo.

Por otro lado y cumpliendo los acuerdos pactados en el Plan Nacional de Desarrollo anterior, el Ministerio de Transporte realizó el Convenio No.618 de junio de 2023 con la ONIC, con objeto: “Aunar esfuerzos para fortalecer y mejorar la gestión técnica institucional de las entidades territoriales, a través de la realización de capacitaciones, apoyo técnico y acompañamiento en el marco de los compromisos adquiridos en la mesa permanente de concertación - MPC Indígena, para el año 2023” a través del cual se realizará entre otros el levantamiento de 2000 km de vías camineras, en 5 macroregiones del territorio colombiano.

- **Comunidades Rom:** No hay compromisos por parte del sector.

3. Discapacidad

Frente a las personas con discapacidad, durante lo corrido de este gobierno se han realizado diferentes acciones como lo son:

Participación en la elaboración de la política de la vejez y el envejecimiento en la cual el sector transporte presentó 5 acciones que fueron consolidadas y presentadas a todo el gobierno y sociedad civil por parte la Dirección de Transporte y Tránsito en el Ministerio de Salud, el 24 de marzo del presente año.

Posterior a esto, desde el ministerio de salud se publicaron para consulta y comentarios de la ciudadanía, producto de esto, desde el ministerio de transporte lideramos los ajustes realizados a las 5 acciones dejando como definitivas las siguientes:

- Adoptar estrategia para fortalecer la adaptabilidad, la accesibilidad y la seguridad vial en la infraestructura de transporte a cargo del INVIAS con enfoque diferencial. A cargo de INVIAS.
- Brindar acompañamiento técnico para incorporar las condiciones de movilidad de las personas mayores en los estudios de movilidad y hacer seguimiento a su implementación. A cargo del Ministerio de Transporte.
- Brindar asistencia técnica para la aplicación de tarifas diferenciales y/o subsidios para las personas mayores en el transporte público de pasajeros y hacer acompañamiento a su implementación. A cargo del Ministerio de Transporte.

- Adelantar un estudio que permita identificar las barreras de movilidad que afectan la seguridad vial de actores con movilidad reducida e identificar estrategias que sean efectivas para mitigar dichas barreras y mejorar las condiciones de seguridad vial con enfoque de accesibilidad universal, que incluya estrategias con enfoque diferencial. A cargo de la ANSV.
- Realizar proyectos de infraestructura de transporte que incluyan criterios de accesibilidad universal. A cargo de INVIAS.

Por otro lado, se expidió la circular externa 20224000000287 del 29 diciembre del 2022 con asunto: Solicitud de información - Accesibilidad del Servicio de transporte.

Se expidió circular externa No 20234200000167 del 28 de abril de 2023, dirigida a los organismos de tránsito y de apoyo al tránsito, con las directrices y socialización de la Resolución No. 20223040030355 del 31 de mayo de 2022.

Se logró obtener dos capacitaciones sobre cultura sorda dictadas por el ISOR debido a la entrada en vigencia de la resolución No. 20223040030355 del 31 de mayo de 2022, las cuales se realizaron de manera virtual los días 29 y 31 de mayo del presente año y se contó con la participación de organismos de apoyo al tránsito de distintas zonas del país, así como el acompañamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.



Transporte

Informe al Congreso
2022-2023