

# PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2010-2014

## “PROSPERIDAD PARA TODOS”

### SECTOR TRANSPORTE

#### I. HACIA LA PROSPERIDAD DEMOCRATICA

EJES TRANSVERSALES: Presentes en todas las esferas del quehacer nacional:

- ✚ INNOVACION
- ✚ BUEN GOBIERNO
- ✚ RELEVANCIA INTERNACIONAL
- ✚ SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

PILARES FUNDAMENTALES:

- ✚ CRECIMIENTO Y COMPETITIVIDAD
- ✚ CONVERGENCIA REGIONAL
- ✚ CONSOLIDACION DE LA PAZ
- ✚ CONVERGENCIA REGIONAL

#### II. CONVERGENCIA Y DESARROLLO REGIONAL, CARACTERIZACIÓN Y DESARROLLO REGIONAL

Algunos macroproyectos con impacto en el desarrollo regional y Nacional:

- ✓ Segundo túnel de la línea (Segundo Centenario)
- ✓ Tren del Carare
- ✓ Navegabilidad de los ríos Magdalena, Caquetá, Putumayo, Guaviare y Meta
- ✓ Canales de acceso a puertos
- ✓ Consolidación Red Férrea del Pacífico
- ✓ Consolidación de corredores viales Megaproyectos de Transporte
- ✓ Nuevo Puerto Agua Dulce
- ✓ Consolidación corredor Bogotá- Buenaventura
- ✓ Consolidación corredor Bogotá- Cúcuta
- ✓ Consolidación corredor Bogotá- Villavicencio

- ✓ Autopistas de la Montaña
- ✓ Transversal de las Américas
- ✓ Rutas del Sol
- ✓ Arterias del Llano
- ✓ Conexión Sur Colombia - Ecuador

### **III. CRECIMIENTO SOSTENIBLE Y COMPETITIVIDAD**

#### **1. INFRAESTRUCTURA PARA LA COMPETITIVIDAD**

##### **A. Servicios de transporte y logística**

###### ***a. Desarrollo logístico***

- ✓ Se fortalecerán las acciones de implantación de la Política Nacional Logística (PNL) - Documento CONPES 3547 de 2008
- ✓ Se creará al interior del Comité Nacional de Logística de Transporte-CNL(antes COMIFAL), la Coordinación Programática de Logística (CPL) y la Unidad Técnica de Ejecución Logística (UTEL).
- ✓ El MT con el apoyo del DNP conformará la primera gerencia de corredores logísticos
- ✓ Bajo el liderazgo de la UTEL, se pondrá en marcha el primer Observatorio Nacional de Logística de Cargas (ONLC)

###### ***b. Transporte intermodal, plataformas y logística urbana***

- ✓ A través de la UTEL se adelantarán estudios sobre la mejora de la navegabilidad del modo fluvial y la operatividad del modo férreo, con recomendaciones para la promoción e integración de estos modos.
- ✓ Se continuará con los estudios de factibilidad para la construcción de Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE). Los estudios incluirán el análisis del modelo de gestión para su desarrollo.
- ✓ Se reglamentará de manera específica las ILE

###### ***c. Promoción de Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE)***

- ✓ Se promocionarán ILE (incluyendo los puertos secos, zonas de actividad logística portuaria (ZALP), áreas de apoyo técnico en frontera, centros de carga aérea, zonas de consolidación y distribución urbana, plataformas logísticas multimodales
- ✓ Los Planes de Expansión Portuaria a los que se refiere la Ley 1 de 1991, incluirán lineamientos específicos para estimular la inversión privada en zonas de actividad logística portuaria

- ✓ Se fortalecerá institucionalmente para el transporte y la logística

#### ***d. Servicios logísticos de valor agregado***

El MT con fondos de cooperación técnica de banca multilateral, coordinará:

- ✓ El apoyo a la formalización empresarial de prestadoras de servicios de transporte, en especial para el modo fluvial
- ✓ La promoción de asociación de empresas de transporte de carga de los modos férreo, carretero, fluvial y marítimo que migren de un esquema empresarial monomodal e independiente, a uno integrado y que promueva la intermodalidad.
- ✓ Se creará el Programa Nacional de Investigación en Transporte y Logística (la UTEL gestionará y facilitará la creación de este programa)
- ✓ Se fomentará la organización y desarrollo de foros, congresos y talleres temáticos periódicos, que presenten avances en desarrollos tecnológicos y expongan estrategias para el desarrollo del sector.
- ✓ El MT incorporará las mejores prácticas en sistemas de información y telecomunicaciones para procesos logísticos en el diseño y desarrollo del ICL e implementación del RNDC

#### ***e. Control y facilitación del comercio exterior***

- ✓ Se realizarán acuerdos entre países vecinos para compatibilizar los procesos y requisitos aduaneros de manera que se agilicen los tiempos de paso en los nodos comerciales.
- ✓ Se consolidará la herramienta de Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE)
- ✓ Se implementará el sistema de Inspección Física Simultánea y de Inspección No Intrusiva
- ✓ Se Implementará el Operador Económico Autorizado, figura que ofrecerá facilidades al movimiento de carga transfronteriza
- ✓ Se desarrollarán tres corredores logísticos (figura complementaria al desarrollo de las gerencias de los corredores)

#### ***f. Gestión y control del tránsito y transporte***

- ✓ Entrará en funcionamiento los registros de tránsito y transporte del RUNT
  - ✓ Se refrendarán las licencias de conducción con el nuevo formato que deberá definir el MIT
- Se desarrollará una ley que permita:
- ✓ Circunscribir la jurisdicción de los CEA y CRC al del Organismo de Tránsito
  - ✓ Acreditar prueba de domicilio en la jurisdicción del Organismo de Tránsito donde se realice el registro de vehículos particulares

- ✓ Refrendar las licencias de conducción de servicio particular cada tres años y sancionar de la misma forma la no renovación de las mismas
- ✓ Ampliar la figura de solidaridad para la efectividad en la detección de infracciones de tránsito y transporte por medios técnicos y tecnológicos asegurando el cumplimiento del debido proceso.
- ✓ El MT diseñará los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT)
- ✓ El MT desarrollará un Plan Maestro de los SIT

**g. Sostenibilidad ambiental y estrategias de mitigación al cambio climático**

- ✓ El Gobierno Nacional desarrollará una propuesta de transporte sostenible para el Global Environment Facility –GEF- (Fondo para el Medio Ambiente Mundial)
- ✓ Se definirán estrategias para los SITM, SETP, transporte terrestre automotor de carga y de pasajeros, ILE, y modos logísticos complementarios como el transporte fluvial y férreo
- ✓ El GEF se complementará con un programa de cooperación técnica con la banca multilateral para desarrollar una propuesta de National Appropriated Mitigation Actions –NAMA- (acciones apropiadas de mitigación a nivel nacional) en el sector transporte así como por estudios específicos por modo de transporte en donde se puedan identificar las acciones encaminadas a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI)
- ✓ Adicionalmente, como parte de la preparación de los nuevos programas de préstamo con banca multilateral para financiar los aportes de la Nación a los SITM y SETP, el Gobierno nacional estructurará los programas de transporte urbano sostenibles correspondientes al Plan de Inversión del Clean Technology Fund –CTF- (Fondo de Tecnología Limpia para Colombia), aprobado por la comunidad internacional de países donantes de los Climate Investment Funds –CIF- (Fondo de Inversión Climática)
- ✓ Los recursos concesionales del CTF atenderán componentes de infraestructura, política y regulación que promuevan el transporte no motorizado con infraestructura dedicada para la movilidad en bicicleta y a pie, complementarias a las inversiones ya programadas en el SITP y en los SETP, y para la incorporación de buses con tecnología limpia de bajas emisiones

**h. Seguridad vial**

- ✓ Infraestructura para proteger la integridad de los usuarios
  - El MIT realizará un diagnóstico, establecerá el inventario de intervenciones en la infraestructura actual y formulará un plan de trabajo para lograr su modernización y el cumplimiento de estándares mínimos de calidad.

- El MT, impartirá las directrices requeridas para que los demás niveles de gobierno hagan lo propio en sus respectivas competencias, tanto a nivel rural como urbano en coordinación con otras dependencias del Gobierno como el MAVDT y los ministerios de la Protección Social, de Educación Nacional y de Defensa Nacional.
- El MT estructurará el Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte (CICTT), como una plataforma tecnológica robusta de administración y gestión, operado por la Dirección de tránsito y transporte de la Policía Nacional en coordinación con la SPT.
- ✓ Equipo y vehículos para una movilidad segura
  - El MT promoverá la existencia de alternativas de transporte público y particular seguro en todo el territorio nacional.
  - El MT, establecerá mecanismos para que los vehículos y los elementos de seguridad que los complementan, cumplan con estándares de seguridad internacionalmente aceptados.
  - El MT definirá la normatividad y regulación del transporte en motocicleta, a partir de un análisis integral del impacto socioeconómico de esta modalidad, y de los principios de la política de Estado en seguridad vial.
- ✓ Comportamiento de los usuarios
  - El MT diseñará esquemas de control que incrementen sustancialmente la capacidad para detectar infracciones y sancionarlas de acuerdo con la normativa vigente, a partir de la plataforma RUNT y los esquemas de SIT complementarios.
  - El MIT liderará y elaborará un Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2015
  - El MT evaluará la creación de una Agencia Nacional de Seguridad Vial, que lidere la puesta en marcha del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.
  - En desarrollo del Plan, el MT desarrollará y adoptará las políticas y estrategias tendientes a la prevención de la accidentalidad vial, y propondrá los cambios al Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002) que se requieran

### **Metas**

<i>Programa</i>	<i>Indicador</i>	<i>Unidad</i>	<i>Línea base</i>	<i>Meta cuatrienio</i>
	<i>Número de infraestructuras logísticas especializadas en desarrollo (Fase estudios o construcción)</i>	<i>Número</i>	<i>4</i>	<i>6</i>

	<i>Desarrollo de corredores logísticos</i>	<i>Número</i>	<i>0</i>	<i>3</i>
	<i>Reducción de costos logísticos Porcentaje</i>	<i>Número</i>	<i>0</i>	<i>25%</i>

## **2. APOYOS TRANSVERSALES A LA COMPETITIVIDAD**

### **Participación privada en la oferta de bienes públicos**

- ✓ Desarrollar esquemas de Asociaciones Público Privadas (APP) y explorar mecanismos alternativos para canalizar inversión y gestión privada eficientes en la modernización, construcción, operación y/o mantenimiento de infraestructura pública.
- ✓ Trabajar sobre una mejor estructuración de proyectos
- ✓ Desarrollar y fortalecer capacidades institucionales para el análisis, orientación y evaluación de alternativas de participación privada en el desarrollo de infraestructura
- ✓ Establecer criterios de selección de alternativas de provisión de infraestructura
- ✓ Profundizar en el diseño de esquemas de financiamiento que promuevan el uso del mercado de capitales por parte del sector privado para la financiación de proyectos

## **3. LOCOMOTORA PARA EL CRECIMIENTO Y LA GENERACION DE EMPLEO - INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE**

### **A. Visión sectorial y principios de buen gobierno**

Principios generales de buen gobierno:

- ✓ Mejores estudios de preinversión
- ✓ Gestión contractual orientada a los resultados
- ✓ Diseño de políticas y marco regulatorio que promuevan servicios de transporte y logística (libertad de acceso, calidad y seguridad)
- ✓ Fortalecimiento jurídico en la mejor gestión de la defensa del Estado.
- ✓ Prever la adquisición de seguros para la protección de la infraestructura tanto en su etapa de construcción como una vez terminada
- ✓ Impulsar los sistemas de información y control sobre los actores que conforman el sector transporte.

- ✓ Consolidar el sistema RUNT, Registro Único Nacional del Transporte (Impulsar un nuevo formato de la licencia de conducción)

## **B. Fortalecimiento institucional del sector transporte**

- ✓ El Ministerio de Transporte pasará a llamarse Ministerio de Infraestructura y Transporte (MIT)
- ✓ Transformación del Viceministerio General en dos Viceministerios.
- ✓ Fortalecer técnica, institucional y financieramente a la Superintendencia de Puertos y Transporte (SPT), la cual pasará a llamarse Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte (SIIT)
- ✓ Se transformará el INCO en ANI

## **C. Política y regulación de servicios de transporte**

- ✓ Tabla de fletes
- ✓ El MIT con el apoyo del DNP diseñará y desarrollará el Índice de costos logísticos -ICL
- ✓ El MIT diseñará e implementará el Registro Nacional de Despacho de Carga – RNDC
- ✓ Índice de costos de transporte de pasajeros
- ✓ Observatorio Nacional de Logística de Carga
- ✓ El MIT, en coordinación con otras entidades desarrollarán una política de combustibles limpios para el sector transporte y de incentivos a la importación o a la industria nacional para la producción de vehículos con tecnología limpia.
- ✓ Para los modos férreo, marítimo fluvial y aéreo, el MIT reanudará el Consejo Consultivo de Transporte (Decreto 2172 de 1997)

## **D. Infraestructura para la competitividad y la integración regional**

Las grandes estrategias estarán encaminadas a:

- ✓ El mejoramiento de las condiciones de accesibilidad favoreciendo la intermodalidad, a través de corredores de transporte viales, férreos, marítimos y fluviales;
- ✓ La consolidación de nodos de transferencia competitivos que mejoren las condiciones para el transporte de carga y pasajeros
- ✓ La promoción de mecanismos alternativos de financiación de infraestructura
- ✓ La adaptación de la infraestructura actual y proyectada a los recurrentes impactos ambientales.

- ✓ El MIT en coordinación con Colciencias promoverá proyectos aplicando nuevos métodos constructivos, materiales y tecnologías en la construcción de redes de transporte que minimicen la vulnerabilidad de ésta ante todo tipo de riesgo.
- ✓ Se contará con procedimientos estándar para la consolidación de:
  - El Sistema Integrado de Información del Sector Transporte
  - El Sistema Integrado Nacional de Carreteras (SINC)
  - El Sistema de seguimiento a las inversiones que se realicen para la atención de Ola Invernal u otros estados de emergencia.

## **E. Mejoramiento de las condiciones de accesibilidad e intermodalidad**

### **a. Corredores viales**

- ✓ Dobles Calzadas para la Prosperidad: se impulsará la consolidación de corredores que soportan carga de comercio exterior y que conectan los principales centros de producción y consumo con los puertos marítimos, aeropuertos y pasos de frontera a través de este programa. Se dará prioridad a la terminación de proyectos, promoviendo la homogenización de la capacidad vial.
- ✓ Corredores Prioritarios para la Prosperidad: a través de este Programa se busca articular los corredores troncales, facilitar la conectividad y garantizar la accesibilidad regional, con base en la revisión, culminación y experiencia adquirida en programas en desarrollo.
- ✓ Rehabilitación y Mantenimiento Periódico y Rutinario en la Red Vial Principal: se buscará fortalecer los programas de rehabilitación y mantenimiento periódico y rutinario en la red vial nacional incluyendo puentes, bajo el esquema de un Programa de Mantenimiento Integral de Corredores, duplicando el total de kilómetros para llegar a tener cerca de 4.000 km. Para esto, el MIT evaluará nuevas alternativas y fuentes de financiación, promoverá asociaciones público privadas con visión de largo plazo, esquemas y contratos que respondan a niveles de servicio de la infraestructura, así como la posibilidad de instalar nuevas estaciones de peaje, ampliar la base de cobro del mismo a los usuarios de la infraestructura, así como la captura del aumento en el valor de los predios adyacentes en nuevos proyectos de transporte.

El MIT en coordinación con sus entidades adscritas desarrollará según se requiera en el tiempo, los planes de expansión vial de acuerdo con los análisis de funcionalidad de la red existente.

- ✓ El Plan Maestro de Transporte deberá incorporar como una segunda fase la priorización de proyectos de infraestructura de transporte del nivel regional con énfasis en las nuevas demandas que generan los sectores minero energético, agricultura, y Acción Social mediante el Plan Nacional de Consolidación.
  
- ✓ Caminos para la Prosperidad: eje estructural de Gobierno a través del cual se dará apoyo técnico y apalancamiento financiero para la conservación de la red terciaria, buscando intervenir cerca de 50.000 km durante el cuatrienio. El Gobierno Nacional promoverá acuerdos para cofinanciación del programa con entes territoriales, agremiaciones y otros sectores productivos, e impulsará estrategias de apoyo para el diseño y aplicación de metodologías de priorización y de esquemas de financiación de los proyectos con impacto regional, en el marco del programa de Asistencia Técnica Crédito a Municipios.

#### ***b. Corredores férreos***

- ✓ se incrementarán los kilómetros férreos en operación con la posibilidad de transferirlos a entes territoriales para su aprovechamiento.
- ✓ De manera articulada con el sector privado, se desarrollarán nuevos tramos que permitan fortalecer la conectividad de zonas de producción y nodos de transferencia con los puertos marítimos y fluviales.
- ✓ Se implementarán medidas para la recuperación de corredores férreos, rehabilitación parcial y posterior conservación de la red férrea inactiva a cargo del Invías.
- ✓ En cuanto a la movilización de pasajeros y de carga, se acompañará a las entidades territoriales en el desarrollo de los estudios para determinar la factibilidad de proyectos férreos que promuevan el desarrollo e integración regional.

#### ***c. Corredores fluviales***

- ✓ Se definirá la política nacional para impulsar el transporte de carga, la movilización de pasajeros en la red fluvial del país y promover la intermodalidad.
- ✓ Se adelantará el Plan Maestro de desarrollo de navegación fluvial y su accesibilidad terrestre para combinaciones intermodales.
- ✓ Se definirá a través de estudios, el potencial y vocación comercial de las principales cuencas hidrográficas.
- ✓ se implementarán acciones para la adecuación, rehabilitación, construcción y mantenimiento de muelles, encauzamiento de las vías navegables, además de la instalación, implementación y mantenimiento de señalización y balizaje.

- ✓ Se promoverán sistemas de navegación satelital.
- ✓ Se evaluará mecanismos para definir el mejor modelo de gestión y consolidación del Río Magdalena
- ✓ Se promoverán acciones que generen sostenibilidad ambiental y mejores condiciones de navegación en el río Magdalena y el Canal del Dique
- ✓ Los recursos sectoriales del Presupuesto General de la Nación que son ejecutados a través de Cormagdalena, serán priorizados en la adecuación del canal navegable, y de la infraestructura portuaria.
- ✓ Los corredores con vocación comercial que conforman la Red Fluvial Nacional deberán incorporarse en el modelo de Gerencia de Corredores aun cuando la operatividad del río se desarrolle por fases.

## **F. Consolidación de nodos de transferencia y mejoramiento de la gestión aérea y portuaria**

Se promoverá la diversificación en la oferta de infraestructura en diferentes modos y la consolidación de la existente

### ***a. Infraestructura portuaria y actividades marítimas***

Se promoverá la adecuación de la infraestructura portuaria, y se buscará su eficiencia operativa, a través de las siguientes acciones:

- ✓ La ampliación de la capacidad, profundización y mantenimiento de los canales de acceso a los puertos públicos marítimos de propiedad de la Nación –Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Buenaventura, Tumaco y San Andrés–.
- ✓ Se hará seguimiento, actualización de los indicadores operativos e inversiones establecidas en los contratos de los puertos de uso público.
- ✓ Se implementarán nuevas tecnologías para la inspección de la carga y se optimizarán los procesos respectivos
- ✓ Impulsar y adelantar los estudios de prefactibilidad de nuevos puertos marítimos y su potencial interconexión a través de una línea férrea interoceánica.
- ✓ Se fomentará la iniciativa privada y la inversión extranjera en el sector.
- ✓ Se promoverá la actualización del Estatuto de Puertos Marítimos.
- ✓ El MIT con el apoyo del DNP y el MHCP definirá las condiciones para la reversión de las concesiones.

### ***b. Infraestructura aeroportuaria y gestión del espacio aéreo***

- ✓ Se implementará un programa para mejorar la infraestructura de 17 aeropuertos que representan una operación regular de pasajeros en las capitales de departamento y puntos estratégicos identificados por la Aerocivil.

- ✓ En los restantes 32, se implementará un programa para mantener las condiciones básicas de operación.
- ✓ Se adelantarán las labores de mejoramiento y mantenimiento de los Aeropuertos Comunitarios, incorporando la variable de riesgo en la definición de las acciones programadas.
- ✓ Se modernizará la infraestructura aeronáutica como los sistemas de tecnología satelital y los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia del espacio aéreo que se establecen en el Plan de Navegación Aérea.
- ✓ También, se buscará ampliar la cobertura nocturna de la operación de las terminales aéreas que sirvan de nodos de comercio y permitir el aterrizaje y despegue simultáneo en aeropuertos como El Dorado.
- ✓ El Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC) deberá ser actualizable y flexible para adaptarlo al entorno económico del sector aeronáutico y el cumplimiento de estándares y tratados internacionales.
- ✓ Se buscarán espacios para viabilizar la entrada de nuevos operadores, tomando en consideración la evolución del mercado aéreo, el comportamiento de los indicadores financieros de la industria, los niveles de ocupación, la concentración del mercado y los efectos del comportamiento de los precios del petróleo.
- ✓ A nivel internacional, se analizarán espacios para la entrada de nuevos operadores, fomentado la libre competencia de los mercados de pasajeros y carga.

### **c. Pasos de frontera**

- ✓ Se atenderá el desarrollo de los proyectos de infraestructura en las zonas de integración fronteriza que sean consideradas de interés nacional.

## **G. Estrategia sectorial para la atención de la Ola Invernal**

- ✓ La Fase I, incluye las intervenciones de carácter urgente para permitir tránsito por los corredores afectados ofreciendo seguridad a los usuarios.
- ✓ La Fase I tiene en consideración para la infraestructura de la Red Vial, cuatro líneas de acción:
  - Atención en tramos con cierre total
  - Atención en tramos con paso restringido
  - Atención en tramos vulnerables
  - Desarrollo de estudios y diseños para la fase de rehabilitación (estudios fase II)
- ✓ En la fase II, se busca rehabilitar en el corto plazo (2011-2014) los corredores viales, alcanzando el nivel de servicio ofrecido antes de que las emergencias.

Esta fase incluirá la recuperación de las ayudas de aeronavegación, encauzamiento de vías fluviales, dragado de canales navegables, construcción de jarillones y diques marginales.

- ✓ La fase III, permitirá corregir de manera integral puntos críticos y vulnerables para cada modo a través de la ejecución de proyectos estratégicos tendientes a dar una solución definitiva. Se han determinado al menos 20 sitios críticos en los cuales debe desarrollarse infraestructura que permita disminuir la vulnerabilidad ante eventos climáticos. Esta fase, podrá extenderse hasta el 2018 con la posibilidad de iniciar su fase de maduración desde el 2011.

#### H. Promoción de mecanismos alternativos de financiación de infraestructura

- ✓ Se evolucionará hacia una nueva generación de concesiones viales en Colombia,
- ✓ Se analizarán entre otros, previo a la finalización de los contratos de concesión vigente:
  - Los requerimientos de nuevas inversiones y las necesidades en materia de operación y mantenimiento inherentes a la infraestructura
  - El método más apropiado de provisión de la infraestructura nueva y el mantenimiento y operación de la existente,
  - Las fuentes de financiamiento.

#### Metas locomotora

Progra	Indicad	Unidad	Línea base	Meta cuatrien
Concesiones aeroportuarias	Aeropuertos con mejoras en el nivel de servicio	Número	6	10
	Incremento de pasajeros movilizados por el	Pasajeros	23.353.337	30.000.000
	Incremento de carga movilizada por el modo aéreo (ton.)	Toneladas	1.475.638	1.652.715
Mantenimiento del Canal Navegable del Río Magdalena	Carga movilizada por la red fluvial	Toneladas	2.383.780	6.000.000
	Kilómetros de canal navegable	Kilómetros	200	800

Corredores Prioritarios para la Prosperidad	Viaductos (Puentes) en la red vial primaria	Número	1	27
	Kilómetros de red vial	Kilómetros	150	740
Caminos para la Prosperidad	Kilómetros de Mantenimiento Rutinario de la red terciaria	Kilómetros	0	50.000
	Empleos directos generados anuales de mano de obra no	Número	0	13.000
Mejoramiento y mantenimiento de infraestructura marítima	Mantenimiento y profundización canales de acceso	Número	0	4
Construcción de Grandes Proyectos de Conectividad	Viaductos en la red vial primaria	Kilómetros	5	38,0
	Puentes en la red vial primaria	Kilómetros	0	14
Construcción de Infraestructura Binacional	Puentes construidos en zonas de frontera	Número	0	3
Mantenimiento de la red vial nacional	Kilómetros de mantenimiento	Kilómetros	2.000	4.000
Construcción, mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento y operación de corredores	Kilómetros de dobles calzadas en operación	Kilómetros	1.050	2.000
Construcción, mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento y operación de corredores férreos por concesión	Toneladas de carga transportada en red férrea concesionada	Toneladas	110.762.019	144.000.000
	Kilómetros de red férrea concesionada en operación	Kilómetros	906	2.000
Infraestructura portuaria y actividades marítimas	Toneladas de carga transportada en puertos concesionados	Toneladas	416.734.629	482.027.511

#### 4. CIUDADES AMABLES

Instrumentos para mejorar la sostenibilidad de los sistemas de movilidad Urbana

- ✓ Se buscará promover un cambio modal en el uso de vehículos motorizados particulares hacia modos que son más eficientes en el uso del espacio vial escaso, y menos intensivos en generación de emisiones, incluidos los modos de transporte público masivo y no motorizado (a pie y bicicleta).

- ✓ Se promoverá el uso de combustibles limpios e incentivos a la importación o a la industria nacional para la producción de vehículos con tecnología limpia, sostenible de bajas emisiones.
- ✓ Se fortalecerá y rediseñará institucional y organizacionalmente la Unidad de Coordinación de Transporte Masivo, con un mayor énfasis en la formulación de políticas y ejecución de estrategias Evitar-Cambiar-Mejorar (ECM) complementarias de apoyo a los entes territoriales.
- ✓ Los programas incluirán componentes de infraestructura, política y regulación que promuevan el transporte no motorizado con infraestructura dedicada para la movilidad en bicicleta y a pie, complementarias a las inversiones programadas en los diferentes Sistemas de Movilidad Urbana, así como incentivos para la incorporación de buses con tecnología limpia de bajas emisiones.
- ✓ Desarrollar una estrategia encaminada a incentivar el ingreso y uso de vehículos con tecnologías limpias.
- ✓ Definir por parte del Gobierno nacional los lineamientos y estrategias para integrar todos los servicios de movilidad que sirven a las ciudades y a las regiones.
- ✓ Establecer un marco conceptual y metodológico para la fijación de tarifas de transporte público en sistemas organizados y reestructurados bajo la Política Nacional de Movilidad Urbana.
- ✓ Implementar el sistema de recaudo centralizado y de pago con medios electrónicos
- ✓ Implantar esquemas de beneficios tarifarios dirigidos a grupos de población especiales (discapacitados, adulto mayor, estudiantes, y usuarios con movilidad reducida, etc.).
- ✓ Explorar alternativas y desarrollar mecanismos novedosos por parte del Gobierno nacional que posibiliten la financiación de las infraestructuras de transporte masivo,
- ✓ Definir la estrategia de intervención y apoyo a municipios con población inferior a los 250.000 habitantes. Para esta iniciativa, y dados los niveles de información con que se cuenta, se ha escogido la ciudad de Ocaña como ciudad piloto para la ejecución de la estrategia y respectiva evaluación de resultados.
- ✓ Establecer alternativas multimodales que permitan mejorar la conectividad urbano-rural
- ✓ Proponer, construir, operar y mantener redes de transporte deseables operacional, ambiental y financieramente, haciendo especial énfasis en el transporte por cable, fluvial y carretero.
- ✓ Implementar en las zonas de frontera, el SITM del Área Metropolitana Binacional de Cúcuta, a formulación de planes de movilidad y las de soluciones de movilidad sostenibles –Sistemas Amables Binacionales (SAB) en las ciudades fronterizas.
- ✓ Adicionalmente, la incorporación de la logística urbana en la planeación territorial.

## Metas

<b>Indicador</b>	<b>Línea base 2010</b>	<b>Meta 2014</b>
Número total de Sistemas Integrados de Transporte Masivo - SITM en operación	5	8
Número total de Sistemas Estratégicos de Transporte Público - SETP en operación	0	7
Número total de Sistemas Integrados de Transporte Público - SITP estructurados	0	4
Número total de Planes de Movilidad formulados	10	30
Número total de Sistemas Amables Binacionales – SAB formulados	0	7
Número total de Sistemas Integrados de Transporte Regional - SITR formulados	0	4
Número total de Estrategias para Ciudades Pequeñas (EPC) formulados	0	4
Número total de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) estructurados en ciudades	0	4