



La movilidad  
es de todos

Mintransporte

# Informe de Rendición de cuentas 2020 - 2021

TRANSPORTE PARA  
TRANSFORMAR  
VIDAS



## MINISTERIO DE TRANSPORTE

### Ángela María Orozco Gómez

Ministra de Transporte

### Olga Lucía Ramírez Duarte

Viceministra de Infraestructura

### Camilo Pabón Almanza

Viceministro de Transporte

### Gloria Elvira Ortiz Caicedo

Secretaria General

### Roberto Luis Bossa Castillo

Director de Transporte y Tránsito

### Esperanza Ledezma Lloreda

Directora de Infraestructura (E)

### Edith Aristide Galvis

Jefe Oficina Asesora de Planeación

### Beatriz Helena García Guzmán

Jefe Oficina Asesora Jurídica

### Luz Stella de la Concepción Conde Romero

Jefe Oficina de Control Interno

## ENTIDADES ADSCRITAS

### AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI

Manuel Felipe Gutiérrez Torres

Presidente

### INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS

Juan Esteban Gil Chavarría

Director General

### UNIDAD DE PLANEACION DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE - UPIT

Julian Eduardo Polania Polania

Director General

### UNIDAD ESPECIAL ADMINISTRATIVA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL

Jair Orlando Fajardo Fajardo

Director General

### AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL – ANSV

Luis Felipe Lota

Director General

### SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE – SUPER-TRANSPORTE

Wilmer Arley Salazar Arias

Superintendente

## OTRAS ENTIDADES RELACIONADAS CON EL SECTOR

### CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL RÍO GRANDE DE LA MAGDALENA – CORMAGDALENA

Pedro Pablo Jurado Durán

Director Ejecutivo

### DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA POLICÍA NACIONAL

MG. Juan Alberto Libreros Morales

Director

## CONTENIDO

<b>I. PRESENTACIÓN</b>	<b>5</b>		
<b>II. SECTOR TRANSPORTE</b>	<b>7</b>		
<b>III. TRANSPORTE Y LOGÍSTICA PARA LA COMPETITIVIDAD Y LA INTEGRACIÓN REGIONAL</b>	<b>12</b>		
1. Gobernanza, institucionalidad moderna para el transporte y la logística, y seguridad vial.	13		
<b>OBJETIVO 1. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL, GOBERNANZA Y ARTICULACIÓN INTERSECTORIAL.</b>	<b>13</b>		
<b>OBJETIVO 2. GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN EN LA OPERACIÓN DEL TRANSPORTE.</b>	<b>16</b>		
<b>OBJETIVO 3: SISTEMAS INTELIGENTES, ANÁLISIS Y GOBERNANZA DE LA INFORMACIÓN PARA LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE Y DEL TRÁNSITO.</b>	<b>27</b>		
2. Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida.	32		
<b>OBJETIVO 1: MOVILIDAD INTEGRAL EN LAS CIUDADES Y AGLOMERACIONES URBANAS.</b>	<b>32</b>		
<b>OBJETIVO 2: SISTEMAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS COMPETITIVOS Y DE CALIDAD.</b>	<b>41</b>		
<b>OBJETIVO 3: FINANCIAMIENTO PARA LA MOVILIDAD EFICIENTE</b>	<b>45</b>		
<b>OBJETIVO 4: CONECTIVIDAD URBANO-REGIONAL</b>	<b>46</b>		
		3. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal.	49
		<b>OBJETIVO 1: DESARROLLO Y PROMOCIÓN DEL PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE HACIA UNA INTERMODALIDAD EFICIENTE</b>	<b>49</b>
		<b>OBJETIVO 2: REACTIVACIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO COMO MOTOR DE DESARROLLO DE LAS REGIONES.</b>	<b>50</b>
		<b>OBJETIVO 3: APROVECHAMIENTO DE LA RED FLUVIAL PARA EL POSICIONAMIENTO DEL MODO</b>	<b>53</b>
		<b>OBJETIVO 4: POLÍTICA PORTUARIA: ACCESOS MARÍTIMOS Y MODOS PORTUARIOS SEGUROS Y ADAPTADOS A LOS RETOS DE COMERCIO EXTERIOR.</b>	<b>60</b>
		<b>OBJETIVO 5: TRANSPORTE AÉREO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS.</b>	<b>65</b>
		<b>OBJETIVO 6: TRANSPORTE CARRETERO ESTRATÉGICO PARA LA INTEGRACIÓN NACIONAL, TERRITORIAL Y LA COMPETITIVIDAD.</b>	<b>75</b>
		4. Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago.	101
		<b>IV. NUESTRA RELACIÓN CON EL CIUDADANO</b>	<b>104</b>
		<b>V. APORTES A LA CONSTRUCCIÓN DE LA PAZ</b>	<b>109</b>
		<b>VII. APORTES A LA IGUALDAD DE GÉNERO Y EMPODERAMIENTO DE LAS MUJERES</b>	<b>116</b>
		<b>VIII. PRESUPUESTO DEL SECTOR 2020 – 2021</b>	<b>123</b>

# I. PRESENTACIÓN



Desde el inicio de nuestra gestión, el Sector Transporte ha estado enfocado en los ciudadanos. Trabajamos para conectar las vidas de los colombianos, a través de una infraestructura moderna y segura, y desarrollando políticas y estrategias pensadas para mejorar la movilidad y la conectividad. Por eso, si bien nuestra prioridad es avanzar con contundencia en el logro de los objetivos y metas planteados en torno a las necesidades de movilidad del país, siempre tenemos a las personas como el corazón de todo lo que hacemos.

En ese sentido, mantener a la ciudadanía informada de las acciones que desarrollamos para mejorar su calidad de vida es otro de nuestros compromisos. Para cumplirlo, una importante herramienta son las Rendiciones de Cuentas, espacios que nos permiten comunicar y mantener una cercanía con los colombianos. Este documento, que sintetiza los principales avances y resultados en la gestión del Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas y vinculadas, en garantía de los derechos ciudadanos, hace parte de nuestras acciones de Rendición de Cuentas.

Esta publicación abarca el periodo comprendido entre el cierre de la vigencia 2020 y los meses de septiembre y octubre de 2021, aunque hay que aclarar que excepcionalmente, y por su relevancia, registra gestiones fuera de ese marco de tiempo, así como algunos resul-

tados acumulados de estos tres años largos de trabajo.

Durante estos meses, mantuvimos nuestra determinación de cumplir con los compromisos pactados en Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la equidad”. Además, seguimos afrontando y superando, juntos, los efectos del primer año desde la declaratoria de emergencia por COVID-19, que nos impuso retos y desafíos que enfrentamos con prontitud y responsabilidad, teniendo el cuidado de todos los colombianos como principal bandera.

En este sentido, conscientes de que el Sector Transporte es un motor de desarrollo para el país, ya que no solo conecta las vidas de los ciudadanos y ayuda a mover sus sueños, sino que también genera eficiencias que mejoran el comercio e incentiva sectores como el turismo, logramos que la construcción de infraestructura de transporte estuviera entre los primeros sectores en reactivarse tras la pausa obligada por la pandemia. Así, contribuimos a la recuperación de empleos, y avanzamos en la terminación de las obras y los proyectos que les pertenecen a los colombianos, y a nadie más.

Otro importante avance para resaltar, que nació de la pandemia, fue el Centro de Logística y Transporte. Este espacio se creó durante la emergencia como punto de encuentro de las diferentes autoridades administrativas de los niveles nacional regional y local, con gremios y el sector privado, para la toma de decisiones necesarias para garantizar el servicio de transporte en

todos los modos en todo el país. Gracias a su efectividad y positivos resultados, fue instalado de manera permanente, fortaleciendo el sector en el cumplimiento de su compromiso de garantizar un servicio de transporte efectivo.

En medio del trabajo que realizamos desde múltiples frentes para conectar las vidas de los colombianos y lograr que se muevan de una manera más eficiente y segura, salvar vidas en las vías y el cuidar el medioambiente juegan un rol protagónico. Hemos entendido que todas las fatalidades en siniestros viales son evitables si logramos que los actores viales interactúen en un sistema seguro, y por lo tanto trabajamos por masificar la noción de que la seguridad vial es una responsabilidad de todos. DE la misma manera, sabemos que muchas de las acciones del sector tienen un impacto relevante en temas como el cambio climático y la emisión de Gases Efecto Invernadero. Por esta razón, continuamos desarrollando e implementando acciones y estrategias de corto, mediano y largo plazo para continuar contribuyendo a la sostenibilidad y, de esa manera, alcanzar las metas que se ha impuesto el país ante el Acuerdo de París y los Objetivos de Desarrollo Sostenible – ODS 2030.

El Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas ratifican su compromiso de trabajar por conectar las vidas de los colombianos hasta el último día de este gobierno. Seguiremos trabajando día a día para mejorar la conectividad y movilidad del país, con infraestructura moderna y segura, que nos acercan a lo que más

necesitamos y queremos, generando eficiencias para las cadenas logísticas. Esta gestión, como ya se dijo, tiene como foco principal a cada uno de los colombianos que interactúa diariamente con algún modo de transporte, concentrándonos en su cuidado y en la protección de sus derechos.

Todo esto que hemos mencionado se podrá encontrar con más detalle a lo largo de los diferentes capítulos de este documento. Y en los últimos, presentamos acciones particulares adelantadas para consolidar una relación de confianza entre la ciudadanía y el Ministerio de Transporte, así como los principales aportes desde el sector a la construcción de la paz, la equidad de género y la gestión de los recursos asignados para el periodo específico.

## II. SECTOR TRANSPORTE



**Ministerio de Transporte:** es la máxima autoridad del sector. Se encarga de garantizar el desarrollo y mejoramiento del transporte, tránsito y su infraestructura, de manera integral, competitiva y segura, buscando incrementar la competitividad del país.



**Agencia Nacional de Infraestructura (ANI):** se ocupa de desarrollar infraestructura concesionada que conecte vidas y territorios de manera sostenible e incluyente, fortaleciendo su institucionalidad desde la gente y para la gente.



**Instituto Nacional de Vías (INVÍAS):** es el encargado de ejecutar políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de infraestructura no concesionada de la red vial nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial, marítima y sus infraestructuras conexas o relacionadas, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte.



**Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte:** tiene como objeto planear el desarrollo de la infraestructura de transporte de manera integral, indicativa, permanente y coordinada con los agentes del sector transporte, para promover la competitividad, conectividad, movilidad y desarrollo en el territorio nacional en materia de infraestructura de transporte, así como consolidar y divulgar la información requerida para la formulación de política en materia de infraestructura de transporte.



**Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL):** trabaja por el crecimiento ordenado de la aviación civil, la utilización segura del espacio aéreo colombiano, la infraestructura ambientalmente sostenible, la conexión de las regiones entre sí y con el mundo por vía aérea, impulsando la competitividad y la industria aérea y la formación de un talento humano de excelencia para el sector.



**Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV):** se ocupa de prevenir, reducir y controlar la siniestralidad vial, a través de acciones administrativas, educativas y operativas, concientizando a los diversos niveles de la población e integrándola dentro de una cultura vial.



**Superintendencia de Transporte:** se ocupa de supervisar el servicio público de transporte, la actividad portuaria y la infraestructura del transporte, por una Colombia conectada, incluyente y competitiva.

Adicionalmente, el sector cuenta con dos entidades vinculadas:



**Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena):** se dedica a recuperar y mantener la navegabilidad del río Magdalena como aporte a la competitividad del país, garantizar su desarrollo sostenible y contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades ribereñas.



**Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA):** es el cuerpo de la Policía Nacional especializado en transporte y tránsito, que contribuye con la movilidad, la aplicación de las normas de tránsito y con la prevención de la siniestralidad de los usuarios de las vías y terminales en todos los modos del transporte, orientado a garantizar una cultura de seguridad vial y propiciar conciencia colectiva de solidaridad, autorregulación y disciplina social.



## Contribución al Cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible

La carta de navegación del Sector Transporte para este cuatrienio es el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2018 – 2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, a través del cual el Gobierno nacional sentó las bases de legalidad, emprendimiento y equidad para lograr la igualdad de oportunidades para todos los colombianos, en concordancia con un proyecto de largo plazo con el que Colombia alcance los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) al 2030.



Fuente: DNP, septiembre 2018

En este plan se definieron pactos que contienen estrategias transversales, integrando una visión territorial basada en la importancia de conectar territorios, gobiernos y poblaciones. El Ministerio de Transporte es conductor del Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional, a través del cual se busca potenciar la red fluvial y férrea, mejorar la eficiencia del transporte carretero, aéreo y marítimo para reducir los costos y tiempos logísticos y de transporte, entre otros aspectos.

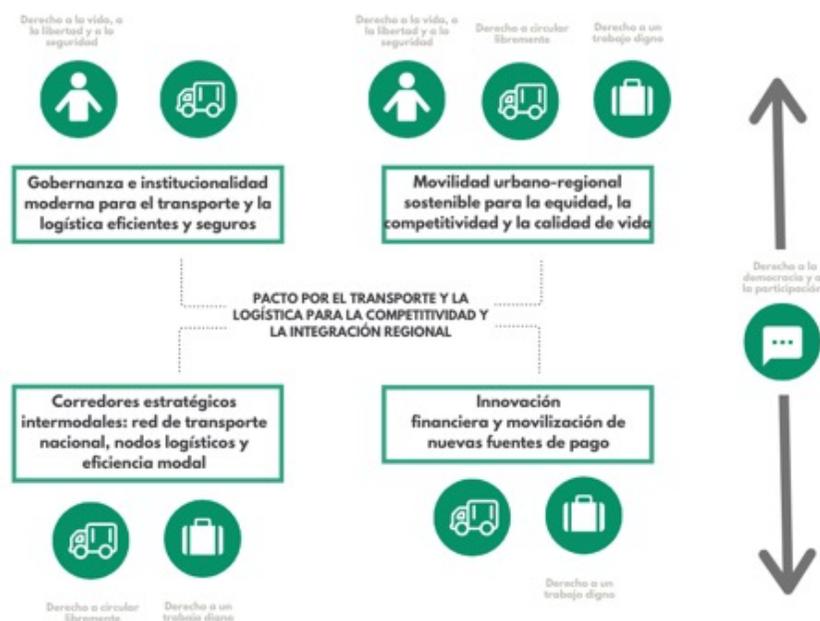


Fuente: Elaboración propia

## Nuestro Compromiso con los Derechos Humanos

El Ministerio de Transporte, siguiendo el ideal que orienta la labor de los gobiernos para la consecución de la libertad, la justicia y la paz en el mundo, realiza una alineación de los Derechos Humanos con los capítulos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022: “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”, enfatizando la responsabilidad que se tiene como entidad pública en promover y proteger los Derechos Humanos y las libertades fundamentales de los individuos, mediante marcos legislativos, políticas, programas, asignaciones presupuestarias, entre otros instrumentos.

Fuente: Elaboración propia



### → Derecho a la democracia y a la participación



La relación de transparencia y diálogo que mantenemos desde el Sector Transporte con los grupos de interés busca crear valor de forma sostenible, involucrar a los interesados para afrontar los retos y oportunidades generados en la tarea de conectar el país, y generar un sentimiento de apropiación de las obras.

Con este objetivo, se realizan mesas de trabajo, espacios de participación y diálogo; se fomenta la creación de veedurías y otros mecanismos de vigilancia a la gestión pública, y se genera información continua a nuestros grupos de valor, para comunicarles los logros alcanzados, la gestión realizada y los retos que se presentan.

Así mismo, buscamos dialogar y capacitar a las comunidades, para promover la apropiación de las obras y apoyar el desarrollo armónico de las comunidades establecidas en el Área de Influencia Directa (AID) de los proyectos que desarrollamos.

### → Derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad



El Sector Transporte, tomando como principio universal la vida, ha efectuado acciones orientadas a la formulación y adopción de políticas, planes y proyectos que garanticen la movilidad segura, la aplicación de las normas de tránsito y prevención de la siniestralidad de los usuarios de las vías y terminales en todos los modos del transporte. Estamos orientados a garantizar una cultura de seguridad vial y propiciar conciencia colectiva de solidaridad, autorregulación y disciplina social.

Por otra parte, el sector busca garantizar un entorno digno para las unidades sociales que residen o desarrollan actividades productivas ubicadas en las áreas de terreno requeridas, a través de planes y proyectos que permitan disminuir los impactos sociales y ambientales, y lograr así el mejoramiento de las condiciones de vida.

Así mismo, estamos comprometidos con mejorar nuestro desempeño ambiental y prevenir la contaminación y el cambio climático a través de programas ambientales de ahorro y uso eficiente del agua y de la energía, la gestión integral de residuos y el desarrollo sostenible.

### → Derecho a un trabajo digno



El actuar de las entidades del Sector Transporte genera empleos nuevos y estables en todas las regiones de Colombia. A través de los proyectos de la Cuarta Generación de Concesiones, se han generado oportunidades de crecimiento personal, profesional, estabilidad laboral y mejoramiento de la calidad de vida en la población del área de influencia de los proyectos de infraestructura que aportan al desarrollo y competitividad.

Los beneficios que reciben las personas vinculadas a los proyectos de infraestructura están relacionados con la posibilidad de ejercer un empleo digno, recibir salarios justos con todas las prestaciones de ley, adquirir formación técnica profesional y experiencia laboral, desarrollar mayor competitividad y desempeño en sus áreas de trabajo, acceder a ascensos laborales, tener cercanía a sus residencias en sus lugares de origen, acceder a los servicios de salud de la zona, gozar de una seguridad social integral, obtener reconocimiento económico, laboral y social, lo cual representa una importante oportunidad para mejorar sus condiciones de vida, avanzar en su formación personal, tener estabilidad laboral y aportar al desarrollo del país.

De igual manera, el sector ha realizado inversiones para la promoción de iniciativas y proyectos productivos que generan desarrollo, prosperidad y mejoramiento de la calidad de vida para las comunidades étnicas y no étnicas del área de influencia donde se realizan las obras de infraestructura que conectan al país.

### → Derecho a circular libremente



El Ministerio de Transporte, en cumplimiento del artículo 26 de la Constitución Política, donde se establece que “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia” 1, y de acuerdo con lo dispuesto Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002, le corresponde al Ministerio “definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito, garantizando la seguridad, acceso, calidad, oportunidad y libre circulación de los ciudadanos”2.

En este sentido, el Sector realiza esfuerzos continuos con el propósito de reducir la congestión en los accesos urbanos de las ciudades grandes, promover la circulación eficiente de carga y pasajeros, garantizar la debida prestación del servicio público de transporte, los servicios conexos a él y la calidad de infraestructura, promover el transporte intermodal y conectar al país.

“El Sector Transporte vela por el respeto a los derechos humanos en el marco del cumplimiento de la misión de las entidades que lo integran y de sus compromisos durante la fase de la reactivación económica y social”

1 CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia S-T-518 de 1992.

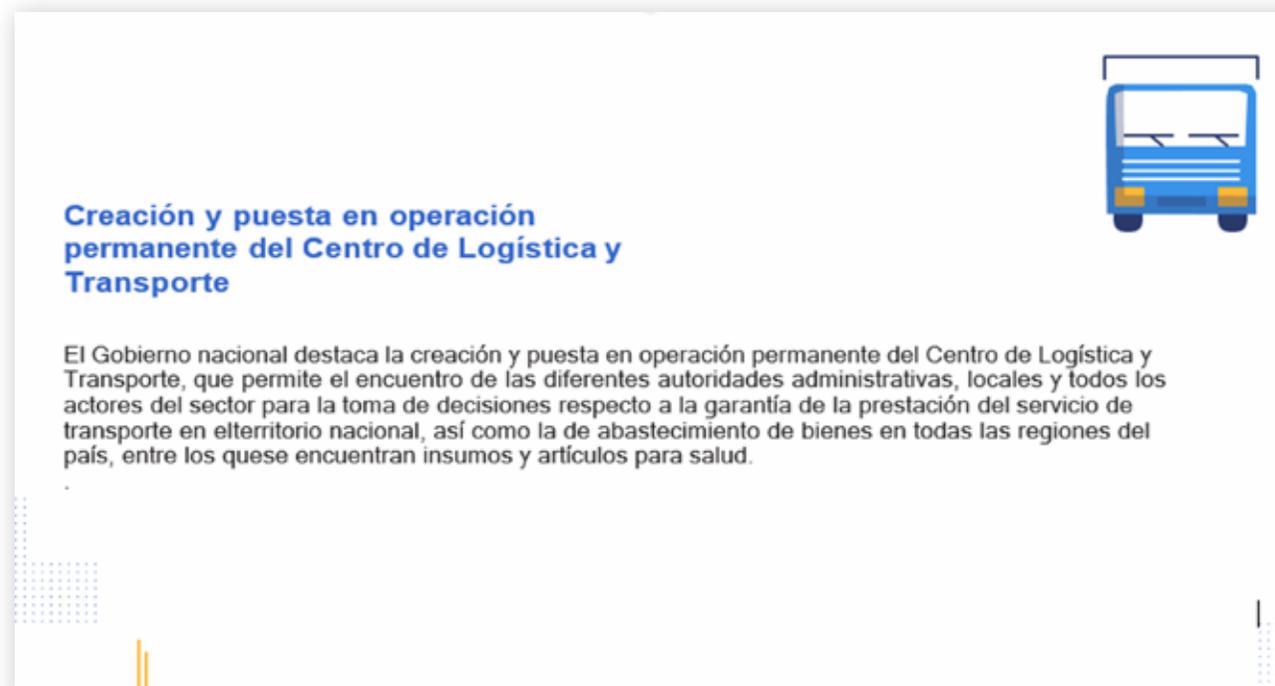
2 LEY 769 DE 2002- Artículo primero

### **III. TRANSPORTE Y LOGÍSTICA PARA LA COMPETITIVIDAD Y LA INTEGRACIÓN REGIONAL**

## 1. Gobernanza, institucionalidad moderna para el transporte y la logística, y seguridad vial.

### OBJETIVO 1. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL, GOBERNANZA Y ARTICULACIÓN INTERSECTORIAL.

En desarrollo de este objetivo se adelantaron acciones enfocadas a modernizar, simplificar y hacer más eficiente el marco institucional del sector, para alcanzar mayores niveles de eficacia, especialización y articulación entre las entidades nacionales y territoriales. Dentro de las principales acciones adelantadas se destacan:



**Creación y puesta en operación permanente del Centro de Logística y Transporte**

El Gobierno nacional destaca la creación y puesta en operación permanente del Centro de Logística y Transporte, que permite el encuentro de las diferentes autoridades administrativas, locales y todos los actores del sector para la toma de decisiones respecto a la garantía de la prestación del servicio de transporte en el territorio nacional, así como la de abastecimiento de bienes en todas las regiones del país, entre los que se encuentran insumos y artículos para salud.



### Fortalecimiento Institucional

#### → Puesta en marcha de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT)

La planeación es una parte esencial de todo proyecto de infraestructura. Implica estudios, análisis, proyecciones, balances. Se miden pros y contras, se evalúan beneficios, se esbozan dificultades y se piensa en alternativas o formas para enfrentarlos. También sirve para proyectar los impactos a mediano y largo plazo de las inversiones que se tienen pensado hacer, en diferentes aspectos y escenarios. Luego de valorar todas esas consideraciones, se toman decisiones sobre la conveniencia o no del proyecto. Una adecuada planeación, que tenga en cuenta la mayor cantidad de variables que pueden influir en un proyecto, puede ser definitiva para su éxito.

Teniendo en cuenta la importancia de este proceso, que se venía ejecutando tanto desde el Ministerio de Transporte como en las entidades adscritas, para el Sector se convierte en un gran activo contar formalmente desde octubre de 2021 con una entidad dedicada a la planeación, con visión técnica, intermodal y de largo plazo, del desarrollo de la infraestructura de transporte en el país: la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT.

Esta Entidad inicia sus labores en medio de un pano-

rama retador. Las dinámicas mundiales en términos de logística y transporte están en permanente cambio, y obligan a los países a mejorar continuamente su eficiencia, conectividad, articulación e integración. Son estas variables que debe tener en cuenta para cumplir su misión de planificar, de manera estratégica, el desarrollo de la infraestructura de transporte en el país para estructurar un sistema intermodal que aporte de manera definitiva al desarrollo económico, la competitividad y la conectividad de Colombia.

Esta será una entidad imparcial, donde todos los conceptos y acciones estarán sustentados en información veraz y confiable, y con el beneficio del país como único objetivo. Esto soporta uno de los objetivos clave que se ha trazado el Gobierno: lograr que el desarrollo de infraestructura de transporte en el país se convierta en una política de Estado, que trascienda gobiernos y mandatos.

### → Fortalecimiento de las entidades del sector

Aerocivil. Con el propósito de mejorar la gestión de la Aerocivil, fortalecer su eficiencia y la relación Estado-ciudadano, así como tener la capacidad de responder a las directrices y compromisos emanados del Plan Nacional de Desarrollo, Plan Sectorial, Plan Institucional y Plan Estratégico Aeronáutico 2030, se ha continuado con el proceso de transformación Institucional que inició en 2020 a través de la presentación y aprobación del proyecto de Fortalecimiento Institucional ante el Consejo Directivo de Aerocivil, el Departamento Administrativo de la Función pública, el Departamento Administrativo de la Presidencia de la Republica – DAPRE, y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y su correspondiente socialización a la comunidad aero-

náutica y Asociaciones sindicales mediante mesas de trabajo y charlas virtuales.

En ese sentido en el mes de octubre de 2021 se suscribieron los siguientes decretos:

- Decreto 1329 de 20 de octubre de 2021 modifica la planta de personal.
- Decreto 1294 del 14 de octubre de 2021 modifica la estructura de la Aerocivil.
- Decreto 1295 del 14 de octubre de 2021 modifica la nomenclatura, clasificación, niveles, requisitos, grados, y remuneración de los empleos de la Aerocivil.
- Decreto 1297 del 14 de octubre de 2021 modifica el decreto 967 de 2021 y establece la escala de asignación básica para los empleos de la Aerocivil.

INVIAS. Así mismo, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS – avanzó en el proceso de rediseño y modernización de su modelo de operación en cada una de las áreas técnicas, administrativas y funcionales de la entidad, con el propósito de garantizar su operación en la gestión de los proyectos que mejoran la infraestructura vial del país. Esto, considerando que expertos del sector de infraestructura concluyeron, como quedo registrado en el Plan Nacional de Desarrollo, la necesidad de fortalecer el modelo de gobernanza del instituto y mejorar la eficiencia de su gestión.

En este sentido se decidió la creación de nuevas dependencias como la Subdirección de Planificación que trabajará en la planeación de los proyectos de infraestructura de mediano y largo plazo, la Subdirección de Estructuración de Proyectos que se encargará de la estructuración técnica, financiera y jurídica, entre otros, de los proyectos de corto plazo, la Subdirección de Modernización de Carreteras Nacionales que se especializará en la ejecución de las obras de infraes-





estructura de carreteras nacionales, tres (3) Subdirecciones para apoyar a la Dirección Jurídica: Subdirección de Procesos de Selección de Contractual, la Subdirección de Gestión Contractual y Procesos Administrativos y la Subdirección de Defensa Jurídica.

Así mismo se creó la Subdirección de Gestión Humana, la Oficina de Control Disciplinario, la Oficina TIC, esta última encargada de las tecnologías de la información y las comunicaciones de la entidad; finalmente se creó una Subdirección General, que apoyará al Director General en diversos temas y coordinará la interlocu-

ción con las 26 Direcciones Territoriales; todo lo anterior quedó plasmado en los Decretos 1292 y 1293 del 14 de octubre de 2021.

Así mismo, se modificó la planta de personal del Instituto creándose 10 cargos del nivel directivo para las correspondientes jefaturas de las dependencias antes descritas, 13 cargos del nivel asesor y 197 cargos de nivel profesional para apoyar la gestión y especialización de las diferentes dependencias del Instituto, se efectuó a través de la expedición del Decreto 1293 del 14 de octubre de 2021.

---

“El Instituto Nacional de Vías fortalece su modelo de operación con el fin de consolidar las dinámicas de los procesos de gestión de proyectos, esto a través del decreto que modifica su estructura y amplía la planta de personal de la entidad”

---

Fortalecimiento del Gobierno Corporativo de la ANI. Esta iniciativa busca consolidar las competencias del Consejo Directivo y de todo el equipo directivo de la Agencia en la toma de decisiones en materia de estructuración de nuevos proyectos y gestión de proyectos; en lo corrido de 2021, se avanzó en la adopción de las recomendaciones en todas las áreas; se empezará a establecer la hoja de ruta para alcanzar los objetivos de Gobierno Corporativo y la adopción de las mejores prácticas internacionales bajo los estándares de la OCDE.

Así mismo, se dio inicio al trámite del nuevo Decreto para ajustar la estructura orgánica de la Agencia Nacional de Infraestructura.

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

En materia de seguridad vial, el Gobierno nacional priorizó la reducción de los siniestros viales a través del mejoramiento de las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos, así como la construcción de una cultura ciudadana de corresponsabilidad y autorregulación para una movilidad segura; estas medidas contribuyen a la implementación de la agenda de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en el país, donde se contempla reducir la tasa de fallecidos a 8,25 por cada 100.000 habitantes para el año 2030 (DNP- Documento CONPES, 2018).

### Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031

Con el objetivo de seguir contribuyendo a la política de seguridad vial para disminuir las muertes y lesiones graves causadas por los siniestros viales, reconocidas a nivel mundial como un problema de política pública, dada la afectación a derechos fundamentales como la vida y la salud que impactan el desarrollo de la vida personal, familiar, social, y a su vez la institucionalidad y la economía nacional, el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte y de la ANSV adelanta la formulación del Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV.

Con la formulación del nuevo Plan, el gobierno pone en marcha una estrategia que le permitirá al país combatir esta realidad y alcanzar el objetivo de desarrollo sostenible ratificado mediante la Declaración de Estocolmo, proclamada en el marco de la Tercera Conferencia Ministerial sobre Seguridad Vial: reducir, para el 2030, las muertes y lesiones causadas por siniestros viales en un 50 %.

Este PNSV representa un cambio en la concepción que se le ha dado a la seguridad vial tradicionalmente, pues se está trabajando para dejar de lado el abordaje centrado de forma casi exclusiva en los compor-

tamientos de los actores viales y en medidas reactivas, para trascender hacia un conjunto de medidas integrales, enfocadas en la prevención y actuación oportuna, que además de los aspectos comportamentales, considere otros necesarios para prevenir la ocurrencia del siniestro, o si este ocurre, minimizar la severidad de las lesiones. Lo anterior, enmarcado en un modelo de gobernanza en todos los niveles gubernamentales y en la creación y consolidación de un sistema de datos e información de calidad, que favorezca la toma de decisiones de manera confiable y basada en la evidencia.

Con este PNSV, Colombia fortalecerá la aplicación del enfoque Sistema Seguro, una de las líneas de fondo que se ha venido trabajando en diferentes partes del país, pero será con el nuevo PNSV que se dejará en firme esta visión. Se trata de un modelo de gestión de la seguridad vial que ha sido reconocido en el ámbito internacional por su efectividad para proteger la integridad de los actores viales. Su principal fundamento radica en que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial, pues las lesiones graves y fatales siempre serán evitables.

## Consejo Consultivo de Seguridad vial

En mayo de 2021 se logró la conformación del Consejo Consultivo de Seguridad Vial, como órgano consultivo y de participación público privado en el que son miembros los representantes de todos los agentes sociales, en especial representantes de las víctimas, de los distintos colectivos de usuarios, de los agentes económicos del sector de ensamblaje automotor, autoridades de tránsito, organismo de apoyo y académicos expertos en la seguridad vial.

Su función es la de informar los planes y las estrategias de seguridad vial, proponer acciones, debatir propuestas y lograr el compromiso y alineamiento con estos sectores público-privados en los objetivos y estrategias nacionales de seguridad vial.

## Pacto por la Seguridad Vial de los ciclistas

Entre febrero y octubre de 2021, se realizaron acciones en los departamentos de: Boyacá, Atlántico, Valle del Cauca, Risaralda, Bolívar, Cundinamarca, Antioquia, Santander, Cesar, Quindío, Caldas y Cauca, donde se ha sensibilizado a más de 6.850 personas en 46 municipios, entre peatones, ciclistas y conductores de vehículos motorizados mediante el acompañamiento a puntos seguros, la instalación de puntos pedagógicos en sitios neurálgicos en las vías nacionales, y la implementación de pistas de habilidades y destrezas para ciclistas.

Estas acciones, permiten dar a conocer la “Guía de protección para ciclistas”, la cual se basó en las cifras de siniestralidad recopiladas desde el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), que indican que los riesgos más latentes se presentan en la interacción entre ciclistas y vehículos motorizados, los cuales revelan que en el 2020 el 62% de los usuarios de bicicleta fallecidos se dieron en interacción con vehículos de carga, particulares y motociclistas. De igual forma, para los ciclistas lesionados en el 74% fue a causa de la interacción con vehículos particulares (motos y autos). Así mismo, se contó con los aportes de BiciRed Colombia, red de promotores del ciclismo como transporte urbano y rural.



Este documento buscó tipificar en especial las conductas riesgosas producto de la interacción de conductores de vehículos de motor con los usuarios de la bicicleta y está compuesto por seis breves capítulos, fáciles de leer, enfocados especialmente en los conductores de vehículos de pasajeros y carga, de vehículos particulares y motociclistas; así como en los mismos ciclistas y peatones.

## Seguridad vial en los territorios



### → Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial

Con el objetivo de aportar en la implementación de un sistema vial más seguro en los territorios que permita salvar más vidas en la vía, en marzo de 2021 se firmó un memorando de entendimiento, con 26 entidades del nivel nacional, departamental, esquema asociativo y municipal, para la creación de la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT).

La ROT es una instancia de participación que busca el fortalecimiento de la gestión del conocimiento para poder masificar información en las regiones entorno al fenómeno de siniestralidad vial. También trabajará para

brindar apoyo técnico en la formulación, seguimiento y evaluación de la política pública, cooperando además en el cierre de brechas de información y conocimiento desde los territorios.

Este Memorando de Entendimiento fue firmado por la ANSV y equipos de las gobernaciones de Quindío y Arauca; el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Tolima; los Institutos de

Tránsito y Transporte de Cesar, Huila, Atlántico y Boyacá; la Secretaría de Tránsito y Transporte de Manizales; la Secretaría de Movilidad de Cali; las Direcciones de Tránsito de Bucaramanga y Floridablanca (Santander); las alcaldías de Tunja, Yopal, Armenia, Villavicencio, Dosquebradas (Risaralda) y Cúcuta, y la Asociación de Municipios de Sabana Centro (Asocentro), que reúne once municipios de Cundinamarca.

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial será el nodo líder a nivel nacional de la Red de Observatorios Territoriales, que se complementará por nodos locales; a octubre de 2021, ya se contaba con una cobertura de 96 entidades territoriales, a la que se pueden seguir sumando gobernaciones, alcaldías, esquemas asocia-

tivos territoriales, secretarías de tránsito y movilidad, organismos de tránsito, secretarías de salud y sistemas de atención al riesgo.

### → Planes Locales de Seguridad Vial

En la vigencia 2021, se están ejecutando 41 Planes Locales de Seguridad Vial correspondientes a 8 departamentos y 33 municipios, bajo la estrategia Planes Locales de Seguridad Vial Fase II, con el objeto “Asistir técnicamente a las entidades territoriales definidas por la ANSV, en la elaboración, con enfoque territorial, del documento técnico de soporte para el Plan Local de Seguridad Vial”, el pasado 8 de abril de 2021 se adjudicó la Convocatoria Pública No. 004 de 2021.

A octubre de 2021, las consultorías se encuentran desarrollando la primera fase de los contratos correspondientes al plan de trabajo, organigrama y cronograma de trabajo.

### → Consejos Territoriales de Seguridad Vial

La ANSV ha proporcionado la asistencia técnica para el desarrollo de los Consejos Territoriales de Seguridad Vial, que se han llevado a cabo en los 32 departamentos del país dos veces al año. En 2021, han sesionado 55 Consejos.

Así mismo, se han realizado las mesas técnicas de seguimiento en seguridad vial – MTSSV, las cuales son un espacio de articulación interinstitucional entre la ANSV, la Federación Nacional de Departamentos y los

territorios para hacer seguimiento a los compromisos generados en los Consejos Territoriales de Seguridad Vial, análisis de las cifras de siniestralidad nacional, regional y departamental, así como socializar acciones y estrategias para los territorios. En lo corrido de 2021 se han realizado 29 mesas.

### → Seguridad Vial: Compromiso de Todos

Con corte octubre de 2021, la ANSV tiene en ejecución 89 Convenios Interadministrativos suscritos con diferentes entidades territoriales y organismos de tránsito del país, mediante los cuales se han aunado esfuerzos para desarrollar actividades de apoyo, asistencia técnica y ejecución de intervenciones en materia de seguridad vial.

Adicionalmente, la ANSV cuenta con mesas de articulación interinstitucional – MAI - para cada una de las regiones del país, que vigilan y revisan la movilidad en todo el territorio nacional. Allí participan las entidades de orden nacional (Ministerio de Transporte, ANI, INVÍAS, DITRA y ANSV), las concesiones y operadores viales, terminales y las autoridades territoriales. Estas mesas se encuentran abiertas todo el tiempo, pero con especial operación durante los puentes festivos y fechas especiales.

### → La Seguridad vial se toma tu región

En 2020, la ANSV implementó esta iniciativa para desarrollar capacidades por medio de la difusión de herramientas técnicas a las personas e instituciones aportantes a la gestión de la seguridad vial, además de concientizar sobre la importancia de generar medidas para la mitigación de siniestros viales con actores vulnerables. En este sentido, con corte a septiembre de

2021, se han desarrollado 372 escenarios de capacitación, entre presenciales y virtuales, en los cuales han participado 36.571 asistentes de los 32 departamentos del país.

### → Programa de atención a puntos críticos

En el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2021, en particular, en el pilar estratégico de infraestructura, la ANSV continúa con el programa de atención de puntos críticos conocido como Pequeñas Grandes Obras. A través de él, la ANSV ha realizado intervenciones de bajo costo y alto impacto en corredores viales rurales y urbanos de diferentes territorios en Colombia, las cuales están orientadas a la prevención y mitigación de lesiones por siniestros viales.

Este programa incluye intervenciones de señalización vial, construcción de medidas de tráfico calmado y urbanismo táctico, suministro e instalación de sistemas de contención vehicular y actividades de persuasión y socialización a los actores viales sobre los proyectos de intervención.

En el periodo comprendido entre el mes de octubre de 2020 y septiembre de 2021 se ha avanzado en la intervención de 71 puntos críticos en 13 departamentos dentro de 19 municipios del país (Acacías, Barranca-bermeja, Barranquilla, Bucaramanga, Dosquebradas, Duitama, Floridablanca, Guadalajara de Buga, Medellín, Neiva, Pasto, Pitalito, Popayán, Puerto Asís, Sincelejo, Sogamoso, Soledad, Tunja y Valledupar) con una inversión aproximada de 10.400 millones de pesos.

Así, desde el inicio del programa en el año 2018, la ANSV ha realizado intervenciones en más de 350 puntos críticos de siniestralidad en el territorio nacional, lo cual

incluye, entre otros, el desarrollo de medidas en zonas escolares y pasos urbanos. Lo anterior, ha sido posible gracias a los esfuerzos técnicos, articulación con entidades territoriales e inversiones financieras que a la fecha se encuentran alrededor de los 45.000 millones de pesos.

## Más estrategias para salvar vidas en la vía

### → Gestión optimizada de la información

En noviembre de 2020, la ANSV, se adhirió como miembro del IRTAD (International Road Traffic and Accident Database), la base de datos internacional de tráfico y accidentes por carretera más importante del mundo, de la que hacen parte 80 miembros y observadores de más de 43 países, con lo cual se espera alcanzar los mejores estándares de gestión de la información de seguridad vial. En este sentido, durante el 2021 a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, se ha intercambiado información y participado en las reuniones semestrales.

### → Planes Estratégicos de Seguridad Vial

El Gobierno nacional avanza en la adopción de la política de seguridad vial, por esta razón, y teniendo en cuenta la importancia de generar una cultura que incentive la corresponsabilidad en la gestión del riesgo de la seguridad vial, se expidió el Decreto 1252 de 2021. Esta norma reglamenta el Artículo 110 del Decreto Ley-2106 de 2019 en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV), los cuales son una herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben adoptar las diferentes organizaciones, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías por parte de los actores viales de la organización, para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos.

De esta manera, corresponde a las entidades, organi-

zaciones o empresas del sector público o privado, que cuenten con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contraten o administren personal de conductores, diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial y articularlo a la vez con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo –SGSST. Es de resaltar que en ningún caso se requerirá aval del PESV para su implementación.

### → Escuela virtual de Seguridad Vial

En enero del 2021 el Ministerio de Transporte y la ANSV apertura el portal de la “Escuela virtual de Seguridad Vial” con una biblioteca de casi 200 recursos digitales y Objetos Virtuales de Aprendizaje –OVA con diferentes contenidos en educación vial, los cuales son presentados de forma lúdica y dinámica en microcápsulas de conocimiento a través de audios, video tutoriales, simuladores, animaciones, infografías, entre otros.

### → Implementación Sistema Seguro

Desde la ANSV se avanza en la estructuración e implementación de una estrategia integral para adoptar el enfoque de sistema seguro a través de acciones basadas en gestión de la velocidad, control, trabajo con actores viales vulnerables, atención a víctimas, intervenciones de infraestructura, y por supuesto la corresponsabilidad para reducir la fatalidad vial el país.

Al respecto, durante el mes de diciembre de 2020 y enero de 2021, se realizó el primer proyecto piloto en el departamento de Quindío, obteniendo una reducción

del 74 % de víctimas fatales en el mes de diciembre. En el periodo de intervención se implementaron 17 puestos de control los fines de semana, sensibilizando cerca de 3.346 conductores de automóviles y motociclistas sobre la velocidad y sus efectos.

Así mismo, se implementaron radares pedagógicos de velocidad, acompañados de señalización de velocidad máxima permitida y de detección electrónica en los cinco puntos críticos de siniestralidad y velocidad de las vías nacionales, con fin de disuadir a los conductores de no exceder los límites de velocidad. A partir de esto se logró una reducción del 10,8 % en la velocidad promedio en todos los puntos donde se implementaron las medidas.

Teniendo en cuenta los resultados obtenidos, desde el primer semestre de 2021, la ANSV con el apoyo de los gobiernos locales lidera la implementación de la estrategia de sistema seguro en los departamentos con mayor número de fatalidades durante los últimos tres años (aproximadamente el 46% de las fatalidades del país). Los departamentos priorizados fueron: Antioquia, Cesar, Cundinamarca, Santander, Tolima y Valle del Cauca.

Para la primera fase de implementación del proyecto (mayo a septiembre de 2021), se trabajó articuladamente con los departamentos de Antioquia, Cesar y Valle del Cauca, brindando asistencia técnica y realizando acciones en vía dirigidas a motociclistas y ciclistas en 47 municipios priorizados, enfocando las actividades en el desarrollo de habilidades para la conducción y el factor de riesgo de velocidad, sensi-

bilizando a 3.611 personas, obteniendo los siguientes resultados de participación:

- 683 motociclistas y 276 ciclistas de Antioquia.
- 75 motociclistas y 185 ciclistas de Cesar.
- 739 ciclistas de Cundinamarca.
- 244 ciclistas de Santander.
- 384 motociclistas de Valle del Cauca.

Asimismo, se ha apoyado la articulación para optimizar el control operativo en vía, programando puntos de control de acuerdo con el diagnóstico de siniestralidad y en coordinación con las autoridades locales y de control de cada territorio; De igual manera, se han capacitado a 1.121 personas en gestión de atención integral a víctimas.

En los seis departamentos se realizó una revisión del límite de velocidad y se inspeccionaron 1.310 kilómetros de vías nacionales y departamentales. Por otra parte, se realizó una capacitación técnica de cámaras salva vidas y se desarrollaron mesas de socialización con concesiones.

### → Ruta Nacional por la Seguridad Vial

La Ruta Nacional por la Seguridad Vial es un programa que busca proteger a los diferentes actores viales, en especial, a los conductores de motocicleta. Mediante esta estrategia de pedagogía experiencial en los territorios, la Entidad desarrolló 243.857 sensibilizaciones a los actores viales, entre toda su oferta de actividades, especialmente a motociclistas de 88 municipios del país, y de 24 departamentos. En el periodo objeto del informe, se desarrollaron 213 días o jornadas de pedagogía en dichos territorios.

De manera complementaria a las actividades señaladas en el programa Ruta Nacional por la Seguridad



Vial, se han venido desarrollando acciones hacia motociclistas, de manera articulada con las autoridades locales y algunos actores estratégicos involucrados, con el objetivo de asistir técnicamente a los municipios para desarrollar acciones de manera autónoma. En el marco de dichas actividades, se han implementado en el mes de septiembre 80 jornadas llegando a 980 personas sensibilizadas en 23 departamentos.

### → Puntos Seguros y puntos seguros de higiene

Los Puntos Seguros son una estrategia pedagógica que consiste en llevar a los municipios herramientas técnicas para fortalecer las competencias relacionadas con seguridad vial y concientizar sobre la importancia de generar medidas para la mitigación de siniestros enfocadas a los actores vulnerables. Durante 2020 y 2021 se dio continuidad a esta estrategia, disponiendo de 14 puntos seguros en operación en los departamentos de Antioquia, Atlántico, Bolívar, Boyacá, César, Cundinamarca, Magdalena, Nariño, Norte de Santander, Quindío, Santander, Sucre, Tolima y Valle del Cauca. Con corte del 30 de septiembre de 2021, se han realizado 255.937 inspecciones a vehículos, aproximadamente.

## → Atención a Víctimas por Siniestros Viales

El avance de la implementación de los programas de este pilar se ha desarrollado principalmente a través de las siguientes tales como la implementación de la ruta de atención integral a víctimas de siniestros viales. En este sentido, se elaboraron documentos para la definición técnica y orientación de la política de atención a víctimas así:

- Documento denominado “Lineamientos para la adopción de rutas de atención integral a víctimas de siniestros viales”, que contiene los aspectos normativos, conceptuales y metodológicos para la formulación de las rutas de atención integral bajo un marco de integralidad, brindando orientación inicial a los territorios para la realización del diagnóstico, identificación de actores y capacidades que permitan crear rutas acordes a la realidad y características, de acuerdo con su dinámica.
- ABC SOAT -Seguro Obligatorio en Accidentes de Tránsito- como instrumento orientador dirigido a familiares y víctimas de siniestros viales, con el cual se proporciona información de los aspectos más importantes que se deben tener en cuenta para hacer las reclamaciones iniciales ante las aseguradoras, y los amparos otorgados en la Ley.
- ABC Certificación de Discapacidad como documento que orienta, sobre cómo acceder al certificado de discapacidad y con este a las estrategias y programas dirigidos a promover el desarrollo social, económico y laboral de las personas a las personas que adquieren una dis-

capacidad como consecuencia de un siniestro vial.

De manera complementaria, se desarrollaron procesos de capacitación logrando sensibilizar a 4.727 personas del 100% de los departamentos del país, sobre la importancia de la atención oportuna a las víctimas de siniestros viales, en espacios virtuales en los que se trataron los siguientes temas:

- Primer respondiente
- Primeros auxilios psicológicos
- Comunicación de la noticia
- Traslado seguro de pacientes
- Pilar de Atención a víctimas

## → Auditorías, inspecciones y evaluaciones de Seguridad Vial

La ANSV adelantó el programa de auditorías e inspecciones de seguridad vial y la revisión de límites de velocidad, el cual busca privilegiar la seguridad vial en la infraestructura carretera del país. El objetivo fue evaluar los factores de riesgo en los corredores viales priorizados para que los responsables de estos implementen acciones en plazos definidos.

Este programa inició en diciembre del año 2020 y a través de él fue posible identificar los principales riesgos asociados a la siniestralidad vial en nuestras carreteras con el fin de que las entidades que administran la infraestructura vial elaboren un plan de acción que permita mitigar los riesgos identificados en la realización de este estudio.

El desarrollo de estas actividades tuvo un costo aproximado de 3.800 millones de pesos, permitiendo la inspección de 2.397 kilómetros de la red vial nacional en 25 departamentos, agrupados en 4 zonas.

## → Condiciones mínimas en el uso del casco

Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, durante 2020 fallecieron en siniestros viales 3.140 motociclistas, que representan el 56% del total de muertos en siniestros viales en el país. Así mismo, el número de lesionados fue de 8.645, lo cual representó el 60% del total de lesionados a nivel nacional. Analizados los datos se pudo inferir que cerca del 21% de los motociclistas fallecidos chocaron con un objeto fijo.

Por esta razón y siguiendo las recomendaciones internacionales en materia de regulación sobre cascos y elementos de protección personal, el Ministerio de Transporte en noviembre de 2020 expidió la Resolución 20203040023385 “Por la cual se establecen las condiciones mínimas de uso del casco protector para los conductores y acompañantes de vehículos tipo motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros, cuatrimotor y se dictan otras disposiciones”.

Esta resolución del Ministerio de Transporte establece tres condiciones vitales para el uso de este elemento personal de Protección:

- La cabeza del usuario de motocicleta debe estar totalmente inmersa en el casco, es decir, debe ocupar toda su cavidad interna para ofrecer la mayor protección posible según su diseño de fabricación. Esto implica que, el casco, debe estar bien abrochado a través de su sistema de retención, sin correas rotas, ni broches partidos e incompletos.
- No se podrán portar dispositivos móviles de comunicación o teléfonos que se interpongan entre la cabeza y el casco, excepto si son utili-

zados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.

- Por último, para el caso de los cascos con cubierta facial inferior movable, conocidos comúnmente como abatibles o modulares, la misma siempre debe ir totalmente cerrada y asegurada.

### → **Reglamentación técnico vehicular**

La ANSV inició el proceso de adhesión al Acuerdo de 1958 de las Naciones Unidas con relación a regulaciones vehiculares denominado “Acuerdo sobre adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en éstos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones”. Este Acuerdo es una herramienta efectiva y esencial para superar la problemática identificada en materia de comercialización de vehículos nuevos en el país y con la adhesión a él, Colombia sería el primer país de la región en ser parte de este.

Así mismo, con el propósito de ascender en las tecnologías de seguridad vehicular, la ANSV avanzó en la elaboración y actualización de reglamentos técnicos vehiculares enfocados en el desempeño de llantas y frenos para vehículos de 4 o más ruedas y motocicletas, acristalamientos, sistemas de retención y cintas retrorreflectivas, los cuales adoptan las prescripciones técnicas de las regulaciones vehiculares correspondientes del Acuerdo de 1958 de Naciones Unidas.

### → **Otras actualizaciones de especificaciones técnicas**

La ANSV ha adelantado acciones orientadas al diseño y operación de vías seguras, es decir, vías que orientan y facilitan la realización de maniobras seguras por parte de los actores viales y que, en caso de ocurrencia de un choque o colisión, disponen de elementos dispuestos para proteger a las personas involucradas en dichos eventos. En virtud de lo anterior, la ANSV, durante el periodo reportado, se ha desarrollado, o se encuentran en proceso, los siguientes estudios, análisis y documentos técnicos:

- Proceso de actualización del Manual de señalización vial - dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia.
- Proceso de actualización de la Guía de zonas laterales y sistemas de contención vehicular orientada al fortalecimiento de los estándares técnicos para la operación de zonas laterales seguras.
- Guía de auditorías de seguridad vial (adoptada mediante Resolución 20213040035705 del 17/08/2021).
- Guía para la conformación y actualización de inventarios de señalización vial.
- Proceso de definición de criterios de seguridad vial en los proyectos de infraestructura vial de la red vial nacional concesionada.

### → **Programa SETA: Supervisión Especial de Temporada Alta**

La Delegatura de Concesiones e infraestructura de la Supertransporte, bajo las políticas de legalidad y seguridad, y en ejercicio de su función preventiva, implementó este programa con el fin de identificar hallazgos que podrían comprometer la seguridad de los usuarios de las vías concesionadas del país.

El programa consiste en inspecciones nocturnas sobre todo el corredor vial, donde se registran diferentes tipos de observaciones desde el punto de vista de usuario las cuales se agrupan en 10 categorizaciones frente a las que se generan por parte de los concesionarios planes de mejoramiento que permitan mitigar el riesgo de accidentalidad. Esto se hace, a través de herramientas tecnológicas que permiten la captura de hallazgos a través del celular y su visualización en tiempo real, desde la sede principal. Así mismo, esta herramienta permite la presentación de datos a través de tableros de control, que facilitan la obtención de información de manera rápida y segura.

En lo corrido de 2021, se realizaron 40 visitas de inspección in situ (78% del total de concesiones), y la recolección de información se gestionó a través de aplicativo Collector de ArcGIS. Este aplicativo permitió recopilar información en tiempo real y presentarla en tableros de control con componentes de georreferenciación.

Los resultados relacionados a este programa a corte 30 de octubre son:

PROGRAMA SETA			
Fase 1	Visitas de Inspección - Levantamiento de Hallazgos	Cantidad Infraestructuras	Hallazgos Identificados
	Concesionarios Viales	40	2.840
Fase 2	Requerimientos	Cantidad Infraestructuras	Respuestas
	Concesionarios Viales	40	En curso
Fase 3	Visitas de Inspección - Verificación Hallazgos Gestionados	Cantidad Infraestructuras	Hallazgos Gestionados
	Concesionarios Viales	40	Proyectada Nov 2021

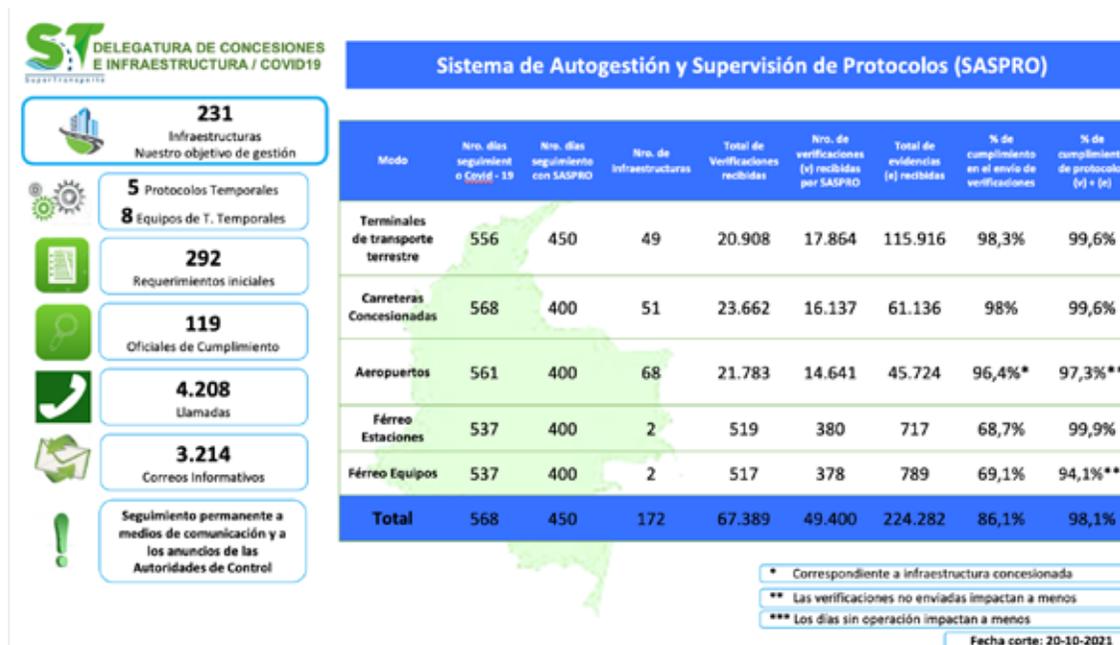
Fuente: Superintendencia de Transporte - Delegatura de Concesiones e Infraestructura

### → Sistema de Autogestión y Supervisión de protocolos - SASPRO

En septiembre de 2020, comenzó a operar el Sistema de Autogestión y Supervisión de Protocolos – SASPRO, implementado por la Superintendencia de Transporte para apoyar a las concesiones e infraestructuras del transporte, en la adopción y presentación de reportes sobre el cumplimiento de los protocolos de bioseguridad establecidos por el Gobierno Nacional. Por medio de un solo formulario digital, hoy se pueden recopilar todos los requerimientos que deben cumplir ante la Superintendencia, reduciendo tiempos en esta labor.

Por medio de SASPRO, las terminales de transporte, aeropuertos concesionados,

concesiones carreteras y férreas, garantizan los derechos de los usuarios. Al inicio del programa, se recibían 4.673 formularios; durante la presente vigencia y hasta octubre de 2021, la Superintendencia ha recibido por parte de los administradores de infraestructura de transporte 67.000 formularios diligenciados y 224.000 evidencias que dan cuenta de ello.



Fuente: Superintendencia de Transporte - Delegatura de Concesiones e Infraestructura

## → Análisis del Sistema Sancionatorio

La ANSV, realizó una investigación para evaluar el sistema sancionatorio en materia de infracciones al código de tránsito, buscando determinar la capacidad de este para disuadir el comportamiento infractor y realizar recomendaciones para su fortalecimiento. A partir del análisis de la información obtenida se realizaron una serie de recomendaciones para mejorar el sistema sancionatorio, entre las que se destacan:

- Cambio en el esquema de sanciones a las infracciones de tránsito buscando que estas estén más acordes a la capacidad de pago de los colombianos y que puedan ser complementadas por otro tipo de sanciones no pecuniarias que tengan el mismo efecto disuasivo.
- Promover el conocimiento del sistema sancionatorio de tránsito entre la ciudadanía, particularmente en lo relacionado con los procedimientos de imposición del comparendo, la audiencia y los recursos que se pueden interponer, el pago de multas, la jurisdicción coactiva.
- Robustecer la capacidad humana y tecnológica de las autoridades de tránsito encargadas de los trámites relacionados con el pago de las multas por infracciones de tránsito, con el fin de que se le facilite y agilice este proceso a los conductores.
- Establecer convenios con empresas de transporte público y de carga, que cuenten con sistema de telemática para identificar conductas riesgosas en vía; esto introduciría al país en el campo de la prevención vial a través de la tecnología, mejorando la capacidad de reacción de los cuerpos de control ante la presencia de con-

diciones de riesgo y dando alertas tempranas a los conductores sobre esos riesgos viales.

- Reformar los cursos a los conductores infractores, los cuales deben permitir el cambio de hábitos inseguros y la adquisición de buenas prácticas en la conducción.

## → Anuario Nacional de Siniestralidad Vial

Durante el año 2020, la ANSV junto con el Ministerio de Salud con el apoyo de la cooperación de “Datos para la Salud” de la Filantropía Bloomberg trabajaron conjuntamente para elaborar el “Anuario Nacional de Siniestralidad Vial, Colombia 2019”.

En diciembre de 2020, se realizó el lanzamiento del “Anuario Nacional de Siniestralidad Vial, Colombia 2019”, elaborado por la ANSV y el Ministerio de Salud, con el apoyo de la cooperación de “Datos para la Salud” de la Filantropía Bloomberg. Esta publicación es un esfuerzo técnico conjunto que organiza y presenta los principales indicadores estadísticos sobre seguridad vial del país, en la cual se presenta por primera vez el indicador de mortalidad a treinta días y el indicador de lesionados por siniestros viales con base en los registros administrativos del sistema de salud.

En su esfuerzo por mejorar y armonizar la metodología de conteo para fallecidos y lesionados, el anuario logra establecer un diálogo con otras fuentes de datos usualmente presentadas como distintas o contrarias, en este sentido, presenta los datos de mortalidad derivados de las estadísticas vitales producidas por el DANE y los datos de las atenciones medico legales a personas lesionadas por siniestros viales producidas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses –(INMLyCF).

Actualmente, la ANSV trabaja conjuntamente con la Cooperación Global en Seguridad Vial de Filantropía Bloomberg/Vital Strategies para lanzar en el mes de diciembre la edición número 02 de esta publicación.

## Prevención y control en la prestación del servicio público de transporte

### → Operativos contra la ilegalidad e informalidad.

La Superintendencia de Transporte, junto con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (Ditra), en el segundo semestre de 2021 continuaron realizando la Fase III de los operativos de inspección a los vehículos de carga en 25 puntos estratégicos de 23 ciudades del país. En estas jornadas, las dos entidades verifican el cumplimiento estricto de las normas establecidas por el Gobierno nacional. A lo largo de estas tres fases, que se ejecutan desde febrero, se han inspeccionado 6.135 vehículos de carga en 315 operativos.

A través de este trabajo articulado entre la Superintendencia y la DITRA, se mantiene el compromiso con los transportadores de carga de acompañar a los empresarios, conductores y todos los actores de esta cadena logística. El objetivo sigue siendo que la participación en este mercado se realice bajo las políticas de la legalidad y la transparencia y, por ende, redunde en el desarrollo del sector y en una buena calidad de vida para sus familias.

Los operativos de verificación continuarán de forma intensiva hasta finales de este año, y se seguirán programando de forma aleatoria en ciudades como Armenia, Barranquilla, Bogotá, Bucaramanga, Buenaventura, Cali,

Cartagena, Cúcuta, Duitama, Ibagué, Ipiales, Manizales, Medellín, Montería, Neiva, Pasto, Pereira, Popayán, Quibdó, Santa Marta, Valledupar, Villavicencio y Yopal.

Es importante señalar que los empresarios del transporte de carga que sí cumplen sus obligaciones se ven afectados cuando otros operan al margen de la ley. Por eso se verifica la correcta expedición de manifiestos de carga, el cumplimiento del reporte al Registro Nacional de Despachos de Carga de sus operaciones, el pago de acuerdo con el régimen de relaciones económicas, cargar o descargar la mercancía dentro de los tiempos pactados y abstenerse de trabajar con vehículos que tienen anotaciones en el RUNT.

Los generadores de carga y empresas de transporte que no cumplan con las disposiciones legales pueden hacerse acreedores a una multa de hasta 700 salarios mínimos legales vigentes por parte de la Superintendencia de Transporte.

#### → **Centro de Comando, Control y Comunicaciones de Tránsito y Transporte C4+2T**

La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, proyectó la implementación del primer Centro de Comando, Control y Comunicaciones de Tránsito y Transporte C4+2T, con un objetivo principal de monitorear 7/24 los servicios de tránsito y transporte de las vías nacionales de nuestro territorio Colombiano, coordinada con las diferentes entidades del Sector Transporte para atender las necesidades de los diferentes actores viales, que requieren la atención preventiva y operativa en tiempo real, para así lograr la prevención de actos delincuenciales como la “piratería terrestre”.

Este Centro estará interconectado con los diferentes

comandos, Metropolitanas y Departamentos de policía de nuestro país, con el objetivo de apoyar técnicamente la atención de los usuarios en las vías nacionales y proyectará capacidades para realizar el análisis de la información a través del tablero de control que permitirá la toma de decisiones de manera oportuna para el apoyo de procesos misionales de movilidad y prevención vial.

Otras capacidades que se gestionaran en el C4+2T, con los módulos del Sistema de información de tránsito y transporte, como la georreferenciación y operación del servicio de policía, el cual contará con funciones operaciones para reportar información en tiempo real de las alarmas emitidas del Sistema integrado de tránsito y transporte, cierres viales, aplicación de la norma al tránsito y transporte, consulta de antecedentes a persona y vehículos, planes de trabajo diario, gestión de talento humano, registro de actores viales, control al transporte de carga y pasajeros, entre otros.

#### → **Plan general de capacitaciones dirigidas a sociedades portuarias, operadores portuarios y empresas de transporte fluvial y marítimo**

Con el propósito de socializar herramientas de carácter jurídico y técnico para llevar a cabo una adecuada prestación de los servicios marítimos, portuarios y fluviales, y del cumplimiento de las obligaciones ante la Superintendencia de Transporte, en el mes de abril se inició el Plan General de Capacitaciones 2021, en el marco de la campaña de promoción y prevención, jornadas que van hasta la primera semana de diciembre.

Mediante este Plan General se espera llegar a los 1.246 vigilados por parte de la Delegatura de Puertos, que se

encuentran activos en el Sistema Nacional de Supervisión al Transporte (Vigía). Estos incluyen empresas de transporte fluvial, operadores portuarios marítimos y/o fluviales, e infraestructura portuaria marítima y/o fluvial. A 30 de octubre se han llevado a cabo 12 capacitaciones, con participación de más de 780 personas.

#### → **Programas y actividades de vigilancia, inspección y control en materia de protección de usuarios del sector transporte.**

Se han desarrollado alrededor de 43 programas dirigidos a usuarios y empresas prestadoras del servicio público de transporte en todos sus modos. Se destacan principalmente el programa de capacitaciones en derechos y deberes de los usuarios con el cual se llegaron a cerca de 16.194 personas, 372 empresas en 154 ciudades; asimismo, las actividades de orientaciones, sensibilizaciones e intermediaciones en aeropuertos, terminales de transporte y cuerpos de agua en han llegado a más de 1 millón de ciudadanos.

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

Este objetivo consiste en fortalecer el análisis y gobernanza de la información para el Sector Transporte, teniendo en cuenta las plataformas actuales y la interoperabilidad, los métodos alternativos de obtención y generación de información, y la infraestructura tecnológica necesaria para la competitividad.

#### Estructuración del nuevo modelo de operación RUNT 2.0

El Registro Único Nacional de Tránsito es considerado el cerebro del tránsito y transporte, pues a través de esta herramienta se registran, validan y autorizan los distintos trámites del sector, por eso, para la nueva concesión se busca que los oferentes estén en la capacidad de fortalecer la plataforma a nivel tecnológico con el fin de agilizar los trámites de tránsito y transporte de todos los colombianos, de ahí la importancia que conozcan a fondo en el proyecto para que hagan propuestas que mejoren el sistema.

Durante el periodo objeto del informe se continuo con la estructuración del nuevo modelo de operación del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) con una marcada orientación por servicios como resultado de la experiencia obtenida del contrato de concesión vigente, lo señalado en los artículos 8 y 9 de la Ley 769 de 2002, el método y sistema para garantizar su sostenibilidad definidos en la Ley 1005 de 2006, los requerimientos de mejora identificados en los espacios de socialización, discusión y retroalimentación adelantados con actores, ciudadanía y funcionarios del Ministerio de Transporte, y los demás elementos identificados en el análisis realizado a los informes de interventoría, otrosíes al contrato actual, laudo arbitral, fallos judiciales, informes de interventoría y a los lineamientos de Arquitectura Empresarial de MinTIC.

Así mismo, en el mes de agosto se abrió el proceso licitatorio No. 20 de 2021, que en el marco de legalidad y transparencia para la nueva concesión inició, finalizando el mes de septiembre, espacios de retroalimentación en los que pudieron participar todos los interesados en el proceso.

“Desde el Ministerio de Transporte se busca la transparencia, seguridad y legalidad, principios que son fundamentales en todas las etapas del proceso licitatorio, de allí la importancia de estas sesiones de retroalimentación para que desde el primer momento la ciudadanía e interesados conozcan los documentos de la licitación publicados en este momento en el SECOP, y por supuesto, despejen sus inquietudes y dudas frente al proyecto, así como de los documentos previamente publicados. Es todo nuestro interés que los interesados participen para nutrir el proceso y garantizar los más altos estándares de calidad.”

Este nuevo modelo no solo dará continuidad a toda la operación y servicios prestados en el sistema hasta la fecha, sino que se ajustará y mejorará con una visión de nueve (9) dominios de servicios, a saber: i) Gobierno, ii) Monitoreo, iii) Seguridad, iv) Interacción, v) Trámites, vi) Uso y Apropiación, vii) Desarrollo de Software, viii) Datos e Información, ix) Infraestructura de TI, como parte de la arquitectura que lo soporta.



## Sistemas Inteligentes de Transporte

Colombia expide en 2015 el Decreto 2060 a través del cual reglamenta los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT), se establecen los parámetros para expedir reglamentos técnicos estándares, protocolos y uso de tecnología en estos proyectos, se determina que ente rector de estos sistemas será el Ministerio de Transporte. Adicionalmente, crea el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura y el Tránsito y el Transporte (SINITT) y asigna al Ministerio de Transporte la labor de crear, implementar y poner en operación dicho sistema.

En el año 2018, en aplicación de esta normatividad, el Ministerio de Transporte crea el proyecto “Plan Maestro Nacional ITS”; el primer producto de este proyecto es el Plan Maestro Nacional ITS, el cual se entregó en diciembre de 2020 para revisión del Gobierno de Corea del Sur. En los primeros meses de 2021 se efectuaron algunos ajustes y acto seguido se dio inicio a mesas técnicas y socialización para comentarios al interior del sector transporte.

Frente a la puesta en operación del Sistema Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte – SINITT, en 2021 se adjudicó el proceso de contratación para el “Diseño, implementación y despliegue de la solución tecnológica (hardware y software) de la primera etapa del Sistema.

El SINITT será administrado por el Ministerio de Transporte y su objetivo es consolidar y proveer la información que suministren los subsistemas de gestión que lo integren, así como la interoperabilidad de los SIT que se implementen a nivel nacional, cumpliendo con los principios de excelencia en el servicio al ciudadano,

apertura y reutilización de datos públicos, estandarización, interoperabilidad, neutralidad tecnológica, innovación y colaboración.

Inicialmente, el sistema recolectará la información de tráfico de las agencias adscritas al Ministerio de Transporte, así como los departamentos y municipios a través de los sistemas inteligentes locales para la infraestructura tránsito y transporte (SILITT).

Por último, en el 2021 a través de sesiones Facebook Live, se han socializado a todos los interesados los anexos técnicos elaborados con el apoyo de Colombia Compra Eficiente, en materia de:

- Reconocimiento Automático de Placa de Matrículas- ALPR
- RFD – Peajes Electrónicos
- Sistema de circuito cerrado de televisión en buses
- Paneles de mensajería variable VMS

Estos anexos, son de gran utilidad para el incremento de estandarización del país en términos de tecnologías para el transporte e implementación de los ITS.

## Registro Nacional Fluvial

En cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 112 de la Ley 2106 de 2019, mediante Resolución No. 20203040003645 de mayo de 2020, se reglamentó el Registro Nacional Fluvial, el cual contiene la información de personas naturales y jurídicas, de tripulantes, embarcaciones, motores, inspección, patentes, habilitaciones, permisos de operación, zarpe y de astilleros y talleres fluviales, entre otros, apostándole a un desarrollo tecnológico para promover la eficiencia en el transporte fluvial y en las actividades asociadas.

Entre los subsistemas con los que cuenta la plataforma se encuentran: registro de embarcaciones, registro de motores, registro de tripulantes, registro de inspección técnica, registro de patentes, registro de habilitaciones, permiso de operación, registro de zarpe, gestión de astilleros y talleres fluviales. Hasta mediados de octubre se realizaron 6.821 trámites de registro de embarcaciones, licencias, permisos de tripulantes y registros de zarpe.

En el mismo sentido fue desarrollado el sistema de renovación, expedición y duplicado de licencia de tripulante fluvial, como apoyo a las entidades para que realicen todos sus trámites de forma virtual; las personas registran la información requerida en el sistema y la licencia se entrega a vuelta de correo electrónico, ahorrando tiempo y pérdida de documentos.

## Observatorio Nacional de Logística, Transporte, Minas y Energía

Desde la creación en el año 2019 de la Comisión de Expertos en Infraestructura, uno de los ejes temáticos más relevantes fue el de la logística, con el firme propósito de desarrollar un sistema que mejore la competitividad y productividad nacional, en consecuencia el Gobierno nacional presentó en el mes de julio de 2021 una herramienta estratégica para la competitividad nacional. Con el liderazgo de la Vicepresidencia de la República, el Ministerio de Transporte, Planeación Nacional y el BID, se lanzó el nuevo Observatorio Nacional de Logística, Transporte, Minas y Energía.

Esta plataforma del Observatorio va a permitir hacer un seguimiento permanente sobre qué está pasando en todo este campo de la logística, en el campo del transporte. En este Observatorio, se podrán tomar medidas

con los alcaldes, con los gobernadores para que entre todos vean cómo facilitar la gestión económica del país.

En la plataforma web, que está al alcance de todos los ciudadanos, se consolida, analiza y divulga la información de los sectores de transporte, minas y energía, por lo cual se convierte tanto en una herramienta estratégica para la toma de decisiones, como en un instrumento de planeación de política pública, a través de indicadores y visores geográficos.

## Más información para el mejoramiento del transporte

### → Módulo INSIDE Sistema de información del Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC

El módulo INSIDE del sistema de información del Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC, que empezó a recibir información en septiembre de 2021, es la apuesta del Gobierno Nacional, apoyándose en la tecnología, para que de manera articulada los prestadores de servicios portuarios y las empresas de transporte coadyuven a alcanzar altos niveles de competitividad y posicionamiento comercial en el mercado global, a través de la consolidación de la información correspondiente a los turnos o citas asignadas, canceladas, usadas, incumplidas y no asignadas y la salida y entrada de vehículos en pre-puertos, la cual facilitará los análisis técnicos para la mejora de los tiempos logísticos, entre otros.

A través de esta herramienta se establecen las condiciones, criterios técnicos y la metodología para que los puertos ingresen en este módulo la información que se genera en sus sistemas de asignación de turnos y agendamiento de citas para la atención de vehículos automotores de carga terrestre al ingreso y salida de las instalaciones de los puertos o de las terminales portuarias, para el cargue y descargue de mercancías o contenedores.

Contar con información oportuna, exacta y confiable, sobre la dinámica de ingreso y salida de vehículos a los puertos o terminales portuarias para el cargue y descargue de mercancías o contenedores, le permitirá al Gobierno nacional tomar decisiones estratégicas alineadas a la política pública en materia logística, la facilitación del comercio y la reducción de los costos, tiempos logísticos y así impulsar la competitividad del país.



## → ANIscoopio

Gracias a la alianza, que comenzó en mes de marzo de 2021, entre la ANI y el Programa de Prosperidad del Gobierno Británico en Colombia, tras seis meses de trabajo conjunto la plataforma digital ANIscoopio, donde está alojada toda la información de los proyectos concesionados a cargo la ANI, se renovó para que la consulta de los ciudadanos sea más eficaz.

En ese sentido, la plataforma se transformó para cumplir con los más altos estándares de la Iniciativa de Transparencia en el Sector de la Infraestructura (CoST), producto de un diagnóstico del marco legal y los procesos de contratación de la ANI.

El resultado es una plataforma que aloja los indicadores definidos en el estándar global para hacer seguimiento a medida que avancen los contratos y la ejecución de los proyectos. La alianza se concretó para que, precisamente, la ANI implemente estándares de transparencia todavía más robustos a los que ya tiene en la contratación de sus proyectos, especialmente para el programa Concesiones del Bicentenario-5G.

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

## → Identificación de deficiencias en infraestructura y seguridad

En el mes de octubre de 2021 el Gobierno nacional pone a disposición el Primer Visor Geográfico de Infraestructura No Concesionada Marítima y Fluvial, como resultado de una estrategia de georreferencia-

ción y caracterización llevada a cabo por la Superintendencia de Transporte, entre octubre de 2020 y septiembre de 2021, mediante 173 operativos en municipios y cuerpos de agua de 29 departamentos del país. Esta herramienta permite, por primera vez en la historia, identificar los muelles y embarcaderos que presentan deficiencias en sus operaciones, especialmente, en materia de seguridad e infraestructura.

Este visor permite acceder a datos con los cuales no se contaba hasta este momento, ya que se trata de muelles y embarcaderos fluviales y marítimos que no se encuentran concesionados y que podrían estar operando de manera insegura ya que su infraestructura no tendría la idoneidad requerida para prestar el servicio público a los usuarios, entre otras cosas, con legalidad y transparencia.

Este es un documento tecnológico que cuenta con la información de 493 muelles y embarcaderos marítimos y fluviales y puede ser consultado en la página web [www.supertransporte.gov.co](http://www.supertransporte.gov.co), mediante el siguiente enlace: <https://bit.ly/3C6jkm1>

La georreferenciación y caracterización de muelles y embarcaderos ha sido consolidada en este visor utilizando la plataforma de información geográfica ArcGis que permitirá, de manera conjunta con las entidades del sector transporte, las empresas, los gremios, los usuarios y la comunidad en general, establecer aquellos planes que actualmente resultan necesarios para trascender en las condiciones de seguridad y calidad con las que se viene prestando el servicio de transporte fluvial en Colombia.

Esta herramienta, además de permitir la consulta de la información de muelles y embarcaderos identificados y georreferenciados, admite la realización de filtros

para su descarga por departamento, municipio, cuerpo acuático, estado actual de la infraestructura (activa o inactiva) y nombre de la empresa o entidad que realizó su construcción, de acuerdo con la necesidad que tenga cada usuario.

## Movilización Terrestre de Pasajeros

En 2020 la Superintendencia de Transporte implementó un sistema de información en tiempo real sobre las operaciones de las Terminales de Transporte terrestre en el país. El sistema de interoperabilidad permite que 49 Terminales de Transporte habilitadas en el país generen un reporte inmediato a la Supertransporte sobre tasas de uso, despachos y movilización de pasajeros las 24 horas del día, eliminando los procesos manuales de transmisión, tratamiento y generación de indicadores, alertas e informes correspondientes.

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

Con esta herramienta es posible determinar en tiempo real, que entre noviembre de 2020 y octubre de 2021, se han movilizado 61.915.138 pasajeros en 10.115.571 vehículos. Comparado con el mismo periodo (2019 – 2020), donde se movilizaron 57.844.978 pasajeros en 7.738.976 vehículos, se tiene un aumento en pasajeros del 7% y en vehículos del 30% aproximadamente.

Adicionalmente, en la vigencia 2021 se adelantan acciones para implementar la interoperabilidad con el Ministerio de Transporte en el componente RUNT, fluvial y RNDC.

## Ruedas de innovación

En respuesta al llamado desde el sector de la infraestructura de transporte, en el sentido de regular tecnologías existentes en el mercado y que no contaban con una especificación técnica, el Gobierno nacional, a través de INVIAS avanza en el desarrollo de mecanismos y espacios, que le permitirán desarrollar normatividad con responsabilidad. En este sentido, se crearon las ruedas de innovación y sostenibilidad, espacios que han permitido la interacción de los grupos de interés, promover el emprendimiento, la innovación, y vincular a la academia y a expertos técnicos del sector, en el proceso de regulación técnica de nuevas tecnologías.

Estas ruedas durante los últimos tres años se han efectuado en el segundo semestre; en 2021, en el mes de agosto se realizó la 5ta. Rueda de Innovación y Sostenibilidad, la cual estuvo enfocada en innovación en la infraestructura de transporte. En esta, se presentaron en total treinta innovadores (30) con un total de cuarenta y tres (43) tecnologías que fueron divididas en 11 áreas de aplicación en la infraestructura vial, tal como se resume a continuación:

Área de aplicación			Cantidad de Tecnologías	
No.	Nombre	Código	4ta Rueda	5ta Rueda
1	Geotecnia	(G)	10	6
2	Gestión de la infraestructura	(GI)	14	-
3	Equipos	(EQ)	4	-
4	Túneles	(T)	2	2
5	Puentes	(PU)	2	3
6	Seguridad Vial	(SV)	1	3
7	Estabilización de Suelos	(E)	13	5
8	Materiales	(M)	10	13
9	Asfaltos	(A)	12	4
10	Pavimentos	(PA)	5	2
11	Concretos	(C)	4	5
<b>TOTAL</b>			<b>77</b>	<b>43</b>

Fuente: INVIAS

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

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

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

Este objetivo está enfocado en ofrecer alternativas de transporte de pasajeros y carga que minimicen la congestión, la siniestralidad vial y la contaminación, además de fortalecer los instrumentos de planeación y regulación de la movilidad para promover el acceso a bienes y servicios en medios de transporte equitativos, seguros y sostenibles.

### Zonas Diferenciales para el Transporte y/o el Tránsito

En concordancia con el artículo 300 de la Ley 1955 de 2019, el Ministerio de Transporte puede establecer Zonas Diferenciales para el transporte y tránsito con el objetivo de garantizar las condiciones de accesibilidad y seguridad, promover la formalización del transporte público y garantizar a los pobladores los servicios de tránsito y transporte, en cualquier lugar del territorio nacional donde no existan sistemas de transporte cofinanciados por la Nación, y en los que la vocación rural o características geográficas, económicas, sociales, étnicas u otras propias del territorio impidan la normal prestación de los servicios de transporte o tránsito en las condiciones de la normatividad vigente.

Posterior a esta se expide el Decreto 746 del 2020 y desde ese momento a octubre de 2021 se han recibido 20 solicitudes para la Declaración de Zonas Diferenciales para



el Transporte Escolar, de las cuales no se ha autorizado ninguna. Se encuentran en Revisión jurídica y técnica 3 proyectos de resoluciones para declarar Zonas Diferenciales de Transporte Escolar en los municipios de Roncesvalles, Anzoátegui y Casablanca del Departamento del Tolima.

En igual sentido, el Ministerio de Transporte, viene adelantando el estudio y análisis necesario para definir la manera en que se deberá expedir el reglamento diferenciado de carácter especial y transitorio para la prestación del servicio de transporte escolar, de acuerdo con las condiciones, la capacidad de las empresas y las necesidades de cada municipio, y de esta forma, realizar las modificaciones necesarias a la normatividad ya expedida en la materia.

## Movilidad Eléctrica

El Sector Transporte, aunque no es el principal emisor de gases de efecto invernadero en Colombia, consume un 40% de la energía del país. El sector transporte es consciente de ello y por eso trabaja por identificar acciones y cambios tecnológicos que permitan mejorar la eficiencia energética del sector y así aportar para lograr los compromisos ambientales de Colombia ante el Acuerdo de París, de reducir el 51% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero con respecto al escenario de referencia para el año 2030.

Dado lo anterior, se adelantó la consultoría financiada por la GIZ sobre la viabilidad de generar un fondo para promover el desarrollo de la movilidad eléctrica en Colombia, especialmente para la incorporación de buses eléctricos y la infraestructura necesaria para su recarga en los Sistemas de transporte público Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP).



Así mismo, el Ministerio de Transporte participó en la iniciativa del Fondo regional “Programa E-motion” con AFD, KfW, GIZ y CAF para ocho países (Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Ecuador, México, Perú y República Dominicana), que tiene como objetivo permitir una transición regional a gran escala hacia la movilidad eléctrica en América Latina y proporcionar herramientas para la preparación de proyectos y promoción de modelos de negocio que permitan fortalecer el esquema de financiamiento para incentivar la inversión en vehículos eléctricos (buses de transporte público urbano, taxis y carga ligera urbana), estaciones de carga e infraestructura relacionada.

Adicionalmente, se encuentra en ejecución tres cooperaciones no reembolsables con el objetivo de establecer el mapa de ruta para la implementación de flotas eléctricas en las diferentes ciudades de países que con SITM y SETP.

- Una de estas cooperaciones es financiada por UK-Pact donde se seleccionaron tres ciudades (Pasto, Neiva y Montería) para asistir técnicamente y apoyar en el fortalecimiento de capacidades en la planificación del despliegue de flotas eléctricas de transporte público con nuevos modelos de financiamiento y cuantifica-

ción de reducción de emisiones, en el marco de la recuperación económica post COVID para las ciudades de tamaño mediano en Colombia.

- La segunda, referida a la participación de Colombia en la iniciativa TUMI (Transformative Urban Mobility Initiative) E-Bus Mission que apoyará a 20 ciudades en el mundo para la inmersión profunda en su transición hacia el despliegue de buses eléctricos y asesorará técnicamente a las ciudades para lograr la transición de flota convencional a eléctrica, las ciudades seleccionadas son Barranquilla y Valledupar y como ciudad mentora Bogotá, siendo referente a nivel internacional en la implementación de flotas eléctricas.
- Finalmente, a través del Banco Mundial, se encuentra en desarrollo la cooperación para las ciudades de Bucaramanga, Cali y Pereira, que busca el desarrollo de modelos de negocios para la implementación de flotas eléctricas.

## → Buses Eléctricos

- Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali SITM - MIO. En septiembre de 2019 comenzó a operar en el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) del Masivo Integrado de Occidente (MIO) - de Cali, la primera flota de buses eléctricos de un Sistema Integrado de Transporte Masivo en Colombia. A 30 de septiembre de 2021, cuenta con 35 buses eléctricos en operación, de los cuales 9 fueron vinculados en 2021.
- Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana del Valle de Aburrá SITM - METROPLUS. Los buses eléctricos de Metroplús operan, principalmente, en la denominada Línea O del sistema metro que recorre la avenida 80. A 30 de septiembre de 2021, cuenta con 69 buses eléctricos en operación, de los cuales 4 fueron vinculados en 2021.
- Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, SITP. De un total de 1.485 buses eléctricos adjudicados por TransMilenio, entraron en operación a septiembre de 2021 un total de 483 buses eléctricos. Adicionalmente, la ciudad cuenta con 4 patios 100% eléctricos con los cuales se da impulso a la transición hacia la movilidad eléctrica en la ciudad.

---

“Se tiene estimado que el país cuente con 1.589 buses eléctricos en operación para 2022, lo que convertiría a Colombia en la Nación con mayor flota eléctrica de Latinoamérica”

---

### → Promoción uso de vehículos eléctricos en Colombia

En cumplimiento de la Ley 1964 de 2019 que promueve el uso de vehículos eléctricos en el país (iniciativa fue liderada por los Ministerios de Transporte, Minas y Energía, Ambiente y Vivienda) que tiene como meta lograr que mínimo el 10% de los vehículos adquiridos deben ser eléctricos o de cero emisiones, a partir de 2025 y para 2035 que el 100% de los vehículos públicos adquiridos para Sistemas de Transporte Masivo sean eléctricos o con cero emisiones contaminantes, entre otras, entre noviembre de 2020 y septiembre de 2021 se han adelantado las siguientes acciones:

- Parqueaderos preferenciales para vehículos eléctricos. En desarrollo de la política que promueve el uso de vehículos eléctricos, se expidió el Decreto 191 de 2021, mediante el cual se reglamentó el artículo 7 de la Ley 1964 de 2019, en donde se identifica por medio de logotipo y color estos parqueaderos y se establece que las entidades públicas y los establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de parqueo, en los municipios de categoría especial y los de primera y segunda categoría, deberán destinar un porcentaje mínimo del 2% del total de plazas de parqueo para vehículos eléctricos.

- Descuento en revisión técnico – mecánica. A través de la expedición de la resolución 20213040039485 de septiembre de 2021, el Ministerio de Transporte definió que los Centros de Diagnóstico Automotor – CDA - deberán aplicar un descuento del 30% a los propietarios de los vehículos eléctricos cuando realicen la revisión técnico-mecánica. Adicionalmente, los CDA deberán publicar los precios en un lugar visible, garantizando que la información sea amplia, clara y suficiente para los ciudadanos.

Como resultado de las acciones adelantadas en lo corrido del cuatrienio las cifras muestran un crecimiento muy importante de la inclusión nuevas tecnologías para vehículos en el país, que se evidencian en los 118 vehículos eléctricos inscritos durante octubre de 2021, durante lo corrido del cuatrienio en curso, se ha logrado duplicar la cifra de este tipo de vehículos matriculados en el RUNT en relación con los ocho años anteriores.

### Buses a Gas Natural Vehicular- GNV

El SETP de Valledupar comprara 130 buses a gas natural; esta compra asciende a 44.530 millones de pesos, suma que aporta por convenio de cofinanciación la Nación.

Este es el primer sistema en utilizar la opción brindada por el Gobierno nacional, a través del artículo 100 del Plan Nacional de Desarrollo, de tener como componente elegible la adquisición de vehículos nuevos, de cero y bajas emisiones, como inversión financiable (componente elegible) en los convenios de cofinanciación firmados entre la Nación y los entes territoriales.



**La movilidad eléctrica y de cero y bajas emisiones, prioridad del Gobierno Duque.**

**Durante el Gobierno del presidente Iván Duque, la movilidad eléctrica ha sido una prioridad,** gracias a esto en octubre de 2021 Colombia llega a 25.612 vehículos eléctrico e híbridos matriculados en el RUN: 5.045 son eléctricos

## Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional

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

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

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

En desarrollo del plan de acción establecido, el Ministerio de Transporte, ha venido adelantando la formulación de plan de acción para la construcción o mejoramiento de pasos y accesos urbanos, para lo cual se trabaja en el diagnóstico, propuesta de estrategia y plan de acción, de manera articulada con la ANI y el INVIAS, con un enfoque integrado con los compromisos de la Política Nacional Logística y el Pacto Sectorial por la infraestructura.

## Estrategia Nacional de Movilidad Activa

En el marco de los compromisos del CONPES 3991 – Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional, se debe formular una Estrategia Nacional de Movilidad Activa (ENMA), junto con un diagnóstico de la movilidad activa, una metodología de monetización de los beneficios de implementar proyectos de este tipo de movilidad y un sistema de información que genere una sana competencia entre municipios con relación a los temas de movilidad activa.

En este sentido, en el marco de la cooperación entre la Unión Europea y la Cooperación Alemana al Desarrollo - GIZ a través del programa EUROCLIMA+ con el Ministerio de Transporte, en septiembre de 2021 se inició el proceso de formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa (ENMA) con la que se busca generar instrumentos y directrices que permitan la recuperación verde de las ciudades de Colombia.

Así las cosas, durante 9 meses, la Universidad EAFIT elaborará el diagnóstico del estado de la movilidad activa en el país; asimismo, formulará la Estrategia Nacional de Movilidad Activa en la que se incluye entre otros aspectos la perspectiva de género como eje transversal, con un enfoque en el monitoreo y evaluación de acciones para la promoción de modos activos, el desarrollo de un plan de acción y la inclusión de un componente de gestión del conocimiento transversal con la participación de entidades relacionadas.

De manera complementaria, desde el Ministerio de Transporte se ha venido liderando un comité técnico en el que se cuenta con la participación de los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Deporte,

Salud, Vivienda, Ciudad y Territorio, Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Departamento Nacional de Planeación. Dicho comité busca trabajar sobre puntos de sinergia interinstitucionales en temas de movilidad activa, resaltando variables e indicadores para apoyar la formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa.

### → Semana de Movilidad Activa

En los últimos años bajo el liderazgo del Ministerio de Transporte y con apoyo de otras entidades del Gobierno Nacional se ha venido organizando la “Semana Nacional por la Movilidad”, cuyas versiones en 2015, y en 2016 se realizaron con énfasis en la bicicleta y el peatón respectivamente. A partir de la expedición de la Ley 1811 de 2016, conocida como la Ley ProBici, la semana ha sido organizada por el Ministerio de Transporte en conjunto con los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de Salud y Protección Social, de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, el Departamento Nacional de Planeación, Coldeportes, hoy Ministerio del Deporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, quienes implementaron las versiones 2017, con énfasis en la Movilidad Saludable, Segura y Sostenible; 2018, en la Movilidad Saludable, Segura y Ambientalmente Sostenible, 2019, en Movilidad y Género y 2020, en Movilidad para la Vida.

La versión 2021 se realizó entre el 20 y 26 de septiembre bajo el concepto de “Movilidad Sostenible para el Desarrollo” respondiendo así a la nueva realidad y propendiendo por incentivar estrategias para un transporte de cero emisiones. Alrededor de 60 actividades se registraron en la página web de la semana, sin embargo, hubo más de 100 acciones que a nivel nacional se efectuaron bajo cuatro temáticas: movilidad activa, equidad

e inclusión, innovación y territorio. Se tuvo un alcance de 34.000 personas en los Facebook-Live programados por el Ministerio de Transporte. Además, se unieron más de 20 entidades privadas y públicas entre nivel nacional y local.

En el desarrollo de esta semana se resaltó la participación de la mujer, con más de 5 actividades sobre enfoque de género en la movilidad sostenible. Igualmente se destacó la importancia que tiene la movilidad activa para todas las ciudades del país, entendiendo que es aquella que utiliza el cuerpo como motor, es decir que toma la energía de la persona para su desplazamiento, entre ellos se destaca, caminar, usar la bicicleta, patinetas, entre otros.



## Protección de la salud y el medioambiente

### → Ley 1972 de 2019

A través de esta ley se establecen medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes al aire, provenientes de fuentes móviles que circulan por el territorio nacional, haciendo énfasis en el material particulado; su objetivo es resguardar la vida, la salud y goce de un ambiente sano.

Así mismo, define diferentes iniciativas conducentes, entre otras, a definir plazos para que los diferentes tipos de vehículos que circulan por el territorio nacional se ajusten a límites máximos de emisión contaminante que puedan generar. En síntesis, a partir del primero de enero de 2023, las fuentes móviles que operen con diésel, que se fabriquen, ensamblen o importen a Colombia tendrán que cumplir con los estándares técnicos establecidos en la norma Euro VI, contenida en el Reglamento 715/2007 de la Unión Europea o su equivalente y a partir del primero de enero de 2035, todos los vehículos de transporte en Colombia deberán cumplir con el mencionado estándar. Así mismo, mediante el artículo 10 de la mencionada ley, se estableció la integración de la Comisión Intersectorial de Calidad de Aire en todos los municipios y distritos del país.

Por otro lado, en cuanto a motocicletas aquellas que se fabriquen, ensamblen o importen al país, a partir del 1 de enero de 2021, deberán cumplir con estándar de emisión Euro 3 y a partir del 2030, todas las motos deberán cumplir por lo menos con este estándar.

Frente a las acciones a cargo del Ministerio de Transporte en relación con esta ley, los avances se sintetizan así:

- En coordinación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible se vienen evaluando y analizando las condiciones actuales del parque automotor de motocicletas, con el fin de definir las acciones necesarias para avanzar en un programa de renovación de estas tipologías vehiculares. Así mismo, se viene trabajando en una consultoría, también con el Ministerio en mención, para realizar los análisis requeridos para la reglamentación de los sistemas de autodiagnóstico a bordo - OBD, de acuerdo con el plazo de dos años planteado por la ley.

- Se trabaja en la reglamentación y expedición de la resolución de cero y bajas emisiones que permitirá que los municipios y otros actores genere incentivos particulares a ese tipo de tecnologías.
- Se está trabajando conjuntamente con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en la estructuración del esquema para modernización del parque automotor de motocicletas a Euro 3 a 2030.

### → Estrategia Nacional de Transporte Sostenible

La Estrategia Nacional de Transporte Sostenible cual busca la modernización de la flota vehicular en los modos carretero, férreo y fluvial, hacia el uso de tecnologías y energéticos de bajas y cero emisiones, con el objeto de lograr la transición hacia cero emisiones.

Con este fin, se creó la Mesa Interinstitucional de Transporte Sostenible, la cual está conformada por los Ministerios de Transporte, Minas y Energía, Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Departamento Nacional de Planeación y la Unidad de Planeación Minero-Energética.

Los principales avances de la estrategia son:

- Planteamiento de metas de incorporación de flota con tecnologías de cero y bajas emisiones en las diferentes clases de vehículos.
- Desarrollo del documento de la estrategia.
- Estructuración de las fichas de programa por cada una de las tecnologías (vehículos eléctricos, con celda de combustible, híbridos, dedicados a gas y convencionales que operen con

diésel y gasolina de ultra bajo contenido de azufre – ULS).

### → Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible – PATIS.

Es una herramienta de planificación para la conectividad y el desarrollo socioeconómico de la región amazónica, que privilegia el componente ambiental y social, muy particular de esta zona del país, así como la utilización de otros modos de transporte, que minimicen los impactos ambientales, sociales y contribuya a reducir los índices de deforestación de esta región.

Busca fortalecer el ordenamiento del territorio, suplir las necesidades de movilidad de la población, facilitar el turismo de forma sostenible y en general, consolidar un modelo de sostenibilidad socioeconómica integral que sea marco de referencia, conceptual y metodológico, para los planes departamentales y municipales futuros.

Para este Plan, se estima un costo aproximado de 630.000 dólares, y su financiación proviene de recursos de cooperación internacional, a través del Programa REM – Visión Amazonia, que respaldan los Gobiernos de Alemania, Reino Unido y Noruega. Su contratación está a cargo de Patrimonio Natural Fondo para la Biodiversidad y Áreas Protegidas (FPN), a través de un proceso de licitación pública internacional cuya apertura se dio en septiembre de 2020, con un plazo de ejecución de 12 meses. El 20 de septiembre de 2021, se formalizó el Comité Técnico para el seguimiento a la formulación del PATIS y socialización del alcance del PATIS, conformado por el Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías, la Aeronáutica Civil, Visión Amazonia, el Instituto Amazónico de Investigaciones Científicas-SINCHI, Parques Nacionales Naturales,

el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. La consultoría para la formulación del PATIS tuvo inicio el 25 de octubre de 2021.

### → Plan Integral de Gestión de Cambio Climático Sectorial (PIGCCS) y Contribuciones nacionalmente determinadas - NDC del Sector Transporte

El Ministerio de Transporte, con el apoyo de la Estrategia Colombiana de Desarrollo Bajo en Carbono Adaptado y Resiliente – ECDBCAR - en su segunda fase, está desarrollando el Plan Integral de Gestión de Cambio Climático del Sector y de la mano del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, trabaja en la actualización de la Contribución Nacionalmente Determinada (NDC por sus siglas en inglés) del sector en diferentes modos de transporte.

Estas contribuciones son un compromiso de la comunidad internacional para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero - GEI, acorde con la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático - CMNUCC.

Las estrategias definidas por el sector transporte para la mitigación de GEI se relacionan a continuación y hacen parte del documento país presentado ante las naciones unidas en el marco del Acuerdo de París:

- Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga
- Tren de carga Dorada – Santa Marta
- Transporte de Carga por el río Magdalena

- Masificación de la Movilidad Eléctrica
- Navegación Basada en Desempeño – Aerocivil
- NAMA Transporte Activo y Gestión de la Demanda – TanDem
- NAMA Desarrollo Orientado al Transporte – TOD

En este sentido en diciembre de 2020 el Ministerio de Ambiente y el Ministerio de Relaciones Exteriores enviaron la versión definitiva de las Contribuciones nacionalmente determinadas del país, que incluye todo el trabajo realizado por el ministerio de Transporte y que pueden ser consultadas en <https://www.minambiente.gov.co/index.php/ndc-actualizada>.

En lo corrido del 2021, en cuanto a las NDC se ha venido trabajando en conjunto con los demás miembros de la Comisión Intersectorial de Cambio Climático – CICC – en la adopción de una hoja de ruta y un plan de acción de implementación de las acciones, identificando necesidades para cada una de las medidas de mitigación y adaptación del sector. Se trabaja en la estructuración del esquema de Monitoreo, Reporte y Verificación - MRV para el sector, que permitirá establecer las metodologías y procedimientos para hacer seguimiento a la implementación de las medidas de mitigación y su impacto en disminución de GEI.

Con relación al Plan Integral de Gestión de Cambio Climático del Sector - PICCGS, instrumento a través del cual el Ministerio identifica, evalúa y orienta la incorporación de medidas de mitigación de gases efecto invernadero y adaptación al cambio climático en las políticas y regulaciones del respectivo sector. Frente a este instrumento en el cuarto trimestre del año 2020, se inició el trabajo de integración de los aspectos de adaptación al cambio climático ya que dentro de la estructuración del plan también fue incluida la infraestructura del transporte como parte fundamental del



proceso de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en cada uno de los modos de transporte.

Durante el 2021, se ha continuado con la armonización del PIGCCS frente a las medidas de mitigación y adaptación al cambio climático, incluyendo aspectos de visión en cuanto a gobernabilidad, institucionalidad, medios de implementación especialmente económicos y financieros, y aporte a la disminución de la deforestación. Actualmente el PIGCCS se encuentra en proceso de socialización final al interior del sector y se tiene la primera versión ajustada de diagramación del documento.

#### → Documento de Lineamientos de Infraestructura Verde Vial

Los lineamientos de infraestructura verde vial – LIVV – fueron desarrollados a través de un trabajo conjunto entre el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Transporte, la ANI, el INVIAS, el DNP y el apoyo de la Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible (FCDS) y World Wildlife Fund (WWF). Los LIVV contienen un conjunto de directrices orientadoras para que los proyectos de infraestructura vial incorporen, de manera integral, elementos ambientales, sociales, tecnológicos y de ingeniería para evitar, mitigar y corregir los potenciales impactos ambientales negativos que puedan generar, obteniendo como resultado de su ejecución, un balance ambiental neto positivo.

Mediante Circular Ministerial en febrero de 2021, fueron entregados a al INVIAS y a la ANI, para que en el marco de sus competencias incorporen los LIVV en los proyectos del modo carretero que se diseñen y ejecuten a partir de la fecha, desde las instancias más tempranas de su planificación, con el fin de garantizar el desarrollo de infraestructura más sostenible y resiliente.

Así mismo, en marzo de 2021 se compartió el documento a las 32 Gobernaciones, como herramienta de orientación conceptual, metodológica y procedimental de buenas prácticas, tendiente a fortalecer el manejo y desempeño ambiental de los proyectos, para fortalecer la planificación, estructuración y ejecución de proyectos viales que promuevan la protección y conservación de la biodiversidad y los ecosistemas.

En ese sentido, se han desarrollado dos jornadas de socialización y capacitación a los equipos técnicos del INVIAS, ANI y el Ministerio de Transporte, con la participación de más de 150 funcionarios, contratistas, concesionarios e interventorías. De igual manera, en el marco del Comité Andino de Infraestructura Vial, en junio de 2021, se llevó a cabo un WEBINAR para la socialización de los LIVV a los equipos técnicos de Ecuador, Perú y Bolivia.

A la fecha los proyectos piloto de obra en los que se incorporaron los LIVV son:

#### INVIAS

- Conexión Pacífico – Orinoquía: Puente Arimena- Viento; Juriepe Puerto Carreño
- Transversal de la Macarena: Mesetas - La Uribe
- Neiva - San Vicente del Caguán - Puerto Rico - Florencia
- Troncal de la Orinoquía: San José – Calamar - El Retorno

#### ANI

- Pasto - Chachagüí- Mojarras - Popayán
- Sogamoso - Aguazul – Maní – Puerto Gaitán
- Bogotá – Villeta - El Korán y Guaduas - Puerto Bogotá

#### → **Preservación de la fauna silvestre.**

Otra acción relevante que se encuentra en desarrollo, es la construcción de pasos de fauna silvestre. Se trabaja para disponer de obras de drenaje multifuncionales que permitan cuidar en las vías la fauna silvestre y de esa manera tener pasos seguros para los animales, que es uno de los LIVV. Esto con el propósito de prevenir la afectación sobre la biodiversidad derivada de la problemática de atropellamiento de estos animales en las carreteras del país.

Gracias al trabajo del Instituto Tecnológico Metropolitano -ITM- de Medellín y al apoyo de la fundación Woodcock, con soporte de los equipos técnicos del Ministerio de Ambiente, del INVIAS y la ANI, se entregó al país la Guía “Atropellamiento de fauna silvestre en Colombia: Guía para entender y diagnosticar este fenómeno”, como herramienta orientadora para entender los efectos que generan nuestras carreteras sobre los ecosistemas naturales y sus zonas de influencia, contiene recomendaciones para fortalecer la captura de la información sobre los eventos de atropellamiento de fauna silvestre y presenta las estrategias que pueden ser implementadas para evitar, mitigar y corregir esta problemática, contribuyendo a mejorar la permeabilidad de los ejes viales.

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

### Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo (PNTU)

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

En este sentido, durante el periodo objeto de este informe el Gobierno nacional ha brindado apoyo en la estructuración e implementación de proyectos destinados a mejorar las condiciones de movilidad en diferentes regiones del país así:

#### → Cofinanciación y apoyo sistemas de transporte público en operación e implementación.

- 7 sistemas Integrados de Transporte Masivo – SITM en operación: Bogotá & Soacha, Cali, Área Metropolitana del Valle de Aburrá - AMVA Medellín, Área metropolitana de Centro Occidente - AMCO Pereira, Área Metropolitana - AM - Barranquilla, AM Bucaramanga y Cartagena.
- 9 sistemas Estratégicos de Transporte Público - SETP en implementación: Pasto, Santa Marta, Montería, Valledupar, Sincelejo, Armenia, Popayán, Neiva e Ibagué.
- 3 sistemas de Transporte Público - Férreos: Primera Línea del Metro de Bogotá-tramo 1 y troncales alimentadoras Av. 68 y Av. Ciudad de Cali, RegioTram de Occidente (región Bogotá-Cundinamarca) y Metro Ligero Av. 80 Medellín.

#### → Acompañamiento a entes territoriales en la estructuración de nuevos proyectos.

Se destacan los siguientes hitos de procesos de estructuración, cuya ejecución es responsabilidad de los entes territoriales, pero en los cuales el Ministerio de Transporte brinda apoyo técnico:

- Segunda Línea de Metro de Bogotá
- RegioTram del Norte de la Región Bogotá - Cundinamarca
- Tren de Cercanías del Valle del Cauca (TCV).
- Tren del Río: Segmento funcional 1 del Tramo II en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá - AMVA.



- Calle 13 Borde Occidental - Bogotá
- Sistema Integrado de Transporte Público - SITP de Manizales.
- Sistema Integrado de Transporte Público - SITP del Área Metropolitana de Barranquilla
- Sistema Estratégico de Transporte Público - SETP de Tunja



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

- En la implementación de Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), el proyecto integral Primera Línea de Metro de Bogotá (PLMB - tramo 1 y troncales alimentadoras), desde el inicio del periodo de gobierno, agosto de 2018, al 30 de septiembre de 2021, la Nación ha realizado desembolsos por 927.610 millones de pesos. Esta inversión incluye los SITM de Cartagena (Transcaribe), Cali (MIO), Bucaramanga (Metrolínea), Medellín (Metroplús) y Soacha Fases II & III (TransMilenio), y los SETP de Pasto, Sincelejo, Santa Marta, Valledupar, Montería, Armenia, Popayán y Neiva. Estos desembolsos de la nación se desagregan de la siguiente manera: 341.308 millones de pesos en los SITM, 332.981 millones de pesos en los SETP y 253.321 millones de pesos en el proyecto de la PLMB y troncales alimentadoras
- Entre noviembre de 2020 y septiembre de 2021 los desembolsos de la Nación en la cofinanciación de los sistemas de transporte público han sido de 298.869.487 millones de pesos: 63.150 millones de pesos en los SITM, 89.469 millones de pesos en los SETP y 146.249 millones de pesos en el proyecto integral de la PLMB (tramo 1 y troncales alimentadoras).

### → Nuevos Proyectos de Transporte Público - Compromiso por Colombia

Primera Línea del Metro de Bogotá PLMB – Tramo 1. El 20 de octubre de 2020 se firmó el acta de inicio del contrato de concesión, entre Empresa Metro de Bogotá y Concesionario METRO LINEA 1 S.A.S. El plan de ejecución de las obras de la concesión cuenta con no-objeción del ente gestor. La concesión se encuentra en fase previa, en donde se adelantan estudios, obtención de permisos y ejecución de obra para el deprimido de la Calle 72 con Av. Caracas y la adecuación del patio taller de la Primera Línea Metro de Bogotá, así como los diseños de detalle de las obras principales.

Este proyecto cuenta con una cofinanciación por parte de la nación de 16,5 billones de pesos (en pesos constantes 2020); 23,96 kilómetros de metro elevado, 16 estaciones, 10 de ellas integradas a TransMilenio; troncales alimentadoras y una la demanda estimada para el año 2030 de 870.000 viajes día. La capacidad máxima del sistema será de 72.000 pasajeros hora/sentido y se proyecta que genere 12.750 empleos directos, y 21.000 empleos indirectos e inducidos aproximadamente y que beneficie a aproximadamente tres millones de ciudadanos.

---

“Metro de Bogotá empezó en el mes de septiembre de 2021 la construcción del intercambiador vial de la calle 72 con avenida Caracas, una obra fundamental para el desarrollo del proyecto, que es cofinanciado por la Nación en un 70%”.

---

Troncales alimentadoras de la Primera Línea Metro de Bogotá - Av. 68 y Av. Ciudad de Cali. A la Primera Línea del Metro de Bogotá - Tramo I se sumará la puesta en marcha de dos troncales alimentadoras de TransMilenio: la de la Avenida Ciudad de Cali, de 7,2 kilómetros, y la de la Avenida 68, de 16,9 kilómetros. En estos dos proyectos, se requieren una inversión de 5 billones de pesos, de los cuales la Nación hará una inversión de 4,3 billones de pesos, mientras que el Distrito Capital aportará 665.484 millones de pesos (en pesos constantes 2020).

Terminada la etapa de pree-construcción, en el año 2021 inició la etapa de construcción de los nueve tramos de obra adjudicados por el distrito para la construcción de las troncales alimentadoras Av. 68.

Con relación a la troncal alimentadora de la Av. Ciudad de Cali, en enero de 2021 inició la etapa de pre-construcción de los cuatro tramos adjudicados por el Distrito financiado por la nación para este corredor. Actualmente se encuentran en etapa de construcción los tramos 1 y 2 y continúa la etapa de pre-construcción en los tramos 3 y 4.

Con estas obras se generan aproximadamente 10.000 empleos directos y 12.000 indirectos, y se beneficiarán aproximadamente 2.000.000 de ciudadanos.

SITM TransMilenio Soacha Fases II y III. El proyecto de extensión de TransMilenio al municipio de Soacha en sus Fases II y III cuenta con la cofinanciación de la Nación en un 70% y del departamento de Cundinamarca y el municipio de Soacha en un 30%. En total se invertirán 994.337 millones de pesos (pesos constantes 2020).

La construcción de las fases II y III se hace a lo largo de la Autopista Sur y se divide en 2 lotes. Durante el año

2020 se avanzó en las labores de pre-construcción, las cuales se vieron retrasadas por las restricciones ocasionadas por la Pandemia por Covid-19. Actualmente el Lote 1 (Calle 24 hasta Calle 15 Sur) tiene un avance del 90% en la etapa de pre-construcción. El lote 2 (Calle 15 Sur – hasta futura intersección de la Av. Circunvalar del Sur, accesos y Patio-Portal) inició construcción en mayo de 2021, con actividades de descapote y mejoramiento de suelos y cuenta con un avance en construcción del 12,77%.

Estas obras generarán en sus etapas más de 2.200 empleos directos y 3.100 indirectos.

Regiotram de Occidente en la Región Bogotá-Cundinamarca, proyecto al que se hará referencia en el desarrollo del Objetivo 4: Conectividad Urbano-Regional, del presente informe.



## Adjudicación de rutas y horarios servicio público de transporte de pasajeros por carretera

El Ministerio de Transporte en cumplimiento de la normatividad aplicable al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, ha venido reactivando la autorización de nuevos servicios para la adjudicación de rutas y horarios, a través de concursos. Esto, ha permitido la participación de varias empresas, así como las garantías y transparencia requeridas para la adjudicación de rutas o nuevos servicios.

De conformidad con lo establecido en la Resolución 6184 de 2018, el 13 de junio de 2019 se expidieron las Resoluciones 2303, 2304, 2305 y 2306 de 2019; mediante las cuales se dio apertura a los concursos CR-MT-001-2019, CR-MT-002-2019, CR-MT-003-2019 y CR-MT-004-2019, para el otorgamiento de 10 rutas para el servicio público de pasajeros por carretera. Estos concursos se adjudicaron en octubre de 2019, a través de las Resoluciones 5315, 5316, 5324 y 5325 de 2019.

Las empresas interesadas interpusieron recurso de reposición y apelación sobre estas resoluciones. Los recursos de reposición fueron resueltos en mayo de 2020. Una vez notificados, la Dirección de Transporte y Tránsito resolvió los recursos de apelación a través de las Resoluciones 20203040030835, 20203040030205, 20203040030875 de 2020 y 20213040003405 de 2021.

Como resultado, se otorgó la autorización a siete nuevas rutas, las cuales estarán en servicio finalizando este año o el primer bimestre del año 2022, de acuerdo con las fechas de notificación de las resoluciones que resolvieron los mencionados recursos.

Resoluciones de Adjudicación Rutas 2019

CONCURSO	RESOLUCIÓN RECURSO APELACIÓN	RUTAS ADJUDICADAS
CR-MT-001-2019	20213040003405 de 28/01/2021	Bogotá – Chaparral (Tolima) (vía Silvania-Espina-Guamo-Ortega)
		Riosucio (Caldas) – Guática (Risaralda) (vía La ceiba-San Clemente)
		Santander de Quilichao (Cauca) Toez (Cauca) (vía El Palo)
		No se autorizó ninguna ruta
CR-MT-002-2019	20203040030835 de 17/12/2020	Valledupar-Becerril (vía robles-San Diego -Los Brasiles-Agustín Codazzi-Casacará)
		Valledupar-San Juan del Cesar (Guajira) (vía Río Seco-Los haticos)
CR-MT-003-2019	20203040030205 de 15/12/2020	Cartagena (Bolívar) – Clemencia (Bolívar)
CR-MT-004-2019	20203040030875 de 17/12/2020	Santa Marta (Magdalena) – Fundación (Magdalena) (vía Ciénaga)
		Barranquilla (Atlántico) – Cartagena (Bolívar) (vía Luruaco)
		Barranquilla (Atlántico)-Rodadero-Santa Marta (vía Troncal del Caribe)
		Soplaviento (Atlántico)- Barranquilla (Atlántico) (vía Puente Calamar-Suan-Palmar de Varela-Sabanagrande)

Fuente: Subdirección de Transporte – Ministerio de Transporte

### OBJETIVO 3: FINANCIAMIENTO PARA LA MOVILIDAD EFICIENTE

Este objetivo trata del apoyo requerido por parte de la Nación para fortalecer los sistemas de transporte de pasajeros como un servicio público que sirva a las necesidades de movilidad de los usuarios, y contribuya al goce efectivo de los derechos ciudadanos, incluyendo alternativas para dar sostenibilidad a la operación de los sistemas con base en criterios de calidad en la prestación del servicio y control a la ilegalidad e informalidad.

### Sostenibilidad Sistemas de Transporte Público

El Gobierno nacional con la sanción de la Ley 2155 de septiembre de 2021 – Ley de Inversión Social – incluyó modificaciones en el mecanismo de obras por impuesto y la cofinanciación de hasta un 50% del déficit de operación o de implementación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo del país.

El Ministerio de Transporte en un esfuerzo y compromiso con la sostenibilidad financiera de los SITM, está trabajando en reglamentar la metodología para el cálculo del déficit de los sistemas, el cual permitirá que los Entes Gestores certifiquen el impacto generado por las medidas decretadas durante la Emergencia Sanitaria.

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



## OBJETIVO 4: CONECTIVIDAD URBANO-REGIONAL

El alto crecimiento de las poblaciones satélite de las aglomeraciones urbanas (20% anual), mayor al de sus poblaciones núcleo (1,2 % anual) (DNP, 2018), evidencia la necesidad de mejorar la articulación institucional entre municipios y escalas de gobierno con diferentes competencias frente al ordenamiento territorial y la financiación de proyectos de interés regional, posibilitando la creación e intervención de infraestructura, así como la adecuada prestación de servicios de transporte, beneficiando la oferta de servicios integrales de transporte para la ciudadanía. En este sentido, los principales avances para el periodo en seguimiento son:

### Programa Integral de movilidad de la región Bogotá - Cundinamarca

El 11 de junio de 2021; se logró la aprobación del documento CONPES 4034 “Apoyo del Gobierno Nacional a la actualización del Programa Integral de movilidad de la región Bogotá - Cundinamarca”. Esta política garantiza la continuidad del Programa Integral Movilidad de la Región Bogotá – Cundinamarca (PIMRC) para su fortalecimiento e integración por medio de su actualización con una visión a 2027, 2035 y de largo plazo, así como establecer la priorización de proyectos para satisfacer las necesidades de movilidad de los habitantes de la región.

### Accesos Norte a Bogotá (Accenorte)



#### → Accenorte Fase I

Durante el periodo 2020-2021, la Autopista de 4G Accesos al Norte de Bogotá (Accenorte), concesionada por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), ejecutó las obras con los desembolsos de su contrato crédito por 300.000 millones de pesos; con esta autopista se llega a ocho autopistas de 4G que alcanzan cierre financiero en el actual Gobierno.

Este proyecto, de aproximadamente 66 kilómetros, contempla lo siguiente:

- UF1: Construcción de 4,9 kilómetros de segunda calzada, el mejoramiento y rehabilitación de la calzada existente por la carrera séptima desde la

calle 245 hasta la Caro. Estas obras se encuentran en trámite para inicio de obras antes de finalizar la vigencia.

- UF2: Ampliación en 4,2 kilómetros de la Autopista Norte, desde la Calle 245 hasta La Caro: la cual se puso en servicio en junio de 2020,
- UF3: Construcción de 3,4 kilómetros de doble calzada de la carretera de los Andes, la cual conectará la Autopista Norte con la Concesión DEVISAB, a la altura del sector Humero en el municipio de Chía; estas obras actualmente se encuentran suspendidas por orden de fallo judicial; se cuenta con todos los insumos para acceder al levantamiento de las medidas cautelares interpuestas y se está a la espera de respuesta antes de finalizar el año.
- UF4: Obras de rehabilitación, Operación y Mantenimiento de 53 kilómetros de calzada existente, los cuales, se encuentran operando y manteniendo de manera permanente desde diciembre de 2017.

A octubre 30 el proyecto tiene un avance de 43,19%; la Carretera de los Andes cuenta con un avance de 45,72%.

### → Accenorte FASE II

A través de este proyecto, que hace parte de la nueva generación de concesiones (5G) – Concesiones del Bicentenario, se busca ampliar la Autopista Norte a cinco carriles mixtos en cada calzada y la construcción de andén y ciclorruta, entre la calle 192 y 245, así como la construcción de un carril por sentido para Transmisión entre las calles 192 y 235. Para la Carrera Séptima



contempla la construcción de la segunda calzada entre las calles 201 y 245, así como de andenes y ciclorrutas que mejorarán la transitabilidad de los peatones y bici usuarios. También hace parte del proyecto la Perimetral de Sopó, con una longitud de 7,2 kilómetros, que van desde la hacienda Aposentos en la Autopista Norte y el sitio denominado Tres Esquinas, donde termina con una intersección a desnivel con la vía Sopó - La Calera.

Accesos Norte II tendrá una inversión cercana a los 1,80 billones de pesos, y se proyecta que la fase de construcción dure cerca de 5,5 años.

Todo el proyecto de Accesos Norte de Bogotá Fase II contempla grandes beneficios ambientales; entre

otros, con la ejecución de varias de estas obras se reactivará la conexión hídrica de los humedales de Torca y Guaymaral, ecosistemas terrestres y acuáticos que por años han estado desprovistos de la circulación de agua debido al cruce de la Autopista Norte que corta el flujo natural del agua.

La población beneficiada con los mejoramientos del proyecto Accesos Norte a Bogotá Fase II es de aproximadamente 7.951.000 personas en el área de influencia directa e indirecta del proyecto, que abarca a Bogotá D.C. y los municipios de Chía, Sopó, Tocancipá, Cajicá y Zipaquirá. El proyecto generará aproximadamente 38.800 empleos directos, indirectos e inducidos, beneficiando en gran parte a los habitantes de las poblaciones del área de influencia.

Actualmente, el proyecto se encuentra en proceso de licitación y será adjudicado en el primer semestre de 2022.

## IP Avenida Longitudinal del Occidente (ALO) – tramo sur

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

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

El proyecto busca mejorar el acceso suroccidental a Bogotá, optimizando el recorrido entre Soacha y la Calle 13, beneficiando más de dos millones de habitantes de las localidades de Bosa, Kennedy y Fontibón, además de los municipios de Soacha, Sibató y Mosquera, al reducir en más de 30 minutos sus desplazamientos habituales y los trancones para ingresar o salir por el sur de la capital. Se estima que esta vía tenga

un tráfico promedio diario de aproximadamente 8.000 vehículos al iniciar operaciones.

La inversión de este proyecto está contemplada en cerca de 0,7 billones de pesos (capex diciembre 2020) y las obras de construcción, incluyendo el periodo de preconstrucción, durarán cerca de cinco años. Sin embargo, se tiene previsto tener operativa la primera calzada en el tercer año del proyecto, contado desde la firma del contrato de concesión.

Se estima que el proyecto genere alrededor de 19743 empleos directos, indirectos e inducidos y actualmente se encuentra en proceso de adjudicación.

## Regiotram de Occidente

En el marco del Contrato de concesión suscrito durante la primera semana de enero de 2020 con Civil Engineering Construction Corporation por parte de la Empresa Férrea Regional S.A.S. (EFR), el 3 de noviembre de 2020, se suscribió convenio interadministrativo de colaboración y cooperación institucional entre Cundinamarca, SDM, IDU, TMSA y EFR para realizar los análisis y estudios técnicos, financieros y legales para evaluar la integración física, operacional, tarifaria y del medio de pago del proyecto Regiotram de Occidente y el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP de la ciudad de Bogotá.

El proyecto se encuentra en el 67% de su etapa Preoperativa-Fase previa y ejecuta actividades indispensables para el inicio de las obras como: elaboración de los estudios y diseños del proyecto, definición de la estrategia de suministro eléctrico del proyecto subestaciones eléctricas de alta tensión (El Corzo y Taller ANI), mesas para la armonización e integración

con el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU para las intersecciones de la Avenida 68, Avenida Ciudad de Cali y Avenida Boyacá, actividades de geología y geotecnia del corredor, diseño mecánico eléctrico de las estaciones Urbanas.

La puesta en marcha del Regiotram está programada para febrero de 2025, e implica una inversión de 2,1 billones de pesos (en pesos constantes de 2020), que serán aportados por la Nación y el departamento de Cundinamarca. La Nación aportará 1,4 billones de pesos, de los cuales se proyecta invertir 87.639 millones de pesos entre los años 2021 y 2022. El monto total de inversión del departamento de Cundinamarca es de 644.194 millones de pesos (en pesos constantes 2020).

Para la operación de este proyecto de tecnología Tren-Tram se intervendrán 40 kilómetros de vía férrea en los tramos regional y urbano (25 kilómetros en municipios de la Sabana de Occidente y 15 Kilómetros en el Distrito Capital), se construirán 17 estaciones, 9 de ellas en Bogotá y 8 en los municipios de la Sabana de Occidente. Se estima que el proyecto al inicio de la operación movilice aproximadamente 130.000 pasajeros día hábil y genere durante su ejecución 9.000 empleos directos, y 6.000 empleos indirectos e inducidos aproximadamente.

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

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

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

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

#### Política Nacional de Logística

Esta política, aprobada mediante Documento CONPES 3982 de enero de 2020, busca promover la intermodalidad en el transporte de carga y la eficiencia en las operaciones de comercio exterior, así como lograr mejoras en la institucionalidad, la calidad de la información y el capital humano de la logística nacional, para reducir costos y tiempos en las cadenas logísticas y así impulsar la competitividad en el país.

En este sentido, en desarrollo del plan de acción establecido el Ministerio de Transporte trabajando en 12 acciones: i) Programa de mejora o construcción de accesos y pasos urbanos, ii) plan de modernización de la infraestructura fluvial, iii) proyecto tipo de muelles y embarcaderos, iv) documento de estrategias para la reactivación y modernización de la infraestructura y equipos destinados a la operación del trans-



porte marítimo nacional o cabotaje, v) formulación del plan de expansión portuaria, vi) actualización del Plan de Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental, vii) diseño del programa de mantenimiento sostenible de los accesos marítimos, viii) establecer dentro de los requisitos de permiso portuario o aeroportuario las especificaciones de infraestructura y operación de las Zonas Únicas de Inspección, ix) formulación de los planes maestros portuarios en cada una de las nueve zonas portuarias, x) formulación de la nueva política tarifaria del sistema portuario, xi) análisis y ajustes necesarios a la metodología de contraprestación, y xii) la reglamentación del proceso de autorización y registro de las Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE). Estas acciones se adelantan de manera articulada con los compromisos establecidos en el Pacto por la Infraestructura.

Como resultado del avance de estas y otras acciones, según la última Encuesta Nacional Logística (2020), Colombia pasó de un costo logístico del 13,5% en 2018 al 12,6% en 2020 (resultados publicados en julio 2021). Este resultado supera la meta transformacional que el Gobierno se había propuesto para el cuatrienio (fijada en 12,9%) y acerca al país a cumplir con los objetivos de la Política Nacional Logística de tener un costo logístico similar al de países OCDE (9,5% es la meta del CONPES para el 2030).

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

El modo férreo se ha caracterizado por ser un modo competitivo para el transporte de mercancías en altos volúmenes, bajos costos de operación, menores índices de congestión y de accidentalidad y baja emisión de gases nocivos para el medio ambiente. A través de este modo, actualmente se moviliza cerca del 23% de la carga total del país, incluyendo carbón y cemento. Además, a pesar de que Colombia cuenta con una red aproximada de 3.300 kilómetros, sólo 1.600 kilómetros son operables actualmente. En consecuencia, se requiere establecer e implementar diferentes iniciativas que permitan la reactivación y consolidación del transporte ferroviario de carga. A continuación, se presentan los principales avances en esta materia:

### Plan Maestro Ferroviario

Con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y en coordinación con el DNP, el Sector Transporte, bajo el liderazgo del Ministerio, diseñó y publicó el Plan Maestro Ferroviario (PMF), en noviembre de 2020, el cual busca reactivar y consolidar la operación del tren como parte fundamental de la política de intermodalidad de transporte.

Este Plan tiene fundamento en las consideraciones registradas el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) y establece los lineamientos técnicos y la hoja de ruta de los componentes normativos, institucionales, regulatorios, operativos, de financiación y de planeación de proyectos, necesarios para el desarrollo

económico del modo, permitiendo, en el corto plazo, reducir en 10% los costos en el transporte de carga; en el mediano plazo (10 años aproximadamente) y contando con la consolidación de las operaciones, las reducciones serían de entre el 25 y el 35%.

Así mismo, a través de este Plan se abordan los siguientes retos:

**Institucionalidad:** Establecer un marco institucional fortalecido que permita desarrollar las competencias técnicas y administrativas que requiere el modo. Determinar de manera concreta las labores de planeación, estructuración, operación, regulación, supervisión, fiscalización e investigación de accidentes.

**Proyectos:** Generar una lista de proyectos priorizados con base en un estudio de demanda y mercado y componentes transversales. Si bien los proyectos inicialmente identificados e incluidos hacen parte de la base estructurante de este plan maestro, nuevas iniciativas que se vayan desarrollando harán parte de la política de desarrollo, reactivación y consolidación del sistema ferroviario nacional

**Regulación técnica:** Contar con normatividad técnica de operación y seguridad regularizada para el sistema férreo nacional y regional

**Regulación económica:** Tener un marco normativo para la regulación económica del modo férreo en Colombia

**Financiación:** Generar condiciones de concurrencia de recursos, públicos y privados, así como mecanismos de financiación diversificados y fomento a la inversión para el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria de manera sostenible.

El Ministerio trabaja actualmente en la modernización

regulatoria y en consolidar elementos de financiación e identificación de potenciales proyectos; con esta información se definirán las posibilidades de interconexión de la red y se avanzará en la reactivación, de forma articulada con el sector privado.

## Reactivación del transporte ferroviario

Esta estrategia se ha desarrollado a través de acciones que logren el posicionamiento del modo férreo como una opción real de transporte; en este sentido, se han desarrollado cuatro corredores logísticos: tres en el corredor férreo La Dorada – Chiriguaná (La Dorada – Santa Marta; La Dorada – Barranquilla y La Dorada – Cartagena, estos dos últimos utilizando como complemento multimodal el río Magdalena) que han permitido la conexión del interior del país con los puertos de Caribe y uno adicional, corredor férreo Bogotá – Belencito, que comunica los departamentos de Cundinamarca y Boyacá, con la ciudad de Bogotá y el interior del país.

La reactivación del modo férreo hace parte de la Contribución Nacionalmente Determinada (NDC, por sus siglas en inglés) del Sector Transporte, esto dado su importante potencial en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de cara a las metas del país para 2030; en este sentido, desde el proceso de actualización de la NDC, se vienen realizando los cálculos de los potenciales de emisiones dadas las distintas estrategias de operación para la reactivación del modo.

La movilización de productos como cemento, acero, materias primas para la fabricación de papel, bebidas, café, productos de la industria láctea entre otros, evidencian el gran potencial que tiene el transporte inter-

modal en Colombia, además de probar que la red férrea nacional está preparada para movilizar cargas en grandes volúmenes que, por lo general, tienen vocación férrea. Las cifras así lo demuestran durante el año 2020 se lograron movilizar 92.210 toneladas de carga diferente a carbón.

A octubre de 2021 se han movilizado más de 34.000 toneladas en los corredores férreos Bogotá–Belencito y La Dorada–Chiriguaná continuando así con el esfuerzo de la reactivación de los ferrocarriles al servicio del País

y de los generadores de carga.

Frente al fortalecimiento en infraestructura para el modo férreo, se destaca la remodelación de la bodega en el municipio de La Dorada (Caldas), la cual con cerca de 3.000 metros cuadrados permite almacenar principalmente material de construcción, cemento, acero, materia prima para fabricación de cerámica y papel, café, cacao, fertilizantes y productos alimenticios, entre otros; adicionalmente, también se realizaron adecuaciones en su placa perimetral, para un patio de acopio



de hasta 100 contenedores. Así, en febrero de 2021, el nodo logístico ubicado en la bodega La Dorada, recibió la Certificación Internacional BASC (Business Alliance for Secure Commerce) que acredita un comercio internacional seguro para el transporte de carga al exterior.

De otra parte, luego de desarrollar un análisis de demanda y de viabilidad de los proyectos férreos de interés de la Nación que fueron priorizados en el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), se identificó que el corredor con mejores condiciones técnicas, operacionales y de viabilidad comercial correspondía al tramo La Dorada – Chiriguana, con su conexión con los puertos de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena, a través de la conexión fluvial desde Puerto Capulco al río Magdalena y el Canal del Dique. Así las cosas, con el apoyo de la Financiera de Desarrollo Nacional - FDN desde el segundo semestre de 2019 se inició la estructuración técnica que actualmente se encuentra en fase de cierre; así mismo, desde el primer trimestre de 2020 se adelanta la estructuración financiera y legal de este corredor.

La estructuración de este proyecto de iniciativa pública que hace parte de la nueva generación de concesiones, se realiza con recursos de la Nación a través de la ANI y con recursos del Fondo de Prosperidad del Reino Unido y la Embajada Británica en Colombia. Según la hoja de ruta planteada, la estructuración del proyecto por iniciativa pública de Asociación Público-Privada finalizará en el segundo trimestre de 2022.

A continuación otros avances para la reactivación del transporte férreo:

- El corredor férreo La Dorada – Chiriguana – Santa Marta, a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), inició en septiembre de



2019 con una operación comercial de un tren con 30 plataformas disponibles en ambos sentidos, que está en capacidad de movilizar hasta 800 toneladas de carga con una frecuencia semanal establecida.

- Por el corredor férreo Bogotá-Belencito, a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), se transportan alrededor de 1000 toneladas semanales de carga con una frecuencia de 3 trenes semanales ya establecida.
- En mayo de 2021 con la Financiera de Desarrollo Territorial-FINDETER y la ANI se suscribe el Contrato Interadministrativo No VE-VEJ-477 de 2021 que permitió el reinicio de las operaciones comerciales de carga y pasajeros en el corredor Bogotá-Belencito. En agosto, en virtud

de este contrato, se suscribe el contrato No. 3-1-98431-04 para la administración, vigilancia, control de tráfico, operación y mantenimiento de los corredores férreos Facatativa – Bogotá – Belencito y la Caro – Zipaquirá.

- En julio de 2021 se firma el Contrato No VE- 508-2021, para ejecutar las actividades de mantenimiento, conservación y mejoramiento de la infraestructura entregada y que hace parte del corredor La Dorada (Caldas) - Chiriguana (Cesar) y ramales incluidos en los anexos técnicos, así como el control y mantenimiento de material rodante y atención de emergencias que alteren de alguna manera las operaciones ferroviarias en el corredor ferroviario; se prevé una inversión aproximada de 63.412 millones de pesos en un plazo de 10 meses.

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

Al igual que el modo férreo, el modo fluvial se ha rezañado durante las últimas décadas, en parte debido a la ausencia de medidas específicas para promover el transporte intermodal. Si bien Colombia cuenta con más de 18.000 kilómetros de red fluvial navegable, debido a la baja inversión pública, esta no se encuentra debidamente aprovechada. En consecuencia, si se quiere lograr la conectividad con la Colombia para la cual el río es el único medio de transporte, se requiere mayor desarrollo de la infraestructura multimodal en los primeros afluentes del país, con énfasis en el modo fluvial.

Lo anterior significa, entre otras cosas, la intervención de infraestructura fluvial del país; para avanzar en este camino, frente a la atención de muelles, se adelantaron las siguientes acciones para el periodo objeto del presente informe:

#### Política de Riesgos para Proyectos Fluviales

En marzo de 2021 se aprobó el CONPES 4028 “Lineamientos de Política de riesgos para proyectos fluviales”, a través del cual se da un paso adelante en la política económica y de infraestructura fluvial, estableciendo los lineamientos que deben seguir las entidades públicas al momento de contratar este tipo de proyectos, estimulando la participación del sector privado en la provisión de infraestructura en el sector fluvial.

En este documento se establecen las directrices de riesgo contractual que asumirá el Estado en los proyectos que se desarrollen bajo la figura de las Asociaciones Público-Privadas (APP) y otros esquemas que involucren participación privada, y que tengan como objeto la provisión de infraestructura y la prestación de servicios de transporte fluvial.

Una adecuada asignación del riesgo minimiza costos de mitigación, pasando a una valoración aterrizada de los riesgos asociados a cada proyecto, fundamental para la incorporación de recursos de sector privado, generándose así beneficios en materia de financiación de proyectos y reduciendo posibles contingencias.

#### Proyecto de APP para la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena

Este proyecto, hace parte de la nueva generación de concesiones (5G) - Concesiones del Bicentenario; le apunta al río Magdalena como eje fundamental del transporte multimodal en el país; este busca potencializar el río Magdalena como parte de un corredor logístico intermodal estratégico que articule de manera integral orígenes y destinos en aspectos físicos y funcionales como la infraestructura de transporte, las prácticas comerciales y de facilitación del comercio, para así responder a los retos logísticos y comerciales,



#### APP del río, un sueño que se materializa

El proyecto de la Asociación Pública Privada APP del río Magdalena que es liderado por el Gobierno Nacional, con una inversión de 1,5 billones de pesos, le apunta a fomentar el transporte multimodal en el país teniendo como eje central al río Magdalena. A lo largo de 668 km, desde Barrancabermeja, en Santander, hasta Bocas de Ceniza, en Barranquilla, Atlántico, **se beneficiarán 69 municipios de 7 departamentos y se generarán 12.600 empleos.**

Con el acompañamiento del Banco Interamericano de Desarrollo, BID el proyecto logró la estructuración técnica, financiera y legal, anuncio que se hizo oficial en el marco de la Asamblea del BID efectuada en marzo de este año.

De esta forma, la APP cuenta con una estructuración sólida y una gestión de riesgo adecuada que permite su viabilidad financiera y el logro del objetivo trazado: **potencializar al río Magdalena como parte de un corredor logístico intermodal estratégico.**

incrementando la competitividad del país a través de la articulación de grandes zonas industriales del país con los puertos de Barranquilla y Cartagena, localizados en la costa Atlántica.

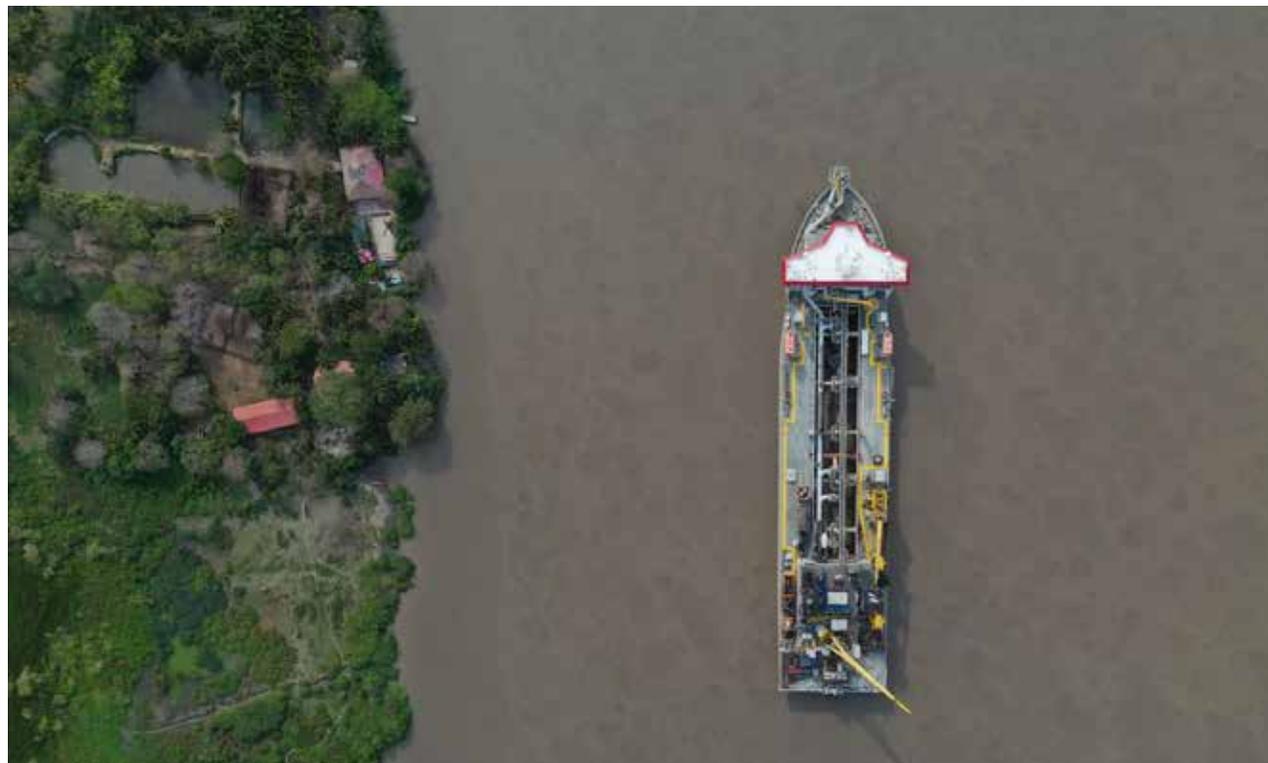
Esta APP tiene por objeto la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena entre Barrancabermeja, en Santander, y Bocas de Ceniza, en Barranquilla, a través de actividades de dragado, construcción de estructuras de encauzamiento, protección de orillas y mantenimiento de tajamares, entre otras obras.

Para lograrlo, se tiene contemplada una inversión de 1,5 billones de pesos para la intervención de 668 kilómetros de cauce. El proyecto generará alrededor de 12.000 empleos, y tendrá un impacto positivo en términos de reactivación económica en cerca de 69 municipios ribereños de siete departamentos, lo que dejará más de 6 millones de colombianos beneficiados.

Al cierre del primer trimestre de 2021 se presentó la estructuración técnica (social, predial y ambiental), financiera y legal del proyecto en el marco de la asamblea del BID en Barranquilla y se publicaron los términos de referencia para posibles interesados. En octubre de 2021 se realizó la apertura del proceso con la publicación de los pre-pliegos cumpliéndole al país con los compromisos pactados.

## Proyecto APP Canal del Dique

Este proyecto, también hace parte de la nueva generación de concesiones (5G) - Concesiones del Bicentenario- y viene adelantando su estructuración integral junto con el Fondo de Adaptación y Cormagdalena. Comprende la restauración de ecosistemas degradados del Canal del Dique a través de la construcción



de dos sistemas de esclusas (Calamar y Puerto Badel), compuertas (Calamar) y obras de interconexión entre ciénaga - ciénaga y ciénaga - canal, buscando principalmente el control activo del caudal y de sedimentos a través del canal.

El objetivo es garantizar la navegabilidad por el canal a lo largo de 115,5 kilómetros, entre la bahía de Cartagena y el municipio de Calamar (en el punto donde se conecta con el Río Magdalena, así como controlar las inundaciones protegiendo de esta manera a 19 municipios en Bolívar, Atlántico y Sucre. También se busca garantizar el suministro de agua potable al controlar la intrusión salina, lo que asegura el recurso hídrico para las labores de riego, ganadería y pesca.

El componente ambiental de este proyecto es alto ya que además de la navegabilidad permanente y óptima por el canal, busca la restauración de ecosistemas como en el Parque Nacional Natural Corales del Rosario y San Bernardo.

Las intervenciones previstas en este proyecto facilitarán la navegabilidad y el transporte de personal y productos medianos/pequeños, mediante embarcaciones con un convoy de diseño de seis barcazas, en una acomodación dos por tres barcazas de largo para un total de 232 metros de largo (eslora) por 32 metros de ancho (manga), incluido el remolcador, los cuales podrán transportar hasta 7.200 toneladas de carga, que es equivalente a 206 tractomulas de 35 toneladas cada

una. El 55% de la población que se proyecta beneficiar con el proyecto se concentra en el departamento de Bolívar.

La estructuración técnica, legal y financiera ha definido para el proyecto una inversión de 3,32 billones de pesos constantes a diciembre de 2020, de los cuales 2,2 billones de pesos de CAPEX corresponden a costos de obra civil correspondiente a 14 unidades funcionales a lo largo del área de influencia del proyecto y 1,12 billones de pesos de OPEX para su operación y mantenimiento. Se plantea para su ejecución una fase de preconstrucción de 18 meses, una de construcción de 51 meses, y una de operación y mantenimiento por 111 meses con lo cual se consolida una concesión para 15 años.

Durante el presente año se adelantaron diferentes actividades como la realización del panel de expertos, en el cual se aportaron observaciones que retroalimentaron el proyecto; asimismo, se definieron los documentos técnicos, jurídicos y financieros tales como minuta del contrato, apéndices técnicos, modelo financiero, entre otros, conforme lo establece la ley 1508 de 2012 y sus decretos reglamentarios.

El proyecto ya fue radicado en el Ministerio de Hacienda para aprobación y surte la etapa de ajustes a los documentos derivado de las observaciones generadas por el Ministerio, entre tanto, se continúa adelantando el trámite de consultas previas para generar la protocolización de estas de cara a establecer los acuerdos pertinentes en cada una, al mes de octubre se han protocolizado 11 de las 16 consultas que vienen adelantando la ruta metodológica correspondiente.

## Programa Colombia fluvial

Para conectar las regiones apartadas del país, el Gobierno nacional desde el Invías ha realizado gestiones técnicas y de priorización histórica para impulsar el Programa Colombia fluvial; con este programa, se han quintuplicado las inversiones en obras de infraestructura fluvial donde las poblaciones solo tienen como modo de movilidad los corredores fluviales en las cuencas hidrográficas del país; se han invertido 109.000 millones de pesos en proyectos de mejoramiento y construcción de infraestructura fluvial que benefician a 2,3 millones de habitantes de municipios ribereños, en 16 departamentos.

Gracias este programa, se adelanta la construcción de 14 Muelles, dragados de mantenimiento y obras de protección en los corredores fluviales del país entre los que se destacan, entre otros:

- **Muelle Tarapacá (Amazonas)**, el cual culminó con éxito su construcción en octubre de 2021. Esta obra contó con un presupuesto de 4.520 millones de pesos y beneficia a cerca de 4.200 amazonenses que tienen el río Putumayo como único modo de transporte para desplazarse hacia Leticia, Puerto Asís o Puerto Nariño. La puesta en servicio del muelle garantiza el proceso constante de embarque y desembarque de personas y productos agrícolas, facilita la comercialización, reduce el tiempo de recorrido y mejora la seguridad de los usuarios.

El proyecto fue construido con los más altos estándares de calidad y, con el fin de garantizar su durabilidad, fue diseñado para un fácil mantenimiento. La estructura consta de una pasarela

metálica de acceso, un flotante intermedio que permite alcanzar niveles de agua para un alto estándar de servicio y dos módulos flotantes donde atracan las embarcaciones. La ejecución de la obra dio apertura a 50 plazas de trabajo, ocupadas por residentes de la zona de impacto.

Dada su ubicación geográfica, la culminación del proyecto convierte a la zona no urbanizada de Tarapacá en un punto estratégico para concentrar la mercancía que se transporta desde los departamentos del sur del país hacia Brasil y jalona así el dinamismo económico y el fortalecimiento del comercio exterior. De esta manera, se realizan grandes avances hacia la consolidación de una red de transporte fluvial articulada, se promueve el desarrollo integral de la región, se acerca la oferta social del Estado y se mejora la calidad de vida para los habitantes de Tarapacá.

---

“El Gobierno nacional, a través del INVÍAS destinó 4.520 millones de pesos a la construcción del muelle de Tarapacá, el cual mejora la seguridad de los usuarios durante los procesos de embarque y desembarque, reduce los costos de operación y garantiza la conectividad con los municipios aledaños a través del río Putumayo”

---

- **Muelle Victoria Regia** obra de gran importancia para el transporte de carga y pasajeros en la Amazonia, inició en el año 2021 el cual consta en la construcción de la prolongación de la pasa-

rela del muelle existente con el fin de garantizar la funcionalidad los 365 días del año, que permite una conectividad eficiente de Colombia con Perú y Brasil sobre el río Amazonas.

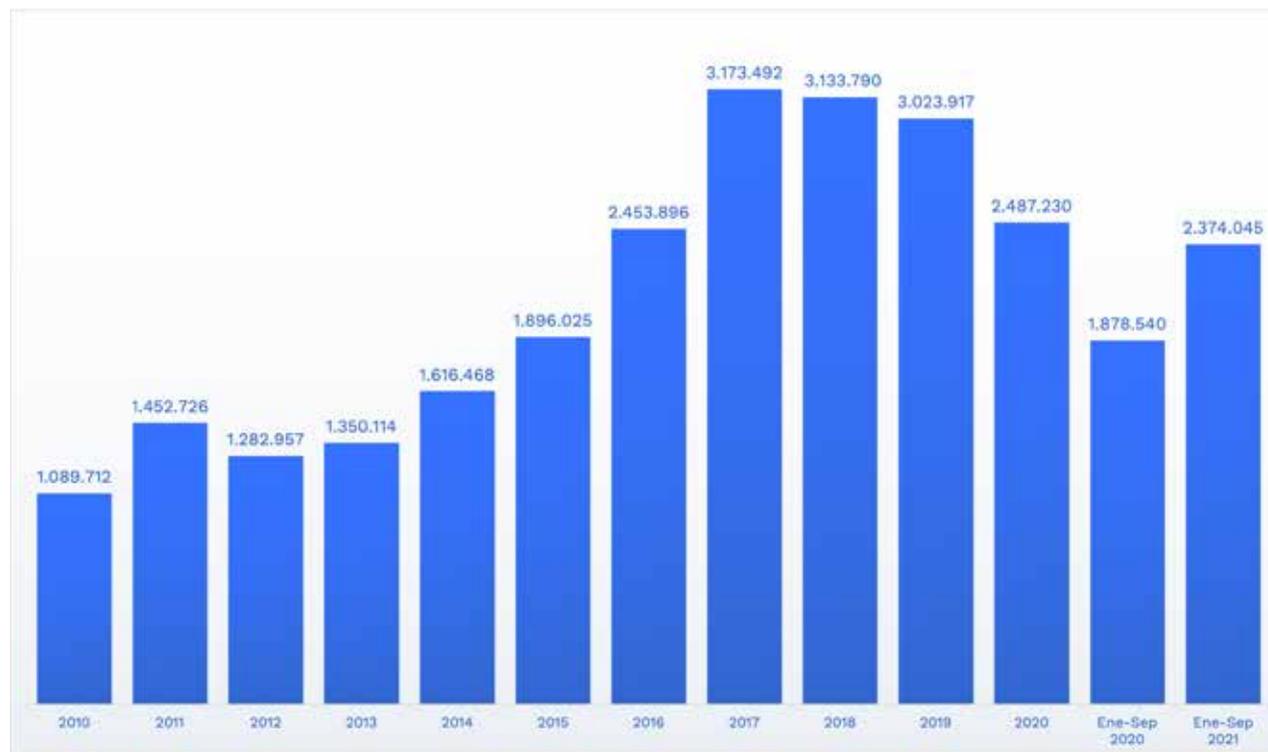
- **En el Putumayo**, en el municipio de Puerto Leguizamo, se adelanta el mantenimiento a la infraestructura de muelles, en Puerto Asís se realizan obras de mantenimiento del muelle La Esmeralda y se construyen los muelles Piñuña Blanco y Buenavista, que benefician comunidades indígenas Siona y mejora la navegabilidad en el corredor del río Putumayo.
- Actualmente, se construyen los **muelles fluviales para los municipios de La Chorrera y La Pedrera**. Así mismo, se adelanta la construcción del nuevo muelle en el municipio de Puerto Nariño, en el departamento de Amazonas.

## Río Magdalena: eje del transporte de carga y multimodalismo en Colombia

El transporte de carga por el Río Magdalena sigue en ascenso, especialmente en los últimos tres años, convirtiéndose en un eje fundamental de desarrollo económico regional y nacional.

En 2020 se movilizaron por el Río Magdalena 2.487.230 toneladas de carga, una caída únicamente de 18% frente al año anterior, esto debido a la disminución en la producción y comercialización de hidrocarburos por la pandemia. Lo positivo es el crecimiento del 62% en el transporte de carga seca por el río, tales como contenedores, acero, maíz, carbón y sal. Asimismo, al mes de septiembre de 2021 se han movilizado 2.374.045 toneladas por el Río Magdalena, presentado un crecimiento del 26% con respecto a enero – septiembre del 2020.

### → Transporte de carga Río Magdalena Toneladas



Fuente: Cormagdalena

Con respecto a la carga movilizada en la Zona Portuaria de Barranquilla durante el 2019 se registraron 11.348.619 toneladas presentando un crecimiento del 0,4 % con respecto al 2018; y para el 2020 las toneladas de tráfico portuario por la Zona Portuaria de Barranquilla fueron 10.522.460.

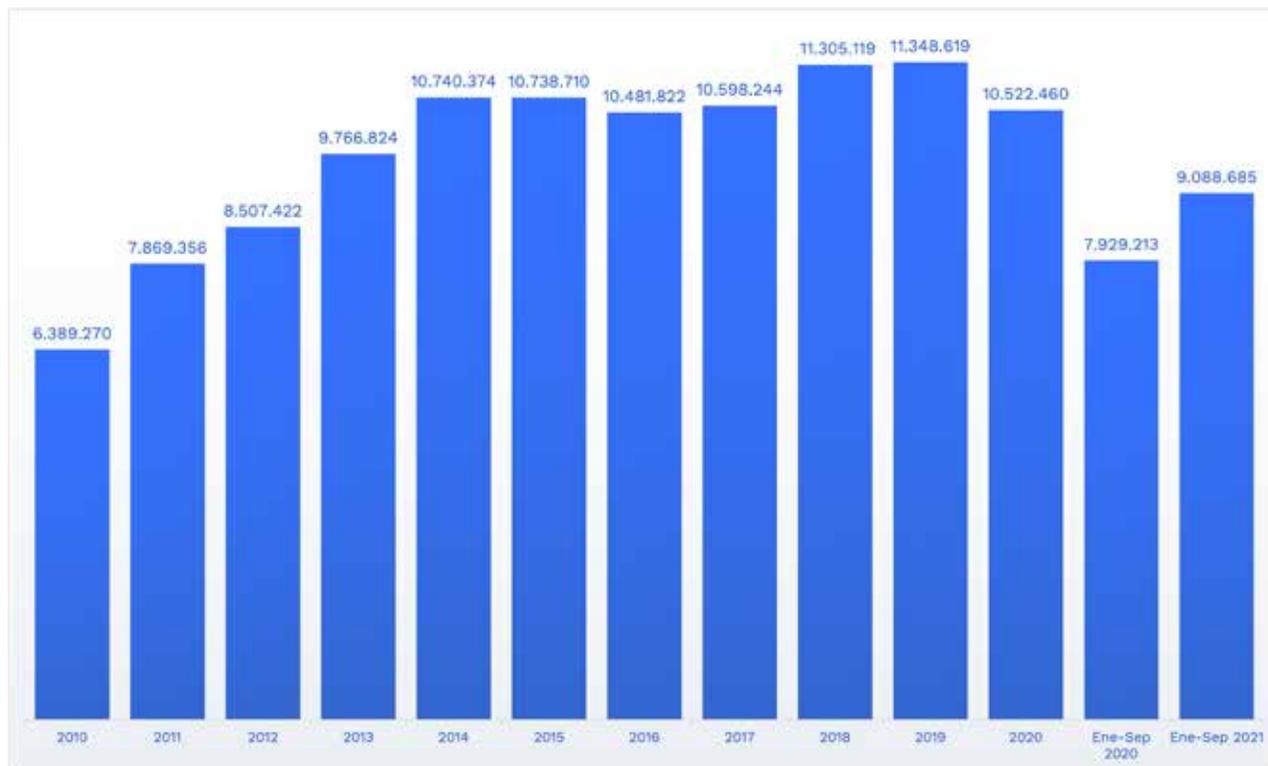
Las toneladas de tráfico portuario (importaciones, exportaciones, tránsito y cabotaje) movilizadas por la Zona Portuaria de Barranquilla durante el mes de sep-

tiembre del 2021 crecieron un 29% con respecto a septiembre del 2020. En lo referente al acumulado del año, durante los primeros 9 meses de 2021 se creció un 14% con respecto al mismo periodo en el 2020. La Zona Portuaria ha movilizado entre enero y septiembre de 2021, 9.088.685 toneladas siendo ésta la cifra más alta para este periodo del año desde que se llevan registros.

## Tráfico Portuario ZPB Toneladas

Fuente: Cormagdalena

## Plan Maestro Integral y Uso Sostenible de la cuenta del Río Magdalena



En septiembre de 2021 inició la consultoría del Banco Interamericano de Desarrollo - BID; a través de la firma Idom, para la puesta en marcha del Plan Maestro de Manejo Integral y Uso Sostenible de la Cuenca del río Magdalena (PMMIUS). Este proceso le permitirá Cormagdalena definir y concertar los indicadores, las metas y el diseño de la

plataforma informática para el Plan.

Uno de los resultados esperados de este Plan Maestro es un Observatorio del río Magdalena, que incorpore información ambiental, económica y social de la cuenca. Así, se generará un sistema de apoyo a la toma de decisiones para mejorar las sinergias entre usuarios, planificar intervenciones, minimizar contingencias, entender el sistema hídrico y responder por la gestión integral del río en un entorno de transparencia institucional.

## Dragados de Mantenimiento del Canal Navegable

Con respecto al plan de dragado, el Gobierno nacional a través de Cormagdalena adelantó tres (3) proyectos 1) Mantenimiento canal de acceso al Puerto de Barranquilla, 2) Mantenimiento canal del Dique y 3) Mantenimiento del tramo Barrancabermeja - Pinillos; los cuales garantizan el flujo de movimiento de carga. Este plan de dragado se desarrolló bajo premisas de eficiencia y transparencia, reflejados en una nueva metodología, dado que el sistema que se está utilizando es de tipo preventivo, con dragas permanentes y los pagos se realizan con mediciones pre-dragado y pos-dragado.

Otro aspecto fundamental, es el seguimiento y la coordinación en el plan de dragado, desde los comités de navegación que se realizan semanalmente en los que no solo participan el contratista, el interventor, Cormagdalena, sino también las autoridades locales y los privados entre navieros y portuarios. Estos comités se han convertido en una herramienta efectiva de seguimiento y planeamiento a toda la labor que debe desarrollar y adelantar, tanto el dragador como el interventor.

Este gobierno ha aumentado los montos de inversión, fortalecido el marco de intervención con entidades del sector público, privado y del gobierno local y nacional, siempre de la mano de los entes de control.

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

### Proyecto en el Brazo de Mompox

El Gobierno nacional continúa trabajando por el rediseño del canal navegable en el brazo de Mompox, asignándole recursos por el orden de 24.251 millones de pesos, con un plan de dragado que habilitará la navegación en esta zona del río Magdalena, junto a acciones de protección de sus orillas y la definición de puntos de amarre necesarios para el funcionamiento de la

navegación.



El brazo de Mompox es una bifurcación del río Magdalena que sirve de límite entre los departamentos de Bolívar y Magdalena. Tiene una extensión de 145 kilómetros entre el puerto fluvial de El Banco y su desembocadura en el cauce principal del río, en proximidades de la población de Tacaloa, en Bolívar.

Este proyecto permitirá intervenir un brazo del río que históricamente se ha secado y que ha sido un reclamo

de la comunidad. Vale la pena destacar que no solo se ha contemplado de manera técnica el volumen a dragar, sino que se ha entendido que las orillas deben ser protegidas y que los puntos de amarre de las embarcaciones no pueden seguir siendo los árboles, sino unos puntos específicos diseñados especialmente para ello.

La idea es contar con un canal navegable de 52 metros

de ancho a lo largo de los 145 kilómetros, con una profundidad de 2,13 metros. El objetivo es que el brazo de Mompox quede habilitado como ruta de navegación en 2022, favoreciendo el desarrollo social, ambiental y económico de toda la región.

Además de Cormagdalena, el proyecto es impulsado por las Gobernaciones de Magdalena y Bolívar, y por la administración municipal de Mompox, en beneficio de los habitantes de 14 municipios en los dos departamentos. Con este se impulsa la pesca y la reactivación del canal alterno a la navegación frente a contingencias o situaciones que se presenten en el canal principal, que se utiliza en la actualidad, y que se transita por el brazo de Loba o Pinillos, además de ser el transporte de productos agropecuarios y ganaderos.

---

“El brazo de Mompox quedará habilitado como ruta de navegación antes de finalizar el año, favoreciendo el desarrollo social, ambiental y económico de toda la región Momposina”

---

## Movimiento de carga, principal motor del río Magdalena

En estos tres años, la carga por nuestro río Magdalena no solo se ha dinamizado, sino que también ha aumentado. En 2018, la carga movilizada por la Zona

Portuaria de Barranquilla alcanzó 11.305.000 toneladas movilizadas, mientras que en 2019 ascendió a 11.348.000 toneladas. El 2020 registró un movimiento de 10.522.460 toneladas, ante el impacto de emergencia sanitaria.

Las toneladas de tráfico portuario (importaciones, exportaciones, tránsito y cabotaje) movilizadas por la Zona Portuaria de Barranquilla, entre enero y septiembre del 2021 crecieron un 14% respecto a enero — septiembre del 2020.

## Más estrategias para intervención de la infraestructura fluvial

### → Pacto por la infraestructura

El Pacto por el Crecimiento del Sector de la Infraestructura, suscrito en 2020 por el Gobierno nacional y el sector privado, identificó acciones en el corto, mediano y largo plazo que se deben desarrollar, tanto desde el sector público como desde el privado, para mejorar los indicadores de competitividad del país, en relación con los países de la región, y elevar la contribución del sector a la prosperidad nacional.

En el caso del sector infraestructura de transporte, el pacto se enfoca en superar los cuellos de botella de los modos férreo, fluvial y marítimo, enmarcado en las metas establecidas para cada modo en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022.

En ejecución de las acciones contenidas en el pacto por la infraestructura específicamente para el modo fluvial, durante el periodo objeto del informe, se realizaron mesas de trabajo con diferentes entidades como el DNP, INVIAS y Cormagdalena, donde se elaboran los documentos que serán soporte para la expedición del

proyecto tipo de muelles fluviales; el objetivo es poner a disposición de los entes territoriales una herramienta que les permita desarrollar su infraestructura con un enfoque costo-eficiente, buscando una mayor accesibilidad de los territorios y mayor movilidad de la población, resolviendo algunas problemáticas como lo son la dificultad para el transporte de pasajeros, carga y mercancías a través de las vías fluviales de Colombia.

### → Plan Todos Somos PAZcífico

A través del eje “Conectividad” de este Plan, se ha venido avanzando en el mejoramiento de las condiciones de transporte de carga y pasajeros mediante la construcción de muelles, seguridad del transporte y señalización de esteros, junto a un componente de fortalecimiento institucional. En este contexto, se espera intervenir 7 muelles:

- En Nariño: La Tola, Mosquera, El Charco, Olaya Herrera, Santa Barbara de Iscuandé
- En Cauca: Timbiquí y López de Micay

En octubre de 2021 el contrato de consultoría para los estudios y diseños de muelles e instalaciones portuarias y señalización de la vía navegable, que incluye los ajustes del diseño del muelle de La Tola se encuentra en proceso de perfeccionamiento del contrato.

También se encuentra en proceso de perfeccionamiento del contrato, la consultoría para la estructuración del modelo de administración, operación y mantenimiento de los terminales portuarios piloto en La Tola Nariño.

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

Los puertos cumplen una doble función en el sistema de transporte intermodal, por una parte, son los nodos de infraestructura por los cuales ingresa y sale la mercancía hacia y desde el país. Por otra parte, son puntos en los que la carga se consolida y desconsolida, en los cuales la eficiencia logística debe aprovecharse para promover la reducción de tiempos y costos logísticos.

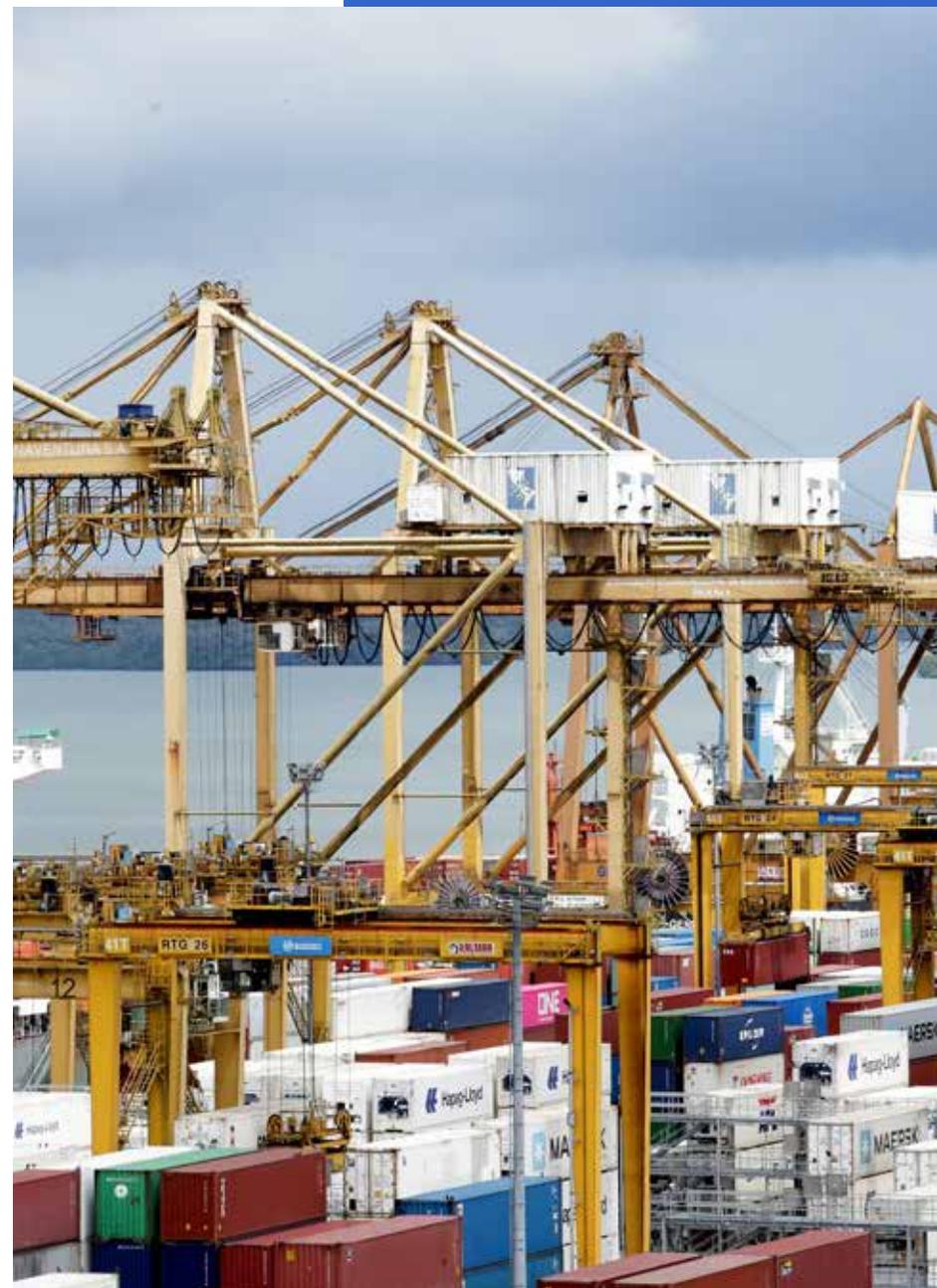
### Política Portuaria

La nueva política portuaria está encaminada a promover una institucionalidad moderna, planificar el desarrollo del sector portuario bajo una visión de intermodalidad con una perspectiva de largo plazo donde se racionalice de manera adecuada y sostenible el uso de los recursos e infraestructura costera, dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 2 de la Ley 1 de 1991.

Esta política consta de seis componentes así:

Institucionalidad y gobernanza portuaria. A partir de los dos estudios realizados en 2020 con la Universidad de los Andes y el DNP para identificar los retos y potencialidades en materia de institucionalidad y gobernanza, hoy se cuenta con los elementos esenciales para el fortalecimiento de la figura de autoridad portuaria en el país.

- **Tarifas.** El Ministerio de Transporte adelanta un análisis económico, legal, estadístico y financiero que no solo toma en cuenta lo establecido en el artículo 20 de la Ley 1 de 1991, sino que también toma en cuenta diferentes elementos relacionados con la competitividad del sector con el fin de establecer un panorama completo y robusto que permita tomar una decisión acertada, basado en la competitividad del sector, y no únicamente en lo que corresponde a número de oferentes, y servicios, anticipándonos a posibles consecuencias y teniendo en cuenta las particularidades que los servicios públicos requieren, para así lograr una mejora continua para oferentes y usuarios.
- **Actualización del Plan de Ordenamiento Físico Portuario y Ambiental.** El Ministerio de Transporte con el apoyo del DNP y las entidades del orden nacional, trabajan en la actualización del Plan de Ordenamiento Físico Por-



tuario y Ambiental del 2008. Este plan contiene definiciones concretas sobre uso del suelo para el desarrollo portuario marítimo, lo que le permitirá al Estado y a las instituciones ambientales, regionales o municipales, en los ámbitos técnicos, ambientales y de planificación, contar con una herramienta de orientación para decidir, dentro del marco normativo de sus competencias, sobre los intereses públicos o privados en la destinación de zonas de uso público para desarrollos marítimo-portuarios.

- **Revisión y ajuste fórmula de contraprestación.** Con el apoyo del DNP se contrató un estudio para analizar de forma integral las metodologías de contraprestación portuarias vigentes en Colombia, e identificar oportunidades de mejora que permitan implementar cambios para optimizar la fórmula del documento CONPES 3744 de 2013. A la fecha, se cuenta con la recomendación de la consultoría sobre el ajuste a la fórmula de contraprestación vigente, la cual está siendo analizada al interior del sector para su inclusión en la Política Portuaria.
- **Incidencia económica de los contratos de concesión portuaria en los puertos marítimos en Colombia.** El Ministerio de Transporte en compañía de las entidades del sector (ANI – Cormagdalena – UPIT) avanza en el análisis de las recomendaciones derivadas del estudio de la CEPAL “Incidencia económica de los contratos de concesión portuaria en los puertos marítimos en Colombia”, donde se revisaron de manera general las concesiones portuarias con el fin de identificar: i) Incidencia económica, ii) Estado actual de la operación Portuaria en Colombia y iii) Retos sobre la operación Por-

tuaria y que merecen atención hacia el futuro y IV) los lineamientos y/o estrategias que le permitan país contar con herramientas para continuar con la operación de los puertos una vez se termine el tiempo otorgado en concesión.

- **Revisión, análisis de inversiones públicas y privadas.** Se trabaja en cuatro líneas: i) Identificaciones de las inversiones ejecutadas en el marco de lo establecido en el CONPES 3744 de 2013; ii) Revisión y análisis para la identificación de posibles inversiones en nuevas instalaciones portuarias; iii) Revisión y análisis del banco de proyectos resultado del estudio de capacidad y demanda portuaria del DNP (IDOM); y iv) Revisión y análisis de las inversiones públicas que deben hacerse para la conectividad portuaria, y las privadas que deben estimularse.

### **Plan Nacional de Dragados: Recomendación uso benéfico del material de Dragados**

El Plan Nacional de Dragados Marítimos (PNDM) expedido en el 2017, cuyo objetivo principal fue fortalecer la posición competitiva del comercio internacional de Colombia, proporcionando buena accesibilidad a sus diferentes zonas portuarias marítimas, identificó entre otros, la necesidad de analizar alternativas para la disposición del material dragado, esquemas de financiación, nuevas formas de contratación, y mejora de la gobernanza.

En este sentido en el Plan Nacional de Desarrollo del cuatrienio se incorporaron medidas para el cumplimiento de las recomendaciones del Plan. En este sentido, teniendo en cuenta la experticia del Reino de

los Países Bajos en materia de dragados y reúso del material que se extrae de esta actividad, desde 2019 Colombia ha venido recibiendo el apoyo técnico de ese país para la implementación de las recomendaciones de PNDM, incluyendo el uso benéfico del material de dragados, por lo cual en el segundo semestre de 2021 en el marco de la cooperación de países bajos se realizó la contratación de una consultoría mediante un consorcio multidisciplinario Colombo – holandés, para el proyecto denominado uso benéfico del materiales dragados – Construir con la naturaleza.

El objetivo de esta cooperación, de acuerdo con la experiencia que tiene países bajos y el análisis nacional e internacional, es poder contar con elementos para la definición de lineamientos de política y de normatividad (reglamentación) que permita el uso benéfico del material extraído de los dragados en Colombia.

Las actividades a desarrollar son las siguientes:

**Actividad 1.** Oportunidades para ampliar la gama de usos benéficos del material dragado: Identificación e análisis de las diferentes oportunidades de usos benéficos de los materiales dragados en el contexto colombiano.

**Actividad 2.** Estudios de casos y ejemplos de marcos jurídicos y requisitos normativos: Se adelantará un análisis para considerar las implicaciones legales y políticas de la adopción de marcos similares en el sistema normativo colombiano.

**Actividad 3.** Estudio de caso en Buenaventura: Se identificará una solución concreta para el uso de los materiales de los dragados de mantenimiento en Buenaventura y se diseñará un modelo de negocio incluyendo los requerimientos técnicos y operacionales. También se analizarán los posibles usos benéficos

de los materiales obtenidos en procesos de dragado capital, basados en información técnica.

**Actividad 4:** Evento final de intercambio Los resultados de las actividades 1, 2 y 3 se resumirán y presentarán en el evento final de intercambio en Bogotá, con la posibilidad de asistir virtualmente incluyendo la traducción simultánea. En este evento se socializarán los resultados de la consultoría en torno a los factores habilitantes y las barreras más relevantes para la reutilización del material de dragado en Colombia.

En desarrollo de este proyecto se han realizado talleres con entidades del Gobierno nacional y privados, región Caribe y pacífico, donde se socializó el contexto y alcance del proyecto y se realizaron preguntas orientadoras que le permitirán al consorcio realizar el análisis establecido en el marco de la consultoría.

## Desarrollo de Infraestructura Portuaria

Para las vigencias 2020 y 2021 se ha garantizado la prestación del servicio continuo de las terminales portuarias enmarcado en los contratos de concesión portuaria, brindando apoyo a la gestión por la actual contingencia generada por el COVID-19. En este sentido se han establecido protocolos de bioseguridad para permitir el desarrollo de las operaciones de cada terminal.

A continuación, se relacionan los logros más significativos:

### → Zona Portuaria de la Guajira

En 2020 y 2021 se expidieron por parte del Ministerio de Transporte, los actos administrativos que permiten

la prestación de servicios a terceros no vinculados con la Sociedad concesionaria, facilitando así el ingreso de las cargas de proyecto necesarias para los Parques Eólicos a construir en el norte del país, en línea con las metas del Plan Nacional de Desarrollo vigente.

### → Zona Portuaria de Cartagena

**Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Cartagena - CONTECAR.** Se logró la incorporación de capacidad portuaria a través de inversiones adicionales por aproximadamente 33 millones de dólares, los cuales se traducen en equipos para cargue y descargue que actualmente se encuentran operativos.

**Sociedad Portuaria Regional de Cartagena.** En diciembre de 2019 se otorgó un plazo de 24 meses a la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, para la ejecución de obras de adecuación de nuevos patios de contenedores que totalizan un área de 29.704 metros cuadrados. En agosto de agosto de 2021 mediante resolución 20213030012835, la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena cuenta con el cronograma a marzo de 2022.

La inversión, que alcanza los 6,6 millones de dólares, pretende ampliar los espacios para almacenamiento, que ya alcanzaron el 92% de su capacidad, y de esta manera continuar con el compromiso de mantener y fortalecer la creciente operación portuaria que se mueve por este puerto. Las obras por desarrollar incluyen la demolición de dos bodegas, así como la adecuación de 20 cobertizos, que tienen un avance del 55% en pavimentación, y la reubicación de cinco edificios en los que actualmente funcionan oficinas administrativas, servicios generales y operaciones, sala de capacitación y entrenamiento, oficinas de seguridad industrial, salud ocupacional y medio ambiente;



así como oficinas de autoridades como el ICA, Invima, DIAN, Policía Antinarcóticos y autoridades sanitarias.

**Sociedad Portuaria Zona Franca Argos S.A.** Se ejecuta el Plan de inversiones de 31,77 millones de dólares frente al cual se tiene un avance de ejecución del 96% con corte a septiembre de 2021.

**Compañía Puertos Asociados S.A.** – COMPAS S.A.-Cartagena. Terminación de inversión física y financiera, así como su imputación por un valor aproximado de 22,9 millones de dólares.

**Sociedad Portuaria Puerto Buenavista S.A.** Mediante Otrosí No. 03 del octubre de 2020 se modificó el Plan de Inversiones por un valor de 2.852.580 de dólares y se incorporaron obras de inversión para modernizar la Infraestructura mediante nuevos equipos y tecnología para la optimización y mejora de la operación portuaria para la movilización de amoníaco y graneles secos, además de acondicionamiento y mejora del patio de descarga para mejorar la logística y rendimientos en la operación.

**Sociedad Portuaria Bitá RM S.A.** En abril 2021 se suscribe Contrato de concesión portuaria No. 002 entre Sociedad Portuaria Bitá RM S.A y la Agencia Nacional de Infraestructura, con un plan de inversiones por 254.034 dólares constantes 2019, para la reconstrucción de la placa en concreto del muelle, adecuación de la zona de uso público terrestre concesionada, adecuación y remodelación de oficinas.

**Sociedad Portuaria Dexton S.A.** En abril de 2021 se suscribe Otrosí 3 con Sociedad Portuaria Dexton S.A: Desplazamiento en el tiempo de inversiones contractuales, a ejecutarse en 2024-2025 por 3.284.551 de dólares, inclusión inversión adicional “Automatización de cierre y apertura de línea de GLP” por 4.514 dólares

a ejecutarse en 2024-2025, transacción por presuntos incumplimientos, regularización de fondeos de Interventoría de obras e inversiones, para las inversiones a realizar en el año 9 del Plan de Inversiones y ajuste alpha de la contraprestación. El costo de la Interventoría es asumido en su totalidad por el concesionario, que deberá garantizar la suma de 760,25 millones de pesos, en pesos estimados de diciembre del año 9 del plan de inversiones (años 2024-2025).

**Sociedad Portuaria Del Dique.** Terminación del Plan de Inversión - Construcción Muelle y Bitá de amarre (602.000 dólares)

**Sociedad Portuaria Operadora Internacional.** Suscripción del Otrosí No. 2 de 2021. Reemplazo de Relimpia del canal de acceso y del muelle, por un refuerzo estructural del muelle, consistente en la construcción de dos piñas de atraque, lo que permitirá recibir mega-yates y embarcaciones de más de 120 metros de eslora. Esta construcción tiene un valor de 486.782 dólares.

### → Zona Portuaria Golfo de Morrosquillo

**Sociedad Portuaria COMPAS Tolú.** Se logró la culminación de la ejecución del plan de inversiones con una inversión en la zona de uso público por un valor de 28,6 millones de dólares.

**Compañía de Puertos Asociados Compas Tolú.** Terminación Plan de Inversión por 28,6 millones de dólares.

### → Zona Portuaria de Urabá

**Sociedad Portuaria Puerto Bahía Colombia de Urabá S.A.** Dinamización y expansión de la zona portuaria de turbo a través del desarrollo del proyecto portuario

Puerto Bahía Colombia de Urabá - Puerto Antioquia, con una inversión en la zona de uso público por aproximadamente 300 millones de dólares y en la zona privada de apoyo por aproximadamente 420 millones y una proyección en generación de empleo directo de 1.900 durante la construcción y 1.000 durante la operación. En este sentido, Puerto Antioquia contará con un muelle de 91 metros x 570 metros, cinco posiciones de atraque, un viaducto de doble calzada para el tránsito de tractocamiones entre la plataforma y el puerto en tierra, que permita el tránsito de hasta ocho tractomulas.

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

**Sociedad Portuaria Punta de Vaca S.A.** Terminación Plan de Inversión, ítem instalación de boyas por un valor de 5.000 dólares respecto instalación de boyas.

### → Zona Portuaria Buenaventura

**Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.** Ejecución de Inversiones por un valor aproximado de 957.713 dólares en 2020, y por un valor aproximado de 234.441 dólares en 2021.

**Sociedad Portuaria Energética Multipropósito y Contenedores Puerto Solo Buenaventura S.A.** –“Puerto Solo S.A.”. En enero de 2021 se suscribe Contrato de concesión portuaria No. 001 entre Sociedad Portuaria Energética Multipropósito y Contenedores Puerto Solo Buenaventura S.A. –“Puerto Solo S.A.” con un plan de inversiones por 106,8 millones de dólares constantes

a 2019, para la construcción y operación de un nuevo terminal portuario especializado en hidrocarburos con inicio de ejecución en el año 2022; este estará ubicado en la bahía de Buenaventura.

#### **Sociedad Portuaria Puerto Industrial Aguadulce S.A.**

En el periodo 2020 - 2021 se desarrolló inversión en patios de contenedores estimada en 1,5 millones de dólares: a nivel general se encuentra en desarrollo la propuesta de desplazamiento de inversiones la cual propone un cronograma de inversiones a ejecutar hasta el año 2026, este cronograma presenta inversiones por un total de 370,16 millones de dólares. Al comparar con el plan de inversiones aprobado en la resolución 1118 de 2016 el cual estableció inversiones por valor de 322 millones de dólares aproximadamente, se presenta un incremento de 48.16 millones de dólares.

**Sociedad Grupo Portuario S.A. - LOTE A1-A2.** En el mes de agosto de 2021, se suscribió el Otrosí No. 1, por medio del cual se autorizó el reemplazo de los equipos del plan de inversiones referentes a la mecanización de la Bodega “Milenio” por equipos especializados para el cargue directo de carbón, con una inversión total de 1,19 millones de dólares.

#### → **Canal de acceso del Puerto Marítimo de Providencia**

Este canal inició trabajos de dragado de profundización en diciembre de 2020 y culminó en abril de 2021; se llegó aproximadamente a 6 metros de profundidad en el calado, dragando un volumen total de 280 mil metros cúbicos, para que las embarcaciones de mayor calado y tonelaje puedan ingresar de manera segura al muelle municipal. Así mismo, fueron trasladados y protegidos 250 metros cuadrados de pastos marinos existentes, así como el total de la fauna que habita la zona de intervención.

En este proyecto se realizó una inversión de 22.132 millones de pesos.

#### → **Estero San Antonio**

El Gobierno adelanta la concertación de la ruta crítica con la Mesa de Comité de Paro Cívico de Buenaventura, en la cual se está revisando la ejecución en dos etapas, la primera una revisión, actualización y ajuste de estudios y diseños; y segunda etapa, la ejecución de las obras.

Se proyecta que en diciembre del año 2021 este definido el alcance entre las partes, para realizar la contratación en el año 2022.

#### → **Dragado de Profundización del Canal de Acceso al Puerto de Tumaco**

El Gobierno, a través del INVIAS, culminó en el mes de abril de 2021 los estudios y diseños de Profundización

del Canal de Acceso al Puerto de Tumaco, insumo para continuar con la consultoría y así obtener la licencia ambiental, el cual se espera tener como producto en el primer semestre del 2022.

#### → **Puertos de Buenaventura y Tumaco**

Se realizó el dragado de mantenimiento de los canales de acceso a los puertos de Buenaventura y Tumaco, el cual culminó en el mes de noviembre de 2020, donde se retiraron 2.3 millones metros cúbicos en el Valle del Cauca y 251 mil metros cúbicos de sedimentos, con una inversión de 31.760 millones de pesos.

Así mismo, en el año 2021 se adelanta la ejecución el dragado de mantenimiento en el canal de acceso al puerto de Buenaventura, con una inversión de 26.800 millones de pesos.



## OBJETIVO 5: TRANSPORTE AÉREO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS.

Con la declaratoria de pandemia por parte de la OMS por COVID-19, aunque el transporte de carga se mantuvo para garantizar el abastecimiento (alimentos e insumos médicos) y se realizaron vuelos humanitarios para el transporte de pasajeros, hubo una reducción casi total del transporte aéreo de pasajeros en el país y en el mundo.

Sin embargo, desde el inicio de la pandemia, el Gobierno nacional tuvo claro que el sector aéreo era clave para el desarrollo económico del país, razón por la cual procedió con la adopción de medidas que fueron indispensables no solo para mantener la sostenibilidad del sector, sino que también estuvieron enfocadas en contrarrestar los efectos negativos que se empezaban a producirse sobre cada uno de los agentes involucrados en la industria aeroportuaria.

En materia de infraestructura de servicios, se adecuó y dispuso la infraestructura necesaria para señalar todas las áreas públicas de atención a pasajeros y las áreas administrativas, en pisos, sillas, paredes, etc., indicando el distanciamiento físico reglamentario; se instalaron barreras físicas (acrílicos) en los counters o puestos de atención al viajero, se instalaron lavamanos portátiles, tapetes de desinfección y carpas para ampliar áreas de espera y brindar comodidad al pasajero en filas y tamizajes; se instalaron dispensadores electrónicos de gel antiséptico en áreas públicas, garantizando que siempre estuvieran abastecidos y se implementaron acciones para el manejo de residuos de riesgo biológico.

No obstante las medidas implementadas, en el año 2020 el movimiento de viajeros alcanzó aproximadamente 13,1 millones frente a 41,3 movilizados en el año 2019, lo que significó una reducción cercana al 68,3%. De estos, cerca del 30% fueron internacionales y el 70% nacionales.

Específicamente en septiembre de 2020, se inició la Fase II de reactivación moderada de vuelos domésticos con la entrada en operación de 31 aeropuertos más y se dio reinicio a las operaciones internacionales lo cual se vio reflejado en un crecimiento significativo de conectividad. En noviembre de 2020 se inició la Fase III, consolidándose de esta manera la reactivación de vuelos domésticos, bajo la aplicación estricta de los protocolos de bioseguridad y las restricciones de capacidad establecidas para cada uno de los aeropuertos. Se incluyeron en esta fase, además de los que ya venían operando en fases anteriores, los aeropuertos de Tolú (TLU) y Providencia (PVA). Así



las cosas, entre el 1 de noviembre y el 31 de diciembre de 2020 se movilizaron 2.412.142 pasajeros en 25.309 vuelos. A finales de noviembre se reiniciaron 98 rutas domésticas representando el 89% del total de rutas en dicho mercado.

De forma paralela a la fase III de reactivación doméstica, se inició el 21 de septiembre de 2020, la fase I de activación selectiva de la conectividad internacional de vuelos comerciales, en los aeropuertos de Rionegro, Cartagena y Cali que se consolidó el 1 de noviembre de 2020. En esta fase se logró aumentar a 30 destinos las rutas internacionales.

Entre el 1 de septiembre y el 31 de diciembre de 2020, durante más de 100 días de reactivación del transporte aéreo, se movilizaron un total de 4.414.672 pasajeros por vía aérea nacional (3.436.969) e internacional (977.703); en 45.781 operaciones aéreas, más de 144 rutas nacionales y 52 internacionales, con estricta aplicación de los Protocolos de Bioseguridad, diseñados e implementados por la Aerocivil, lo cual permitió a miles de ciudadanos moverse por vía aérea en condiciones de seguridad y generar confianza como gran articulador de la conectividad y reactivador de la economía.

En 2021 la reactivación del transporte aéreo sigue avanzando de manera positiva, y las cifras así lo demuestran. Entre el primero de enero y el 30 de septiembre de este año se movilizaron por vía aérea 19,9 millones pasajeros, de los cuales, 15 millones corresponden a viajeros nacionales y 4,99 millones a pasajeros internacionales. Esto representa un 65% de los pasajeros que se transportaron durante el mismo periodo de 2019; los aeropuertos de mayor movilidad son Bogotá Rionegro, Cali y Cartagena.

A este respecto, las medidas tomadas, las cuales en su mayoría continúan aplicándose, se centraron en generar un equilibrio entre la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la salud pública; lo cual dio muy buenos resultados ya que hoy se cuenta con una recuperación cercana al 85%, donde se destaca una recuperación del 95% del mercado doméstico y del 66% frente al internacional tal y como se demuestra con las cifras indicadas previamente.

---

“Las cifras demuestran que a septiembre de 2021 se movilizaron el 65% de viajeros de los transportados en el mismo período de 2019, cifra que esperamos continúe creciendo, gracias a la positiva reacción de los colombianos, que están viajando confiados en las medidas de cuidado definidas”

---

Con respecto al transporte aéreo de carga, hay que señalar que nunca se detuvo. Durante los primeros meses de la emergencia sanitaria se presentó una afectación en términos de demanda, lo que representó una disminución en la carga de importación y exportación. Sin embargo, posteriormente con el incremento de equipos e insumos médicos necesarios para atender la pandemia tanto a nivel nacional como internacional y el fomento del e-commerce en tiempos de aislamiento a nivel mundial, la carga logró cerrar la brecha generada en esos meses frente a 2019

A pesar de la crisis, la infraestructura en temas de servicios aeroportuarios y de navegación aérea tampoco paró, junto a las limitaciones y como consecuencia de la restricción de la operación comercial de vuelos

dentro del territorio nacional, se logró avanzar y culminar obras en menor tiempo de lo programado inicialmente.

A este respecto, se destaca la finalización temprana de los proyectos de rehabilitación de la pista sur del Aeropuerto El Dorado y rehabilitación de pista y calles de rodaje del Aeropuerto de Barrancabermeja, los cuales estaban programados en catorce (14) meses, y se ejecutaron en apenas cinco (5) meses. De igual forma se avanzó en la rehabilitación de pista en los Aeropuertos de Paipa, Ibagué y Valledupar. Se dio prioridad a las obras en ejecución, aprovechando hasta donde fue posible, la disminución de las operaciones para incrementar los ritmos de trabajo.

## **Aeropuertos concesionados con obras de modernización**

### ➔ **Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz (Atlántico)**

En el primer semestre del 2021 se adelantaron obras que contemplan la operación de áreas adicionales de la terminal, Ampliación zona de parqueadero, acabados finales muelle nacional, adecuación muelle internacional y Corredor Estéril Ala Internacional puente 5-7.

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

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

### → Otros Aeropuertos Intervenido

Durante toda la vigencia de los contratos de concesión se desarrollan actividades de operación y mantenimiento en los 16 aeropuertos concesionados.

Específicamente, los aeropuertos José María Córdova de Rionegro, El Caraño de Quibdó; Las Brujas de Corozal; Los Garzones de Montería y Antonio Roldán de Carepa fortalecieron su seguridad operacional con obras de mantenimiento para poner a punto las terminales aéreas concesionadas, en el marco del proceso de reactivación económica del país. Estas intervenciones tuvieron una inversión de 1.440 millones de pesos.

El Aeropuerto de Quibdó fue el más intervenido, ya que, al ser una ciudad tan húmeda, sus superficies de pistas y plataformas se ven afectadas. Allí se intervinieron todas las zonas de parqueo de la plataforma, para garantizar la seguridad de la aviación.

Dentro de las intervenciones realizadas, se destacan las siguientes en cuanto a la señalización horizontal en el lado aire de los seis aeropuertos, para un total de 8.983 metros cuadrados intervenidos.

- Aeropuerto José María Córdova (Rionegro): Pista – 1.566 metros cuadrados.
- Aeropuerto Olaya Herrera (Medellín): Pista, calles de rodaje y plataformas – 1.347 metros cuadrados.

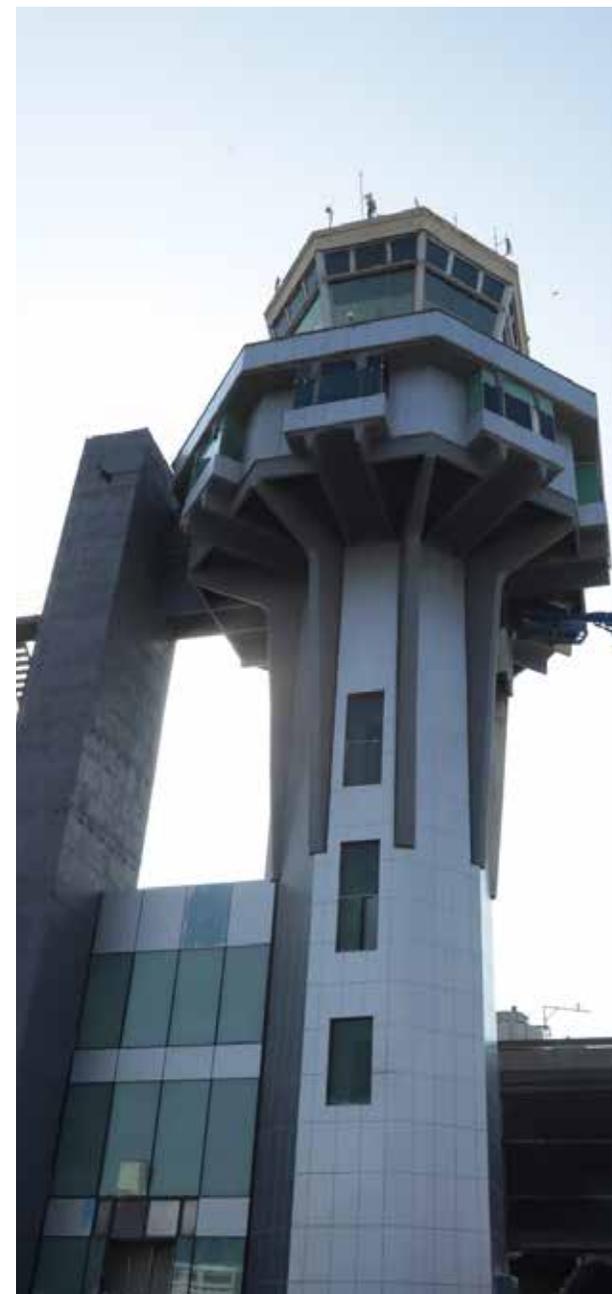
- Aeropuerto El Caraño (Quibdó): Pista, calles de rodaje y plataformas –
- 1.732 metros cuadrados.
- Aeropuerto Los Garzones de (Montería): Pista – 1.926 metros cuadrados.
- Aeropuerto Las Brujas (Corozal): Pista y plataforma – 1.382 metros cuadrados.
- Aeropuerto Antonio Roldán (Carepa): Pista y plataforma – 1.029 metros cuadrados.

Así mismo, se realizaron las siguientes intervenciones en cuanto a la sustitución de la carpeta asfáltica (parcheos), para un total de 4.068 metros cuadrados intervenidos.

- Aeropuerto José María Córdova (Rionegro): Pista principal y paralela – 2.191 metros cuadrados.
- Aeropuerto Olaya Herrera (Medellín): Pista principal – 1.770 metros cuadrados.
- Aeropuerto Los Garzones de (Montería): 107 metros cuadrados.

Y las siguientes intervenciones en cuanto a los sellos de fisuras en la capa de rodadura del pavimento, para un total 6.548 metros lineales.

- Aeropuerto José María Córdova (Rionegro): Pista – 2.948 metros lineales.
- Aeropuerto Olaya Herrera (Medellín): Pista – 3.000 metros lineales.
- Aeropuerto Los Garzones de (Montería): Pista – 600 metros lineales.



## Aeropuertos no concesionados mejorados en su infraestructura física

### → Aeropuerto El Embrujo (Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina)

En noviembre de 2020 el huracán Iota alcanzó la categoría cinco y chocó en Colombia. La mayoría de los daños se presentaron en la isla de Providencia y desde los primeros días el Gobierno nacional se puso la meta de reconstruir la isla; frente al aeropuerto de Providencia, como parte del Plan 100 días, se realizó el cerramiento con malla y tubería existente con una inversión de 721 millones de pesos. Adicionalmente se rehabilitaron edificaciones donde se ejecutaron actividades de instalación de ventanería, instalación de cubierta, resane de pintura a edificaciones y demás actividades para acondicionar estructuras aeroportuarias con una inversión de 810 millones.

Se encuentra en ejecución el contrato por 58.742 millones de pesos, a través de FINDETER, para el desarrollo de la asistencia técnica y administración de recursos, para la construcción de la nueva terminal de pasajeros, plataforma e infraestructura conexas del aeropuerto. Adicionalmente se está tramitando ante Ministerio de Hacienda y Departamento de Nacional de Planeación una vigencia futura para la construcción de la nueva torre de control, de acuerdo con los diseños ajustados para la resistencia de huracanes categoría cinco; el valor de la vigencia futura es de 16.100 millones.



## → Aeropuerto Internacional Alfredo Vázquez Cobo (Amazonas)

La moderna terminal aérea de Leticia fortalece la conectividad aérea nacional e internacional con la región amazónica y se convierte en un nodo importante que genera turismo y contribuye a la reactivación económica de la región y del país.

En diciembre de 2020 se entregaron las obras de modernización del Aeropuerto Internacional de Leticia con la construcción de la terminal aérea más grande del sur del país, pasando de 1.704 a 11.136 metros cuadrados, con llegadas y salidas internacionales, un terminal de carga de 930 metros cuadrados a 2.190 metros cuadrados, con 8 bodegas amplias para entrada y salida de mercancía e instalaciones administrativas para la DIAN y la Policía.

Adicionalmente, entró en funcionamiento la zona de urbanismo de 46.000 metros cuadrados que contempla áreas comunes, parqueaderos, vías de acceso y cicloruta. De la misma manera se entregó el cuartel de bomberos, se amplió la pista en 300 metros garantizando una mayor longitud de pista efectiva, se realizó la construcción y ampliación de una nueva plataforma que pasó de 16.206 a 43.071 metros cuadrados y se culminó la construcción de la torre de control que pasó de 115 a 1.877 metros cuadrados, con una inversión total de 187.541 millones de pesos.

En julio de 2021 finalizó la rehabilitación de la pista; construcción, cerramiento y franjas de seguridad, con una inversión de 56.694 millones de pesos.



### → **Aeropuerto Antonio Nariño (Nariño)**

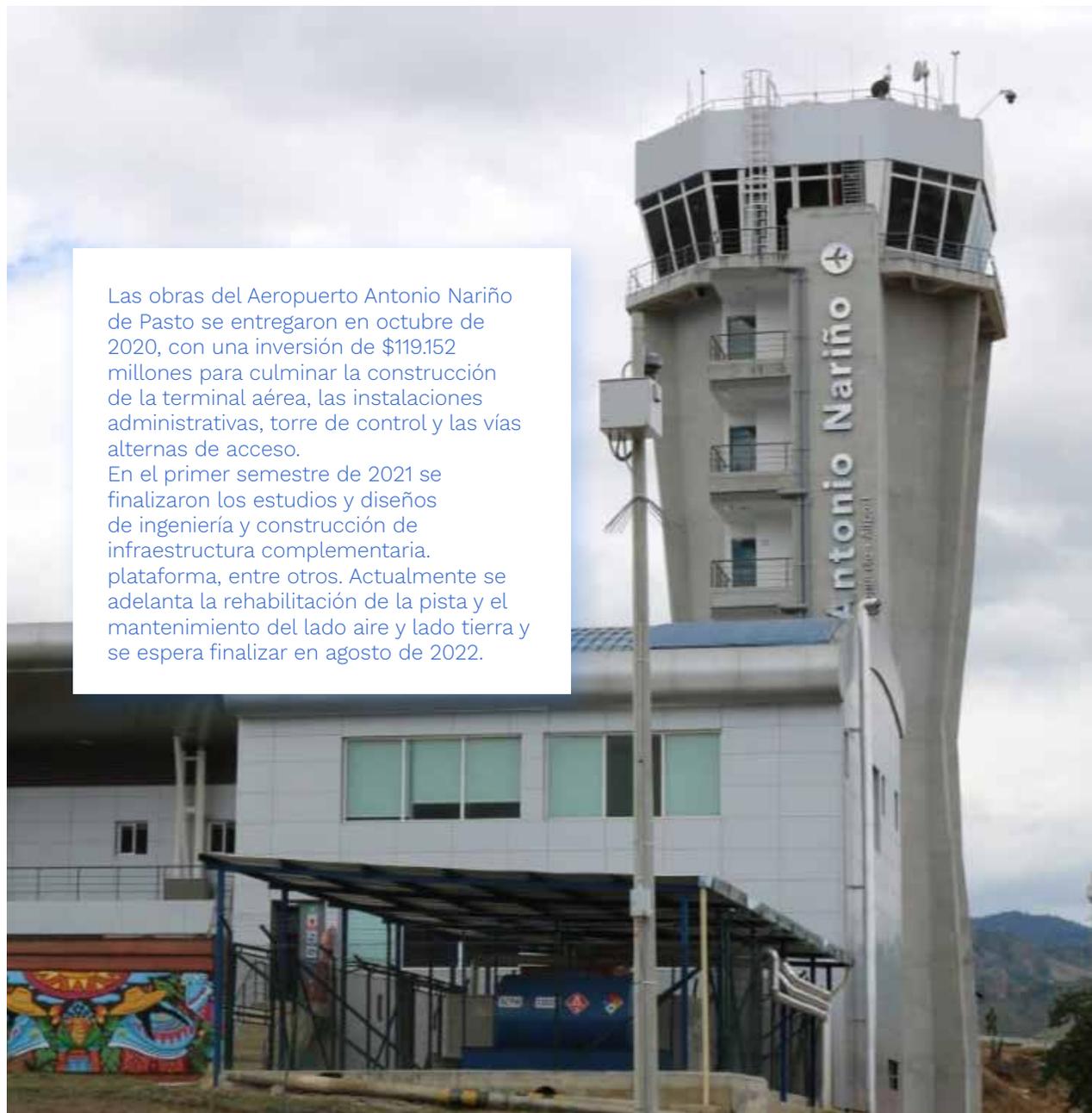
Las obras para culminar la construcción y poner en servicio la terminal aérea, las instalaciones administrativas, torre de control y las vías alternas de acceso se recibieron en 2018 con un avance del 70% aproximadamente y se finalizaron en octubre de 2020 con una inversión de 119.152 millones aproximadamente.

Así las cosas, en el primer semestre de 2021 se finalizaron los estudios y diseños de ingeniería y construcción de infraestructura complementaria. Actualmente se adelanta la rehabilitación de la pista y el mantenimiento del lado aire y lado tierra, el cual se espera finalizar en agosto de 2022.

### → **Aeropuerto Internacional el Edén de Armenia**

Se adelantó la modernización del Aeropuerto Internacional El Edén de Armenia con una inversión total de 116.000 millones de pesos. En tal sentido, se culminaron las obras de construcción del terminal (internacional) y el mantenimiento de pista, calles de rodaje, plataforma, terminal y canales y zonas de seguridad.

Además, se concluyeron los estudios, diseños y la construcción de las franjas de seguridad.



### → **Aeropuerto Internacional El Dorado: Luis Carlos Galán Sarmiento**

En este aeropuerto se concluyó la rehabilitación de la pista sur y el mantenimiento de las calles de rodaje de esta pista, incluyendo las calles transversales, lo que permite contar con un aeropuerto más seguro y competitivo.

Actualmente se ejecutan obras para la terminación de la calle de rodaje Lima, construcción del box culvert (paso a desnivel), obras complementarias y algunos mantenimientos integrales.

### → **Aeropuerto Guillermo León Valencia (Cauca)**

Actualmente se avanza en la construcción de la terminal que tenía un área inicial de 1.742 metros cuadrados y pasa a un área de 5.511 metros cuadrados; el área de la plataforma inicial era de 19.280 metros cuadrados y pasa a una plataforma de 26.659 metros cuadrados, con una inversión de 43.884 millones de pesos.

Se avanza en la construcción de la nueva torre de control; la inicial era 21 metros de altura, pasa a una torre de 33 metros, con una inversión de 5.978 millones de pesos.

## **Mantenimiento de aeropuertos**

Con el objetivo de garantizar la seguridad operacional y la conectividad en un mayor número de aeropuertos de Colombia, se ejecutaron obras de mantenimiento de obras civiles (edificaciones, pistas, calles de rodaje, zonas de seguridad, entre otros) en diferentes aeropuertos del país, ubicados en entre otros en Santa

Marta, Mompo, Flandes, Neiva, Pitalito, San Vicente del Caguán, Cúcuta, Popayán, Tumaco, Saravena, Valledupar, Armenia, Popayán, Ipiales, San Andrés, y Villavicencio. Estas intervenciones se lograron gracias a una inversión cercana a los 30.000 millones de pesos.

“La Aeronáutica Civil destina 4,27 billones de pesos 2018-2022, valor total durante este cuatrienio, al fortalecimiento de la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria, la seguridad operacional, la conectividad y la sostenibilidad ambiental”.

De la misma manera resulta pertinente destacar que, se han adjudicado 57 contratos de mantenimiento rutinario entre obra e interventoría, los cuales se pretenden ejecutar en el marco de la actual vigencia.

## **Nuevos Proyectos Aeroportuarios**

### → **APP - IP Aeropuerto de Cartagena - Rafael Núñez**

Se trata de un proyecto de Asociación Público-Privada de iniciativa privada, que hace parte de la nueva generación de concesiones (5G). Tiene por objeto el diseño y construcción de un nuevo terminal internacional, ampliación de plataforma, remodelación terminal actual, mantenimiento infraestructura Aeropuerto Rafael Núñez.

Actualmente se encuentra en etapa de factibilidad. Se estiman unas inversiones de aproximadamente 0,27 billones de pesos (Capex a diciembre de 2020).

### → **APP Aeropuertos del Suroccidente**

Proyecto de Asociación Público-Privada de iniciativa

privada, sin aporte de recursos públicos, que hace parte de la nueva generación de concesiones (5G). Su propósito es administrar, adecuar, construir, expandir, operar y explotar económicamente los aeropuertos Benito Salas de Neiva, Alfonso Bonilla Aragón de Palmira, que sirve a la ciudad de Cali, y Gerardo Tobar López de Buenaventura, con una inversión estimada 1,2 billones de pesos (Capex a diciembre de 2020).

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

### → **APP Ciudadela Aeroportuaria Cartagena de Indias**

Este proyecto se convierte en una alternativa para los viajeros que desean llegar a la capital del departamento de Bolívar, que hace parte de la nueva generación de concesiones (5G). La terminal estará ubicada en el municipio de Bayunca y servirá a la ciudad de Cartagena.

La obra contempla los estudios, diseños, construcción, operación, administración y mantenimiento de una nueva terminal aérea. Tendrá una inversión en CAPEX aproximada de 3 billones de pesos de diciembre de 2020. Actualmente, el proyecto se encuentra en estado de factibilidad en evaluación.

### → **IP Aeropuertos de San Andrés**

Este proyecto hace parte de la nueva generación de concesiones (5G) que consiste en el diseño, construc-

ción, modernización, operación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria tanto del lado aire como del lado tierra, del Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla en San Andrés. Entre las obras que se destacan se encuentra la demolición de la terminal aérea existente y la reconstrucción de una nueva terminal de pasajeros.

El valor del proyecto será cercano a 0,2 billones de pesos (Capex a diciembre de 2020); se espera que este proyecto genere cerca de 8.200 empleos directos, indirectos e inducidos estimados. Actualmente, el proyecto se encuentra en evaluación de factibilidad.

#### → APP Aeropuerto El Dorado - Campo de Vuelo.

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

Actualmente, el proyecto se encuentra en etapa de factibilidad.

Como parte de la complementación de la factibilidad técnica, se espera la realizar los ajustes técnicos en el alcance del proyecto teniendo en cuenta los resultados

del estudio de espacio aéreo y de la actualización del Plan maestro de este aeropuerto.

#### → Aeropuerto del Café AEROCAFE Etapa I

La construcción del Aeropuerto del Café es una iniciativa de desarrollo del departamento de Caldas para impulsar la conectividad aérea y el crecimiento económico de la región y de la nación. Para su financiación, en el año 2019, mediante la Ley 1955 del Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022, se determinó la constitución de un patrimonio autónomo para el desarrollo del proyecto así en octubre de 2020 la Aerocivil suscribió el contrato de fiducia mercantil de administración y pagos No. 20000838 H3 de 2020, con la Fiduciaria Colpatria, para que en adelante actúe como vocera y administradora del Patrimonio Autónomo AEROCAFE.

En enero de 2021, la Aerocivil expidió la Resolución 089 de 2021 otorgando el permiso de construcción al aeródromo denominado Aeropuerto del Café en su etapa 1 en Palestina, Caldas. Esta resolución autoriza la construcción de una franja de pista de 1.460 metros de longitud y de 30 metros de ancho, para un aeropuerto con clave de referencia 2C tomando como aeronave de diseño el ATR 72.

A la fecha se han destinado recursos para este proyecto por un valor de 250.000 millones de pesos (2019 a 2021). Los recursos para la financiación del proyecto 2022-2023 se gestionaron a través del documento CONPES 4026 de marzo de 2021 que realizó la declaración de importancia estratégica del proyecto y en abril de 2021 se autorizó el cupo de vigencias futuras asegurando recursos por valor de 198.119 millones de pesos (cifras a diciembre de 2020) para estas vigencias. En total la Nación aportará 448.119 millones de pesos y la

Región 83.739 millones de pesos.

En mayo de 2021 se dio orden de inicio a las obras de fase 1 que comprenden actividades de explanación, transporte y disposición de materiales sobrantes, así como la construcción de obras varias de drenaje; la adecuación y conformación de sitios de depósito de materiales sobrantes, necesarios para la construcción de la Etapa I del Aeropuerto del Café. Igualmente se inició el ajuste de los estudios y diseños del lado aire y el ajuste de los estudios y diseños del lado tierra, base para la contratación de la fase 3 de las obras lado tierra.

Resulta relevante señalar que para este proyecto, las entidades de orden nacional y regional cuentan con tres (3) instancias de control y gobierno, así: Comité Operativo del Convenio Marco; Comité de Fiducia y el Comité Convenio Interadministrativo con ISA Intercolombia.

## Asistencia técnica a Entidades Territoriales

Con el objetivo de fortalecer la infraestructura de transporte aéreo de las entidades territoriales propietarias de aeródromos públicos, se han destinado recursos para brindar asistencia técnica aeronáutica. En este sentido, actualmente hay 18 aeródromos recibiendo asistencia técnica, así:

Departamento		Municipio	Aeródromo
Antioquia	1	Necoclí	Necoclí
Boyacá	2	Sogamoso	Alberto Ileras Camargo
Chocó	3	Bahía Solano	José Celestino Mutis
	4	Bajo Baudó (Pizarro)	Pizarro
	5	Acandí	Alcides Fernández
	6	Juradó	Juradó
Guainía	7	Puerto Inírida	Cesar Gaviria Trujillo
	8	San Felipe	San Felipe
	9	Barrancominas	Barranco minas
Nariño	10	Santa Bárbara Iscuandé	Santa Bárbara - Iscuandé
	11	Magui Payán	Magui Payán
Vichada	12	Puerto Carreño	Cumaribo
	13	La Primavera	Jorge Julián Silva Meche
Casanare	14	Orocué	Orocué
Guaviare	15	San José Del Guaviare	Jorge E. González Torres
	16	Miraflores	Miraflores
Putumayo	17	Puerto Leguizamo	Caucaya
Santander	18	Barbosa	La Esperanza

Fuente. Aerocivil

Para su ejecución se suscribieron contratos de consultoría e interventoría por un valor aproximado de 700 millones de pesos con cada municipio.

En lo corrido de 2021, con el objetivo de continuar brindando asistencia técnica a las Entidades Territoriales propietarias de aeródromos públicos se suscribió el Convenio Interadministrativo N°21000904 H3 de 2021 y a partir de la aplicación de la metodología de priorización, se seleccionaron, las siguientes Entidades Territoriales para brindarles asistencia técnica:

Departamento		Municipio	Aeródromo
Casanare	1	Paz De Ariporo	Totumo
Santander	2	Málaga	Jerónimo De Aguayo
Nariño	3	El Charco	El Charco
Meta	4	La Macarena	Javier Noreña Valencia
Vaupés	5	Carurú	Carurú
Cauca	6	Timbiquí	Timbiquí
	8	López	López de Micay
Chocó	7	Riosucio	Riosucio
	10	Bahía Solano	Cupica
Guainía	9	Puerto Inírida	Caño Colorado
Valle	11	Cartago	Santa Ana
Antioquia	12	Vigía del Fuerte	Vigía del Fuerte
Amazonas	13	La Chorrera	Virgilio Barco Vargas

Fuente. Aerocivil

Para estos trece (13) aeródromos fueron autorizadas vigencias futuras; actualmente se adelanta el proceso de contratación de consultoría e interventoría de estos aeropuertos.

## Conectividad nacional e Internacional

De manera continua se reciben, estudian y autorizan solicitudes de las diferentes aerolíneas para operar nuevos trayectos dentro y/o fuera de Colombia. En ese sentido durante el periodo comprendido entre el noviembre de 2020 y septiembre de 2021, la autoridad aeronáutica autorizó un total de 154 nuevas rutas aéreas (77 internacionales y 77 nacionales) fortaleciendo así la competitividad y la economía de Colombia.

En el mismo periodo, se celebraron tres (3) audiencias públicas en las que se presentaron 7 proyectos que fueron aprobados y que incluyen trámites como la solicitud de aprobación para la adición de rutas a los permisos de operación en diferentes modalidades como explotador extranjero de transporte de pasajeros, correo y carga. Se tiene programada una audiencia pública para el próximo 25 de noviembre del 2021, en la que se presentarán tres (3) proyectos.

Así mismo, se afianzó y consolidó la conectividad regional con la realización de seis (6) mesas de conectividad aérea regional, así: Magangué y Mompo (Bolívar, diciembre 2020); Málaga y San Gil (Santander, marzo 2021); Tame, (Arauca, abril 2021); Paipa (Boyacá, julio 2021), Popayán (Cauca, agosto 2021); El Banco (Magdalena, septiembre 2021) y una (1) rueda de negocios en Villavicencio (Meta, junio 2021).

A través de estas mesas, la Aerocivil sirve como facilitador entre los operadores aéreos, autoridades departamentales y locales, cámaras de comercio, gremios empresariales y demás actores, para buscar de consensos para lograr una mejor conectividad aérea regional y mostrar casos de negocio a los operadores aéreos sobre rutas que involucren a la región, para que

éstos estimen un incremento en la oferta de servicios en nuevos destinos y/o el aumento de frecuencias en aquellas que vienen siendo servidas.

## Acuerdos celebrados

Con el objetivo de incrementar el número de acuerdos celebrados en materia aerocomercial con otros países, se avanzó en la suscripción de un acuerdo de servicios aerocomerciales con el Reino de Marruecos; actualmente se está adelantando la negociación del Acuerdo de estos servicios con Austria.

De otra parte, en diciembre de 2020, Aerocivil suscribió con la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) un Acuerdo de Cooperación Técnica, con el objetivo de brindar el apoyo necesario en actividades relacionadas con la seguridad operacional, el fortalecimiento institucional de la Entidad y el reconocimiento de productos aeronáuticos certificados por EASA. Este Acuerdo establece el reconocimiento de aeronaves y partes aeronáuticas emitidas por EASA, en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea, en concordancia con los lineamientos señalados en la legislación aeronáutica colombiana; también determina la cooperación que presentará EASA en temas normativos y de seguridad operacional.

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

Como se ha señalado anteriormente, la infraestructura de transporte es de significativa importancia tanto para el mejoramiento de la competitividad del país, como para la calidad de vida de colombianos. Si bien la calidad de infraestructura del modo carretero ha mejorado durante la última década (ascendió 13 posiciones entre el ranking del Foro Económico Mundial 2017 y el de 2019), persisten dificultades en aspectos como la gestión predial, social y ambiental, que impiden finalizar los proyectos en ejecución.

De igual manera, resulta clave la necesidad de identificar nuevas fuentes de pago e incentivos para la atracción de capital privado para los nuevos proyectos, en todos los modos de transporte. No menos importante es la conectividad de la red vial terciaria, fundamental para conectar los centros poblacionales con la red secundaria y los corredores arteriales, mejorando así la productividad del campo y mejorando la conexión de las regiones.

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

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

### Programa de Modernización Vehicular

El nuevo programa busca la modernización del parque automotor de transporte de carga en el país, mediante incentivos económicos y fiscales, especialmente dirigidos a pequeños propietarios de vehículos de transporte de carga, con más de veinte años



de antigüedad; también fomenta el ingreso de vehículos con nuevas tecnologías que propicien el aumento de la productividad del pequeño transportador, generando ahorros en costos de operación y reduciendo principalmente dos externalidades del transporte: contaminación y la siniestralidad vial, asociadas a la operación del parque automotor de carga.

Este programa, prioritario para el Gobierno Nacional, contempla que los trámites se hagan de forma electrónica a través del sistema RUNT, sin tener que hacer radicaciones, ni acudir a oficinas; los recursos y pagos se manejan y hacen mediante Fiducia. Fue diseñado en el año 2019 y se comenzó a implementar en el mes de octubre del mismo año.

Con ocasión a este programa se han expedido los Decretos 221 de febrero de 2020 y 789 de junio de 2020 que contemplan el beneficio de la exención del IVA, en la compra de los nuevos vehículos que los pequeños transportadores que hacen parte del programa y que cumplan las condiciones señaladas en los mismos, adquieran para hacer la reposición de los desintegrados.

---

“Con la exención del IVA, se ha beneficiado la compra de 1136 vehículos, con corte a octubre de 2021”

---

“Con corte a octubre de 2021, a través del Fondo de Modernización se han ejecutado 89.400 millones de pesos aproximadamente, beneficiando a los propietarios de 1.660 vehículos.”

---

Adicionalmente, es de resaltar que el nuevo programa contempla un mecanismo de contribución del 15%, para el ingreso de nuevos vehículos de carga de más de 10.5 toneladas de Peso Bruto Vehicular, cuando no se desintegra un automotor, para el ingreso de uno nuevo. Con corte al 30 de junio de 2021, han ingresado 6.559 vehículos haciendo uso de este.

Vale la pena destacar que en el último semestre, se ha observado un importante posicionamiento de la alternativa de desintegración de vehículos con fines reconocimiento económico con reposición, lo cual se constituye en un logro significativo del programa, teniendo en cuenta que con el mismo se está incentivando a que pequeños transportadores renueven sus

vehículos y continúen prestando el servicio de transporte de carga, con automotores de última tecnología, contribuyendo con ello a mejorar la productividad y competitividad del país, así como a la reducción de la contaminación ambiental.

---

“Desde el comienzo del programa de modernización del parque automotor de carga, reglamentado mediante Resolución 5304 de octubre de 2019, hasta el 31 de octubre de 2021 se han desintegrado en total 2.509 vehículos de carga

---



## Normalización registro inicial de vehículos con omisión en la matrícula

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

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

En consecuencia, con el objetivo de promover la legalidad y la formalización del sector, periódicamente se realiza la actualización de la información contenida en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT y en el Registro Nacional de Despachos de Carga - RNDC, y se ha registrado la anotación a 9.770 vehículos que presentan omisión en el registro inicial con corte al 31 de octubre de 2021.

Ahora bien, como mecanismos de normalización se tienen los siguientes:

- **Normalización por desintegración:** desintegrar otro vehículo de carga que cumpla con las equivalencias establecidas en el artículo 2.21.7.7.3 del Decreto 1079 de 2015 o en las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.
- **Normalización por caución:** cancelar el valor de la caución que debió constituir para el momento de la matrícula inicial del vehículo, debidamente indexada según corresponda, valores que igualmente se aplicarán para los periodos en los cuales no era exigible la caución.
- **Normalización con Certificado de Cumplimiento de Requisitos CCR:** utilizar los certificados de cumplimiento de requisitos que no hayan sido utilizados con anterioridad para la reposición de un vehículo de carga.

---

“Desde la expedición de la Resolución 3913 de agosto de 2019, hasta el 31 de octubre de 2021 se han normalizado 2.069 vehículos”

---

## Esquema de presunción de costos para la liquidación de los aportes a los trabajadores independientes del Sector Transporte.

Con la expedición del Decreto 1377 de octubre de 2020 se adoptó el esquema de presunción de costos para independientes, una valiosa herramienta que soluciona

la situación de diferentes transportadores ante los procesos de fiscalización que les han sido iniciados por la UGPP por omisión, mora e inexactitud en la liquidación y pago de los aportes al Sistema de Seguridad Social Integral. El gran logro de la expedición de este Decreto consiste en que la Unidad de Gestión Pensional y Parafiscales - UGPP de oficio pueda aplicarles la presunción de costos para la liquidación de los aportes a los trabajadores independientes del Sector Transporte que no tienen situación jurídica consolidada, entendida esta como el pago de sus obligaciones y sus intereses en cualquiera de las etapas del proceso de fiscalización o inclusive que tengan el mismo fallado en recurso de consideración o revocatoria directa. La presunción de costos para el transporte público de carga regulado en la Resolución 1400 de 2019 de la Unidad de Gestión Pensional y Parafiscales - UGPP para trabajadores independientes, genera una reducción en la base de cotización para el pago de la seguridad social.

## Desarrollo de la red vial primaria concesionada

### → Ruta del Sol Tercer Sector

Este Proyecto contempla obras estratégicas que abarcan la costa norte del país, hace parte de la tercera generación de concesiones viales, y prevé la construcción de 474 kilómetros de segunda calzada, el mejoramiento de 465 kilómetros, y la operación y mantenimiento de 940,9 kilómetros, integrando los departamentos del Cesar, Magdalena y Bolívar, a través de dos corredores viales: el primero que va desde Ye de Ciénaga en el Magdalena hasta San Roque en el Cesar y el segundo corredor desde El Carmen de Bolívar en Bolívar hasta Valledupar en el Cesar.



Después de una paralización de las actividades de construcción durante dos años, el Gobierno Nacional con el acompañamiento de la Contraloría General de la República a través del programa Compromiso Colombia logró la reactivación de las obras gracias a la firma del otrosí No. 10 el 20 de febrero de 2020 y con corte a 31 de octubre de 2021, se han construido 223,18 kilómetros de vía nueva y se han mejorado 153,61 kilómetros de la calzada existente, para una ejecución de 376,79 kilómetros y un avance total del proyecto de 40,07%, con una vinculación de 5.462 trabajadores, en un total de 96 frentes de obra activos.

A finales de 2020 entraron en funcionamiento 30,4 kilómetros de segunda calzada (8 kilómetros entre San Roque y La Loma-Cesar; 18 kilómetros entre Bos-

conia-Mariangola y 4,4 kilómetros entre Mariangola y Valledupar). Además, se entregaron 18 kilómetros de mejoramiento entre Bosconia y Mariangola.

En 2021 se entregaron 45 kilómetros de segunda calzada y 5 kilómetros de rehabilitación y mejoramiento de la calzada existente. Las obras se encuentran ubicadas en los tramos 1, 2 y 8 del proyecto, es decir entre San Roque y La Loma, La Loma y Bosconia y entre Bosconia y Valledupar, respectivamente, en el departamento del Cesar.

En junio de 2021, Yuma Concesionaria S.A, obtuvo un contrato de crédito por 100 millones de euros, con el cual se garantizará la finalización de las obras. El crédito se dio con los bancos italianos Intesa Sanpaolo SPA y Banca Popolare di Sondrio FPA.

## → Programa 4G

El programa de las vías de cuarta generación (4G), que está integrado por un total de 29 proyectos adjudicados vigentes, avanza a muy buen ritmo. De estos, tres proyectos ya terminaron su fase de construcción Girardot Honda Puerto Salgar, Puerta de Hierro Cruz del Viso, y Conexión Pacifico 2 y se tiene previsto que tres más finalicen la fase de construcción en 2021: Cartagena Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad, Vías del Nus y Transversal del Sisga.

Con corte a 30 de septiembre de 2021, el avance promedio de ejecución de los proyectos que conforman el programa es 59,89% esto representa una variación 43,8 p.p. respecto a agosto de 2018, una variación de 21,82 p.p. respecto a enero de 2020, una variación de 12,89 p.p. respecto a septiembre del año anterior y una variación de 8,07 p.p. respecto a enero de 2021.

Gracias a los esfuerzos adelantados a lo largo del cuatrienio en curso, en total de los 29 proyectos de 4G existen 21 proyectos con cierres financieros de largo plazo, que tienen recursos comprometidos por aproximadamente 30,04 billones de pesos para la culminación de las obras requeridas durante su etapa de construcción. De estos, tres ya culminaron su etapa de construcción,

También existen proyectos que han logrado la suscripción de contratos de crédito puente, con lo cual aseguran parcialmente las necesidades de financiación para el desarrollo de los proyectos: GICA, Cambao Manizales y Bogotá Girardot, que con las financiaciones parciales han obtenido recursos por 1,23 billones de pesos aproximadamente.

## → Cierres Financieros 2018 – 2021

Proyecto	Fecha Cierre Financiero	Monto (en millones COP)
1, Bucarmanga - Barrancabermeja - Yondó	25 de octubre de 2018	\$ 1.783.800
2, Autopista al Mar 1	20 de marzo de 2019	\$ 2.232.000
3, Rumichaca Pasto	18 de julio de 2019	\$ 1.800.000
4, Autopista al Mar 2	24 de julio de 2019	\$ 2.120.000
5, Accesos Norte	24 de octubre de 2019	\$ 300.000
6, Puerta del Hierro - Cruz del Viso	13 de noviembre de 2019	\$ 600.000
7, Pamplona Cúcuta	18 de marzo de 2020	\$ 1.924.000
8, Vías del Nus	4 de septiembre de 2020	\$ 595.000
9, Pacífico 1	15 de junio de 2021	\$ 540.000
10, Magdalena 2	29 de junio de 2021	\$ 2.760.000
<b>TOTAL</b>		<b>\$ 14.654.800</b>

Fuente: ANI

## → Proyectos con contratos de crédito parciales

Proyecto	Fecha	Monto (en millones COP)
1, GICA Segunda Calzada Ibagué Cajamarca	6 de abril de 2018	\$ 300.000
2, Cambao Manizales	24 de julio de 2020	\$ 230.000
3, Tercer Carril Bogota Girardot	19 de febrero de 2021	\$ 700.000

Fuente: ANI

En síntesis, a 30 de septiembre de 2021, se ha inyectado a la economía del país cerca de 28,93 billones de pesos (Capex a diciembre 2020), esto es, un 61,43% del total de la inversión de las 4G (47,10 capex billones de pesos cifras 2020). De estos 28,93 billones de pesos, cerca de 21,10 billones de pesos fueron invertidos entre agosto de 2018 y septiembre de 2021.

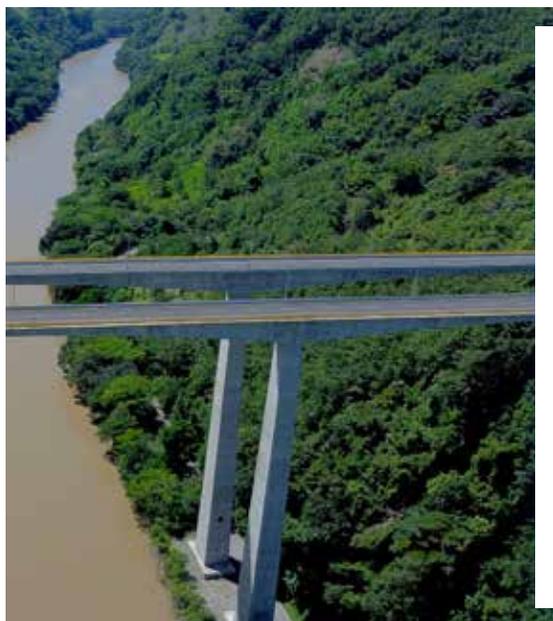
A continuación un balance de los kilómetros de vía construidos con esta inversión:

AÑO	km de vía primaria construida bajo esquema concesión Programa 4G*	Calzada sencilla	Calzada doble
2017	29,6	4,00	25,62
2018	78,02	40,03	37,99
2019	101,18	41,2	59,98
2020	75,51	17,07	58,44
2021	73,11	24,4	48,78
<b>TOTAL</b>	<b>357,42</b>	<b>126,7</b>	<b>230,72</b>

\*Incluye construcción de calzada sencilla, segunda calzada, doble calzada y tercer carril.

Fuente: ANI

Adicionalmente, se han construido 292 puentes y viaductos (71,81 kilómetros en total), y se han mejorado y rehabilitado 1.582,04 kilómetros.



### Avance en 46 pasó del 16% al 59,89%

Con la reactivación del programa de Cuarta Generación (4G) se logró un avance de ejecución del 16% al 59,89% con corte al 30 de septiembre de 2021. Esto representa una variación de puntos porcentuales del 43,80% con respecto a agosto de 2018.

En materia de empleo, se ha generado más de 60.000 puestos de trabajo tras la reactivación de las 4G por la pandemia del Covid-19.

### → Proyectos 4G que iniciaron su etapa de operación y mantenimiento

**Honda- Puerto Salgar-Girardot.** Este fue el primer proyecto de concesiones de cuarta generación en entrar a la etapa de operación y mantenimiento en el cuatrienio en curso al alcanzar en el último trimestre de 2020, un avance de obra del 100% y el reconocimiento total de la retribución por la finalización de sus cinco unidades funcionales. Este proyecto mejora la conectividad entre el centro y sur del país con la costa norte, así como la competitividad y el desarrollo de los departamentos de Tolima, Caldas y Cundinamarca,

A través este proyecto se efectuó la construcción de 14,76 kilómetros de calzada sencilla y 3,86 kilómetros de doble calzada; el mejoramiento de calzada sencilla en una longitud de 135,94 kilómetros y la rehabilitación de 36 kilómetros de calzada sencilla; adicionalmente se realizó la construcción de dos puentes importantes sobre el río Magdalena.

Durante la fase de construcción, se generaron más de 5.738 empleos totales.

**Puerta de Hierro – Cruz del Viso.** En mayo de 2021 este proyecto finalizó la fase de construcción, iniciando su etapa de operación y mantenimiento.

Luego de tres años de construcción en la región de los Montes de María, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, en cabeza de la ANI, puso al servicio de todos los colombianos 202 kilómetros del proyecto vial Puerta De Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz Del Viso: un corredor que se recibió en 2018 con 1% de avance y que afianza y fortalece la conectividad de la región Caribe.

La obra hito de mayor desafío del proyecto fue la

construcción de la Variante del Carmen de Bolívar que, adicional a ser una construcción de calzada sencilla nueva, permite que el tráfico de vehículos pesados se redirija para transitar por la variante y no por el paso urbano, favoreciendo de manera significativa la seguridad vial en el sector.

Este proyecto permite una reducción en los tiempos de recorrido entre Palmar de Varela (Atlántico) y Puerta de Hierro (Sucre) de 48 minutos. Y entre Cruz del Viso (Bolívar) y Puerta de Hierro de 25 minutos de recorrido, además de mejorar las condiciones de seguridad y calidad en el desplazamiento entre estos municipios. Ha generado más de 5.500 empleos en su área de influencia.

**Autopista Conexión Pacífico 2.** Este fue el tercer proyecto de concesiones de cuarta generación en entrar a la etapa de operación y mantenimiento al alcanzar en octubre de 2021, un avance de obra del 100% permitiendo poner al servicio de los colombianos una de las autopistas con la que mejora la movilidad desde Medellín hacia el Eje Cafetero y el suroccidente del país.

Este proyecto tiene una longitud total de 96,5 kilómetros sobre los cuales se realizarán entre otros, 37,75 kilómetros de doble calzada, 3,16 kilómetros de calzada sencilla, 44 puentes, un túnel bitubo de 2,5 kilómetros y rehabilitación de 54 kilómetros desde La Pintada hasta Primavera. Los puentes Cauca, dos puentes paralelos que pasan sobre el río Cauca para conectar a Tarso con Venecia con 112 metros de altura, se convierten en unos de los más altos de Colombia.

Generó alrededor de 8.700 empleos en la región durante su etapa de construcción. Con su entrada en operación beneficia a cerca de 158.000 personas que viven en el área de influencia del proyecto, que incluye



### Tres vías 4G entregadas durante la pandemia

Durante el periodo de la pandemia de la Covid-19 en Colombia el Gobierno Nacional, entregó tres proyectos de Cuarta Generación (4G).

El 10 de julio de 2020 finalizó la etapa de construcción del corredor Girardot- Honda- Puerto Salgar, que tiene 190 km de longitud y contó con una inversión de \$1,39 billones. Igualmente, el 3 de julio de 2021 se entregó en su totalidad el de Puerta De Hierro-Palmar de Varela y Carreto-Cruz Del Viso, que contó con una inversión en obras de \$748.610 millones y recorre una distancia de 202 km. El 15 de octubre entregó Conexión Pacífico 2, proyecto de 96,5 km de longitud que contó con una inversión en obras de \$1,5 billones

municipios como Jericó, Tarso, Pueblorrico, Venecia, Fredonia y La Pintada, entre otros. Gracias a esta nueva infraestructura, los productores de café y naranja de la región podrán movilizar sus productos con mayor eficiencia.

### → Proyectos 4G en ejecución

**Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad.** Este proyecto, que conecta Bolívar y Atlántico, se encuentra en fase de construcción. La longitud total concesionada es de 146,6 kilómetros y dentro del alcance del proyecto se tiene 36,7 kilómetros de construcción de doble calzada, 1,6 kilómetros de calzada

sencilla, 6,9 kilómetros de construcción de segunda calzada que incluye viaducto, 12 kilómetros de mejoramiento de doble calzada, 40 puentes vehiculares, 9 puentes peatonales, 88,4 kilómetros de rehabilitación calzada sencilla y operación y mantenimiento de 146,6 kilómetros.

Consta de seis unidades funcionales, la 1, 2, 4 y 5 ya cuentan con acta de terminación total y se encuentran en operación y mantenimiento, la unidad funcional 6 cuenta con acta de terminación parcial y a la fecha la interventoría adelanta la verificación de las intervenciones realizadas en los 2,3 kilómetros faltantes de doble calzada y una intersección vehicular. Frente a la unidad funcional 3 la interventoría también adelanta la verificación de las intervenciones de rehabilitación ejecutadas en 81,18 kilómetros.

Con el proyecto se busca beneficiar la movilidad y la conexión en la costa norte del país generando conectividad entre los departamentos de Bolívar y Atlántico, con la construcción de la Circunvalar de la Prosperidad, se agiliza la movilización y el acceso hacia la zona portuaria sobre el Río Magdalena. Se reduce el tiempo de viaje entre las zonas francas, los puertos y el aeropuerto de Barranquilla, al tiempo que conectan los municipios de Malambo, Galapa y Soledad.

Dentro de sus obras emblemáticas, se destaca la construcción del Viaducto más largo de Colombia y el tercero más largo de Latinoamérica, el cual cuenta con premio nacional de ingeniería.

A octubre 30 de 2021, este proyecto tuvo un avance del 99,75% aproximadamente.

Autopistas Conexión Pacífico 1, 2 y 3. Estos proyectos conectarán a Medellín con el Valle del Cauca, el Eje Cafetero y el suroccidente del país, facilitando así el

comercio exterior desde y hacia el Eje Cafetero y la capital de Antioquia. Actualmente, el tiempo de recorrido en un camión desde Medellín hasta Buenaventura tarda 15 horas. Finalizada la construcción de estos proyectos se disminuirá a 10.

Estos proyectos contemplan la construcción de túneles, siendo de gran relevancia para la región obras como el túnel de Sinifaná, parte del proyecto Pacífico 1, localizado en el municipio de Venecia, que se encuentra terminado y en operación desde junio de 2021; el túnel de Amagá, parte del proyecto Pacífico 1, que se encuentra en labores de impermeabilización; el túnel Mulatos, que pertenece a Pacífico 2 (ya entregado); y el túnel de Tesalia, del proyecto Pacífico 3, que se constituye como el más grande e importante del

Eje Cafetero, el cual a septiembre de 2021 presentaba un avance del 99% y será entregado al finalizar el 2021.

**Autopista Conexión Pacífico 1.** Contempla la construcción de 32,10 kilómetros de doble calzada desde Bolombolo, pasando por Camilo Cé, Primavera, Cuatro Palos y termina en Ancón Sur. Contempla 2 Túneles dobles (Sinifaná y Amagá), 63 puentes y tres intercambiadores a desnivel en Sinifana, Titiribí y Camilo Cé, así como la operación y mantenimiento de 18 kilómetros entre Cuatro Palos - Primavera y Ancón Sur, para una longitud total de 50,10 kilómetros.

En el mes de mayo de 2021 se suscribió el acta de terminación parcial de la unidad funcional 1, con la cual se puso en operación el tramo que conecta el proyecto Pacífico 2 (Bolombolo) hasta el intercambiador de Sini-



faná y que corresponde a 5,2 kilómetros de doble calzada, de los cuales 3,8 kilómetros corresponden a vía nueva a cielo abierto y 1,4 kilómetros al túnel de Sini-faná. De otra parte, se finalizaron las obras de estabilización en los sectores conocidos como Cocorolló y Juancherito, lo que permitió rehabilitar completamente la calzada afectada en estos sectores.

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

Así mismo, el túnel de Sinifaná se constituye como una obra clave para afrontar la geografía montañosa de la región al beneficiar directamente a los habitantes de los municipios de Venecia, Amagá, Titiribí y Caldas, con una inversión de Capex de 190.000 millones de pesos (cifras de diciembre de 2020),

A octubre 30 de 2021, el proyecto contó con un avance de 78,36%.

**Autopista Conexión Pacífico 2.** A octubre 15 de 2021, el proyecto contó con un avance de 100 en construcción%.

Autopista Conexión Pacífico 3. Este proyecto de 146 kilómetros, se desarrolla de manera simultánea cinco unidades funcionales: La Virginia-Asia (avance 100%), Variante Tesalia, La Manuela-Tres Puertas-Irra, Irra-La Felisa (avance 100%) y La Felisa-La Pintada. La obra conecta 18 municipios de Antioquia, Caldas y Risaralda mediante 146 kilómetros que incluyen la construcción de dos túneles, el de Irra, y el de Tesalia, que se constituye en el más grande e importante del Eje Cafetero.

Actualmente, se adelanta la construcción de las obras unidad funcional 2 que consiste en la construcción de calzada nueva, variante Tesalia, entre Asia y Alejandría, con una longitud de 24 kilómetros incluida la construcción túnel de Tesalia de 3,4 kilómetros y puente sobre el río Cauca.

Asimismo, avanza la construcción de las obras de la unidad funcional 5, que consiste en el mejoramiento de la vía existente entre La Felisa – La Pintada, con una longitud de 46 kilómetros en los departamentos de Caldas y Antioquia.

A lo largo de este proyecto, los transportadores llevan alimentos y productos del agro que abastecen al occidente del país y se fortalece la conexión con el occidente del país y la salida al Puerto de Buenaventura propiciando el comercio internacional. Una vez entre en funcionamiento se espera una reducción del tiempo entre 35 y 40 minutos.

A octubre 30 de 2021, el proyecto contó con un avance de 91,79% y se estima su entrega en el segundo semestre de 2022

**IP Vías del Nus.** El Proyecto se encuentra ubicado en el departamento de Antioquia, entre los municipios de Bello, Copacabana, Girardota, Barbosa, Don Matías, Porce, Cisneros y Maceo, con una longitud total estimada de 157,4 kilómetros dividido en 6 unidades funcionales, las cuales incluyen intervenciones de construcción de 24,2 kilómetros de doble calzada, 35,6 kilómetros de rehabilitación, 2,7 kilómetros de construcción de tercer carril, la construcción de 2 tubos de túnel y la construcción de 15 puentes.

En febrero de 2021 se suscribió el acta de terminación de la unidad funcional 5, en marzo de 2021 de la unidad funcional 2; actualmente la unidad funcional 1



se encuentra en trámite de suscripción del acta de terminación y las unidades funcionales 3 y 4 se encuentran en proceso de verificación. En agosto de 2021 se recibió la Infraestructura asociada a la unidad funcional 6, cuyo objeto es operación y mantenimiento.

Con este proyecto se esperan ahorros en los costos de operación del tráfico de largo recorrido, disminución del tiempo de viaje y mejora en la seguridad vial teniendo en cuenta que la doble calzada tendrá mejores especificaciones que la vía existente, y permite una conexión más eficiente de la zona industrial de Antioquia y el paso de la mercancía del sur occidente de Colombia a los puertos del caribe.

A octubre 30 de 2021, el proyecto contó con un avance de 96,40%.

**IP Neiva Espinal Girardot.** El proyecto tiene una longitud total de 198,35 kilómetros; inicia en la intersección en cercanías al Peaje los Cauchos (municipio de Rivera) en la Ruta 45, continúa por el corregimiento El Juncal hasta la ciudad de Neiva y luego hacia el municipio de Aipe en el departamento del Huila; continua hacia el municipio de Natagaima, Castilla (corregimiento), Saldaña, el guamo, espinal y termina en el municipio de Flandes.

El proyecto está compuesto por siete (7) unidades funcionales de las cuales tres (3) ya fueron entregadas por el concesionario (1, 3 y 5) y 4 están en construcción (2A, 2B, 4A y 4B). Se estima su terminación de obras en el mes de febrero de 2022.

Se destaca la importancia de este corredor por ser un eje estratégico de comunicación del centro y norte del país, con los departamentos del sur y occidente de Colombia.

A octubre 30 de 2021, el proyecto contó con un avance de 81,05%.

**Pasto – Rumichaca.** Este corredor tiene una longitud total de 83 kilómetros y hace parte de la vía Panamericana. Una vez se culmine la fase de construcción, se contará con 63 kilómetros de doble calzada entre San Juan y Catambuco, 15 kilómetros de rehabilitación entre Rumichaca - San Juan de Ipiales y 5 kilómetros de mejoramiento en el tramo de Catambuco – Pasto. También contempla la construcción de siete puentes. El proyecto tiene como objetivo principal mejorar la movilidad del sur del país y la conectividad con Ecuador, reduciendo el tiempo de desplazamiento en aproximadamente 50%; se recibió en 2018 con un avance de tan solo el 3%.

El proyecto consta de cinco (5) unidades funcionales de las cuales la unidad 5 Tangua – Pasto, entró en servicio en 2020. En marzo de 2021 entró en servicio el corredor de 7,3 kilómetros que conecta los corregimientos de Pilcuán y Pedregal, en el municipio de Imués (unidad funcional 3). Asimismo, cuenta con dos puentes vehiculares (El Porvenir y El Sapuyes), tres retornos y una rampa de frenado. En este sector se encuentra el nuevo Centro de Control de Operaciones (CCO) y Área de Servicios.

En ese mismo mes fue puesta en servicio la unidad funcional 4, que recorre el corregimiento de Pedregal hasta el municipio de Tangua, y contempló el mejoramiento, construcción y operación de 15,8 kilómetros de segunda calzada. Este tramo cuenta con dos puentes vehiculares (El Guáitara y La Magdalena), una glorieta elevada en Pedregal y dos retornos. Cuenta con sistema de información a través de paneles de mensajería variable, radares de velocidad informativos, cámaras de vigilancia, postes SOS para comunicación

con el CCO.

A octubre 30 de 2021, el proyecto contó con un avance de 95,64% y se estima que entre en operación el primer semestre de 2022.

**Autopista Conexión Norte.** Este proyecto conectará el Bajo Cauca Antioqueño con la Costa Norte del país; su longitud total concesionada es de 145 kilómetros y dentro del alcance del proyecto se tiene 63 kilómetros de construcción de vía nueva y 82 kilómetros de mejoramiento de calzada sencilla.

Con el proyecto se busca mejorar la conectividad y movilidad desde los centros de insumos y producción en Cundinamarca, el Valle del Río Magdalena, Antioquia, Zona Cafetera y Sur del País, con la Costa Caribe y sus puertos, y las sabanas de Córdoba, Sucre y Bolívar.

Está compuesto por dos unidades funcionales: la unidad funcional 1 (Remedios – Zaragoza), corresponde a la construcción una calzada sencilla, la cual a la fecha se encuentra en ejecución actualmente y en la cual fueron puestos a disposición 28,7 kilómetros, para los cuales la interventoría se encuentra surtiendo el procedimiento de verificación. La unidad funcional 2 (Caucasia - Zaragoza) durante el primer semestre de 2021 contó con acta de terminación parcial a través de la cual se entregaron 58,4 kilómetros de mejoramiento de calzada sencilla.

A octubre 30 de 2021, el proyecto contó con un avance de 75,46%

**Transversal del Sisga.** El propósito del proyecto es la consolidación del corredor Transversal del Sisga considerado como una de las principales alternativas para comunicar el centro del país con los Llanos Orientales, es una vía de 137 kilómetros de longitud.



Dentro de las principales actividades que se desarrollan en el proyecto se tienen obras de rehabilitación y reconstrucción de pavimento, atención de puntos críticos, zonas inestables y procesos superficiales, reperfilamiento e iluminación de 15 túneles, demolición y reemplazo de 4 puentes vehiculares, la construcción de 16 pasos peatonales seguros, construcción de 13 intersecciones a nivel; construcción de obras de urbanismo en los pasos por Machetá, Guateque, Santa María y San Luis de Gaceno.

Cuenta con 4 unidades funcionales, la 1 (Sisga - Guateque) se encuentra en etapa de operación y mantenimiento desde febrero de 2021; el 30 de noviembre de 2020 se suscribieron actas de terminación parcial de las unidades funcionales 2 (Guateque - Macanal) y 3 (Macanal - Santa María), sin embargo aún no alcanzan un 100% de avance. La unidad funcional 4 se encuentra en proceso de verificación de intervenciones.

Con la ejecución de las obras en este corredor vial se impulsa principalmente a los sectores de la ganadería y la agricultura. En total se beneficiarán directamente 42.000 personas de 12 municipios en los departamentos de Cundinamarca, Boyacá y Casanare, entre ellos Chocontá, Machetá, Tibirita, Manta y Guateque.

A octubre 30 de 2021, el proyecto contó con un avance de 94,63%

**Autopista al Mar 1.** Este corredor tiene una longitud total estimada, origen destino, de 181 kilómetros y está ubicado en el departamento de Antioquia. El proyecto prevé la intervención en aproximadamente 176 kilómetros de carretera. Inicia cinco kilómetros antes del Túnel de Occidente Fernando Gómez Martínez costado oriental, atraviesa los municipios de Medellín, San Jerónimo, Sopetrán y Santafé de Antioquia, y desde allí

hasta llegar a Cañasgordas, en el occidente del departamento, y a Salgar, en el suroeste.

Se destaca la construcción del puente sobre el río Cauca, el cual tiene una longitud de 426 metros y registra una ejecución del 90% y la construcción del segundo tubo del Túnel de Occidente, el cual registra un avance de 88,27%.

A octubre 30 de 2021 se registró un avance del 91,82%.

**Autopista al Mar 2.** Este proyecto tiene una longitud total origen - destino de 254 kilómetros, la cual se desenvuelve entre los municipios de Cañasgordas - Uramita - Dabeiba - Mutatá - Chigorodó - Apartadó - Carepa - Turbo y Necoclí. Dentro de su ejecución se destacan las obras de mejoramiento de 50,05 kilómetros de calzada sencilla, construcción de 15,52 kilómetros de calzada nueva sencilla, construcción de 12 túneles, rehabilitación de 73,07 kilómetros de calzada sencilla, la construcción de 62 puentes, la rehabilitación de 36 puentes, la operación y mantenimiento de 23,80 kilómetros de doble calzada y la operación y mantenimiento de 191,10 kilómetros de calzada sencilla.

Dentro de sus obras emblemáticas, se destaca la construcción del Túnel de Fuemia, cuya longitud es de 2,2 kilómetros.

El proyecto busca la interconexión vial entre la ciudad de Medellín con las principales concesiones viales del país. A su vez conectará los principales centros de intercambio comercial como la Costa Caribe, la Costa Pacífica, así como con el río Magdalena.

El proyecto está compuesto por seis (6) unidades funcionales, se encuentran ejecutándose obras en las unidades funcionales 1, 2, 3 y 4, cuya terminación, entrega y puesta a disposición se prevé para el mes de junio de

2022. En diciembre de 2020, se firmó el acta de terminación de la unidad funcional 5, la cual contempló la ejecución de actividades de rehabilitación en el tramo comprendido entre el municipio de Mutatá y el sector de El Tigre, en una longitud de 46,2 kilómetros.

A octubre 30 de 2021 se registró un avance del 69,78%.

**Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó.** Este proyecto es fundamental para mejorar las conexiones del oriente con los centros de producción petrolera más importantes del país; fue uno de los primeros reactivados en el actual cuatrienio. Contempla 151 kilómetros, de los cuales 57,42 kilómetros son de construcción de segunda calzada, 19,04 kilómetros de construcción de calzada sencilla, 50 kilómetros son de mejoramiento y rehabilitación de la carretera existente y 76,6 kilómetros para operación y mantenimiento.

Se desarrolla a través de nueve (9) unidades funcionales; de las cuales las unidades funcionales 1, 2, 3 y 4 ya fueron terminadas y se encuentran en etapa de operación; a octubre de 2021 sobresale el avance en el tramo entre Puente La Paz-Santa Rosa (95,44%), en el Túnel La Paz (87,65%) y entre los sectores Río Sucio-Lisboa (96,74%), que se entregarán en el primer trimestre del próximo año; Una de las obras más emblemáticas del proyecto es el viaducto de Río Sucio que, con 660 metros de longitud, se constituye como el más largo de la región y registra un avance del 99%. El proyecto tiene un total de 25 puentes, de los cuales 18 son nuevos; prevé la finalización de su fase de construcción en 2022.

El objetivo de este corredor vial es brindar conectividad transversal entre los departamentos de Santander y Antioquia, especialmente con el centro petrolero de Barrancabermeja y el transporte marítimo del río Mag-

dalena. Actualmente, ir de Bucaramanga a la zona del Magdalena Medio Barrancabermeja - Yondó, requiere un recorrido de 3 horas y 30 minutos de viaje en un vehículo de carga; con este proyecto se proyecta que este recorrido disminuya a solo 2 horas y 30 minutos aproximadamente.

A octubre 30 de 2021 se registró un avance del 82,84%.

**Pamplona – Cúcuta.** Este proyecto se encuentra en etapa de construcción. Las vías objeto de concesión tienen una longitud total estimada de 62 kilómetros y su recorrido discurre íntegramente en el departamento de Norte de Santander. Tiene como alcance principal entre otros, la construcción de 45,95 kilómetros de segunda calzada, la variante de Pamplona con 4 kiló-

metros de calzada sencilla, donde incluye un túnel de 1,4 kilómetros, el primero en Norte de Santander y la rehabilitación de 51 kilómetros de calzada sencilla y 11 kilómetros de doble calzada.

El proyecto está integrado por seis (6) unidades funcionales; en diciembre de 2020, se suscribió el acta de terminación del corredor existente entre los municipios de Pamplona y Los Patios (unidad funcional 6), donde se recibió la rehabilitación de 51 kilómetros de calzada sencilla y 11 kilómetros de doble calzada; la construcción de 0,6 kilómetros de segunda calzada, 3 puentes peatonales, un Centro de Control de Operaciones - CCO, entre otros. También, en mayo de 2021 se realizó el cale del Túnel Pamplona perteneciente a la unidad funcional 1 (Variante de Pamplona).



Actualmente, se ejecuta la construcción de unidad funcional 1 - Variante de Pamplona y las 2, 3, 4 y 5 que consisten en la construcción de la segunda calzada entre Pamplona y el sector de los Acacios en el municipio de los Patios, donde incluye en la UF3 la construcción del Túnel de Pamplonita de 1,06 kilómetros.

A octubre 30 de 2021, este proyecto tuvo un avance del 51,92% aproximadamente.

**IP Antioquia Bolívar.** El proyecto se encuentra localizado en los departamentos de Antioquia- Córdoba – Sucre y Bolívar con una longitud aproximada de 495,2 kilómetros. El propósito fundamental del corredor es desarrollar una vía primaria de altas especificaciones que garantice el fortalecimiento de la competitividad nacional frente a los nuevos retos que traen consigo el crecimiento de la economía mundial por medio de la consolidación de los corredores viales entre los departamentos de Antioquia y Bolívar, uniendo los departamentos del centro y sur del país con el norte del país.

Se encuentra dividido en 8 unidades funcionales cuyas intervenciones incluyen construcción de 37 kilómetros de segunda calzada, mejoramiento de 221,05 kilómetros, construcción de 80 kilómetros de calzada sencilla, mejoramiento de 8 puentes vehiculares, construcción de 16 puentes vehiculares, construcción de 17 intersecciones y la operación y mantenimiento de 157,2 kilómetros.

En la actualidad se encuentran suscritas las Actas de Terminación de las unidades funcionales 1 y 3, y Acta de Terminación Parcial de las unidades funcionales 2, 6.1, 6.2, 7.3, 8.1 y 8.2. De acuerdo con el Plan de Obras aprobado, las obras de construcción finalizaran en el mes de junio de 2024.

A octubre 30 de 2021 se registró un avance del 76.87%.

**Bucaramanga – Pamplona.** Este proyecto cuenta con una longitud total de 134,20 kilómetros dentro de los cuales se realizarán obras de construcción de calzada sencilla - 14,60 kilómetros, mejoramiento y rehabilitación - 119,6 kilómetros, construcción de tercer carril - 10,7 kilómetros, la intervención de un puente y la atención de 80 puntos críticos. Estas obras unirán a la capital santandereana con el municipio de Pamplona, en Norte de Santander.

A octubre 30 de 2021 se registró un avance del 11,21% frente a un 80,3% planeado, reflejando importantes atrasos en el proyecto, razón por la cual el Gobierno nacional, a través de la ANI, ha iniciado la aplicación de los mecanismos establecidos en el contrato relacionado con un plazo de cura y el inicio del proceso Administrativo Sancionatorio aplicable.

**Pamplona – Cúcuta.** Este proyecto en etapa de construcción, comprende vías objeto de concesión con una longitud total estimada de 62 kilómetros y su recorrido discurre íntegramente en el departamento de Norte de Santander. Tiene como alcance principal entre otros, la construcción de 45,95 kilómetros de segunda calzada, la variante de Pamplona con 4 kilómetros de calzada sencilla, donde incluye un túnel de 1,4 kilómetros, el primero en Norte de Santander y la rehabilitación de 51 kilómetros de calzada sencilla y 11 kilómetros de doble calzada.

El proyecto está integrado por seis (6) unidades funcionales; en diciembre de 2020, se suscribió el acta de terminación del corredor existente entre los municipios de Pamplona y Los Patios (unidad funcional 6), donde se recibió la rehabilitación de 51 kilómetros de



calzada sencilla y 11 kilómetros de doble calzada; la construcción de 0,6 kilómetros de segunda calzada, 3 puentes peatonales, un Centro de Control de Operaciones - CCO, entre otros. También, en mayo de 2021 se realizó el cale del Túnel Pamplona perteneciente a la unidad funcional 1 (Variante de Pamplona).

Actualmente, se ejecuta la construcción de unidad funcional 1 - Variante de Pamplona y las 2, 3, 4 y 5 que consisten en la construcción de la segunda calzada entre Pamplona y el sector de los Acacios en el municipio de los Patios, donde incluye en la UF3 la construcción del Túnel de Pamplonita de 1,06 kilómetros.

A octubre 30 de 2021, este proyecto tuvo un avance del 51,92%.

**Villavicencio - Yopal.** Este proyecto tiene una longitud total de 266 kilómetros Iniciando en la ciudad de Villavicencio (Meta) y terminando en la ciudad de Yopal en Casanare, pasando por varios municipios de los departamentos de Meta, Cundinamarca y Casanare.

El proyecto se encuentra dividido en siete (7) Unidades Funcionales, las cuales la Unidad Funcional 1 (Villavicencio - Yopal) se está construyendo la segunda calzada, la construcción de la variante de Cumaral, la rehabilitación de vías en los municipios de Cumaral y Restrepo y el mejoramiento de la calzada existente. Mientras que entre las Unidades Funcionales 2 a la 6 (Cumaral - Aguazul) se está realizando el mejoramiento de la calzada existente y en la Unidad Funcional 7 (Aguazul - Yopal) se está terminando de construir la segunda calzada, y el mejoramiento de la calzada existente.

A octubre 15 de 2021, este proyecto tuvo un avance del 58,43%.

### → Otros proyectos que toman buen ritmo

**IP Cambao - Manizales.** Este proyecto tenía una ejecución de 0% al inicio del cuatrienio y hace referencia al corredor vial Ibagué - Honda; Cambao - Líbano - La Esperanza que cuenta con una longitud de 256 kilómetros. En 2019 el Gobierno nacional, a través de la ANI y la concesionaria suscribieron acuerdo conciliatorio con relación a las diferencias y controversias llevadas a conocimiento del Tribunal Arbitral, cuya implementación se llevó de manera satisfactoria, finalizando la nueva etapa de preconstrucción en el año 2020, terminando los diseños y logrando el cierre financiero del proyecto por un valor de 230 mil millones de pesos, cierre alcanzado en medio de la emergencia sanitaria por COVID-19.

A la fecha el proyecto se encuentra en etapa de construcción y se prevé la entrega total de las unidades funcionales a principios del 2023.

Este corredor vial logrará integrar al Tolima con Caldas generando nuevas oportunidades de Turismo para la zona, así como un nuevo paso alternativo a los existentes de "la Línea" y "alto de letras" por la cordillera central.

A octubre 15 de 2021, este proyecto tuvo un avance del 43,37%.

**Autopista al Río Magdalena 2.** Con las acciones adelantadas en 2020 y en 2021, en el mes de junio este proyecto logró obtener el contrato de crédito por 2,8 billones de pesos, lo que asegura los recursos necesarios para la ejecución de sus obras que conectan el municipio antioqueño de Remedios con la variante de



Puerto Berrío y la Ruta del Sol en Cimitarra (Santander) al consolidar su cierre financiero

Este proyecto, de aproximadamente 144 kilómetros, contempla la construcción de 87 kilómetros de calzada sencilla, el mejoramiento y rehabilitación de la calzada existente en una longitud de 57 kilómetros; obras que se encuentran activas en las cuatro (4) unidades funcionales que conforman el proyecto; particularmente, en la unidad funcional 4 (Variante de Puerto Berrío – Conexión Ruta del Sol), se tiene la construcción de un puente sobre el río Magdalena con una longitud de 1.360 metros, estructura que no se detuvo en su ejecución por efectos de la pandemia, en virtud de que por el estado de avance en la obra y para garantizar la estabilidad y seguridad de la misma, se requería continuar con las intervenciones, en tal sentido a octubre 15 esta unidad funcional presenta un avance del 97,66 % y el puente en mención de 100%.

A octubre 30 de 2021, el proyecto contó con un avance de 24,38% y se espera que finalice fase de construcción en 2023.

**Santana – Mocoa – Neiva.** Este corredor vial es fundamental para la movilización de pasajeros y carga desde Ecuador y el sur de Colombia, mejorando la competitividad y el desarrollo de los departamentos de Huila, Cauca y Putumayo. Cuenta con una longitud de 456 kilómetros, cuya inversión es de 3,9 billones de pesos y está compuesto por siete (7) unidades funcionales.

Al contrato de concesión suscrito en 2015 con el concesionario Aliadas para el Progreso S.A.S., se le declaró incumplimiento grave en el año 2019; en consecuencia, de conformidad con el mencionado incumplimiento del contrato y las condiciones previstas para llevarlo a cabo, en marzo de 2020 el concesionario en mención

presentó el documento denominado “Plan Remedial” dividido en dos fases, en el cual dentro de la Fase II se cedía el contrato y así atendían cada uno de los incumplimientos mediante las consideraciones descritas en los Otrosíes No 9 y 10 suscritos a inicios de julio 2021.

Con los mencionados otrosíes, se estableció que durante el periodo de normalización (12 meses), se llevarían cabo las intervenciones en 36 puntos críticos a lo largo del corredor, se realizará bacheo puntual, mantenimiento rutinario menor, mejoramiento de la señalización, se reactivarán los servicios de grúa, carro taller y atención al usuario, el acompañamiento de la DITRA en la vía, y se reiniciarán las actividades sociales, prediales y ambientales que den paso a la ejecución del plan de obras para el cumplimiento del alcance contractual. Transcurrido dicho periodo, se programó

el inicio de obras definitivas a lo largo del corredor vía.

A la fecha, la nueva Concesionaria Ruta al Sur S.A.S., se encuentra vinculando nuevo personal y trasladando la maquinaria suficiente para dar inicio con las intervenciones establecidas para el periodo de normalización. Ya se cuenta con los vehículos de servicio a lo largo del corredor y está ejecutando actividades de bacheo en frentes, señalización horizontal y continua con las actividades de mantenimiento rutinario entre otras actividades.

Con la ejecución de este proyecto se prevé que se tendrá un ahorro de tiempo de desplazamiento de 2 horas entre Neiva y Santana; y en consecuencia los vehículos tendrán ahorros significativos en combustibles y mantenimientos. Todo ello hará que la región sea



más competitiva y próspera. Adicionalmente, durante su etapa de construcción, se proyecta que genere cerca de 2.500 empleos.

A octubre 30 de 2021, el proyecto tiene un avance de 2,2%.

**Popayán - Santander de Quilichao.** Este proyecto se encuentra en fase de preconstrucción y se adelantan todas las acciones necesarias para iniciar la fase de construcción. En este sentido, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA dio inicio a la evaluación de los Estudios de Impacto Ambiental, presentados por el concesionario para la obtención del licenciamiento ambiental de las unidades funcionales 1, 2 y 4 en abril y mayo de 2021; sin embargo, estos trámites se vieron suspendidos por la autoridad ambiental a causa del cierre del corredor en el marco de la situación del orden público ocasionado por el paro nacional del primer semestre de 2021, teniendo en cuenta la imposibilidad del acceso al sector para desarrollar las visitas de evaluación por la ANLA, para proceder con la exigencia de la información adicional de requerirlo.

A la fecha, se reanudaron los trámites así: para la unidad funcional 1, el concesionario presentó en agosto de 2021 atención a los requerimientos de información adicional realizados por la autoridad ambiental en el marco del trámite de la ley aplicable y vigente. Se está a la espera del pronunciamiento de la ANLA. En relación con la unidad funcional 2, el concesionario tiene plazo hasta el 13 de diciembre para atender los requerimientos de información adicional presentados por la ANLA.

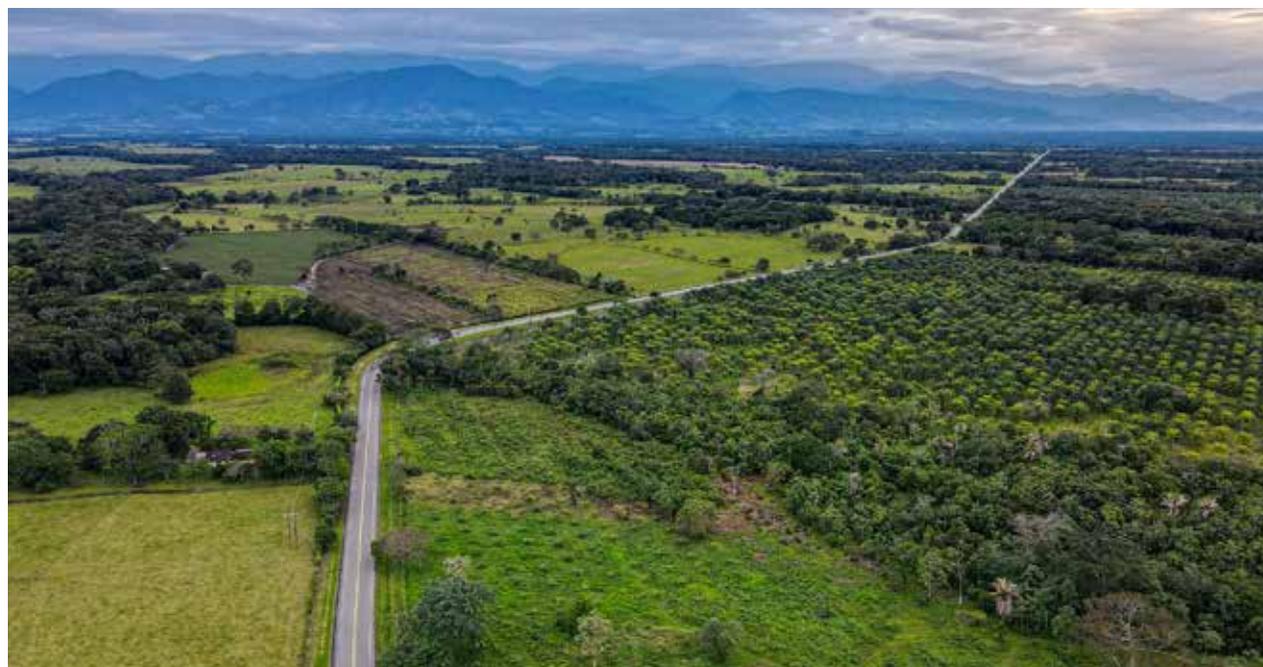
**IP Malla Vial del Meta.** El proyecto tiene como propósito aportar a la competitividad y el desarrollo del departamento del Meta con el mejoramiento de las

condiciones de conectividad de su capital Villavicencio, con los municipios de Granada, San Martín, Guamal, Acacias, Puerto López y Puerto Gaitán. Contempla una longitud de 267,5 kilómetros de vía, de los cuales 260 kilómetros serán en operación y mantenimiento y los restantes 7,3 kilómetros serán la construcción de la vía nueva entre la intersección Catama y Puente Amarillo; 3,0 kilómetros de mejoramiento y 26,0 kilómetros de segunda calzada (10,6 kilómetros entre Acacias y la Cuncia, 9,0 kilómetros entre la Cuncia y Ciudad Porfía y 6,2 kilómetros entre río Ocoa y acceso a vereda Apiay).

Con estas obras se logrará una significativa reducción del tránsito de tractocamiones por la malla vial interna de Villavicencio y con esto, la reducción del tráfico a interior de la ciudad y por ende una disminución del deterioro de las vías del municipio, la contaminación

ambiental y finalmente la reducción de la accidentalidad. También se prevén menores costos de operación y tiempos de viaje, gracias al aumento en la velocidad de circulación de los vehículos por Villavicencio y sus accesos.

Para lo anterior, el Contrato de Concesión No. 004 de 2015, se modificó mediante otrosí en enero de 2021 con el objeto de preservar el contrato y garantizar los cometidos estatales, y el interés general que constituyen su finalidad esencial. Se resalta que, para lograr la viabilidad financiera del proyecto afectada la reducción del tráfico vehicular, este se replanteó desde diferentes perspectivas, a saber: i) reducción de alcance, ii) revisión de CAPEX y OPEX, siendo consecuentes con los niveles de tráfico actuales buscando los beneficios de los usuarios de la vía y dando prioridad las necesi-



dades actuales de infraestructura vial para el departamento del Meta y; iii) alternativas de apalancamiento frente a la disminución de ingresos

Adicionalmente, el pasado mes de septiembre de 2021, se suscribió un nuevo Otrosí (No. 11), con el objeto de priorizar las obras en dos (2) sectores del proyecto antes de dar inicio a la fase de construcción y se dio continuidad a las actividades de operación y mantenimiento de los 267,5 kilómetros de vía.

**IP Ampliación a Tercer Carril Bogotá - Girardot.** El Gobierno Nacional reactivó en febrero de 2021 las obras en el proyecto IP Ampliación a Tercer Carril Doble

Calzada Bogotá-Girardot, en dos importantes tramos: el trayecto entre San Rafael y El Paso y entre Girardot y el Túnel Sumapaz.

Las obras incluyen la actual variante de Melgar y desde ese mismo túnel hasta la intersección Jaibaná, en Fusagasugá, es decir en las unidades funcionales 1 y 3, respectivamente.

El proyecto, que contempla la rehabilitación de la doble calzada en una longitud de 144,8 kilómetros y para el que se invirtieron 5,28 billones de pesos, beneficiará a más de un millón de personas de los 13 municipios sobre los que tiene incidencia y mejorará la movi-

lidad de más de 17 millones de vehículos que transitan anualmente por este corredor vial.

Principalmente se beneficiarán los habitantes de los municipios de Soacha, Silvania, Granada, Fusagasugá, Melgar, Ricaurte y Girardot, así como los usuarios que diariamente transitan el sector.

A octubre 15 de 2021, el proyecto tiene un avance de 4,53%.

### → Programa Concesiones del Bicentenario - Nueva Generación de Concesiones (5G)

Las Concesiones del Bicentenario son uno de los programas del Sector Transporte en Compromisos por Colombia, estrategia del Gobierno nacional para la reactivación económica. Comprende una nueva ola de grandes proyectos de infraestructura para conectar más y mejor a los colombianos, incentivar la generación de empleo e impulsar la economía regional y por primera vez se tiene un enfoque multimodal y sostenible.

La primera ola de este programa incluye 14 proyectos: siete carreteros, cuatro aeroportuarios, uno férreo y dos relacionados con el modo fluvial. Se trata de proyectos con enfoque de sostenibilidad a cuatro niveles: institucional, financiero, social y ambiental. Los dos últimos son claves para la apropiación por parte de la comunidad. El valor total de las inversiones en CAPEX de la primera ola de los proyectos de 5G está estimada en 21 billones de pesos aproximadamente (cifras estimadas a diciembre de 2020).

Para la segunda ola de estos proyectos se tienen contemplada la estructuración de 12 proyectos con una



## Reactivación de proyectos claves

En lo que va del 2021, la ANI ha avanzado en la reactivación de proyectos claves para el país. Después de varios años de arduo trabajo y espera, en septiembre de 2020 comenzaron las actividades de rehabilitación y mejoramiento de 76,9 kilómetros del proyecto Cambao-Manizales y este año se reiniciaron las obras del IP Ampliación Tercer Carril Bogotá-Girardot y de la Malla Vial del Meta, mientras que a inicios de julio se logró la cesión del proyecto Santana-Mocoa-Neiva a un nuevo concesionario.

inversión aproximada de 28 billones de pesos.

A continuación, se presenta una síntesis de cinco de los siete proyectos carreteros (los otros dos son Accesos Norte Fase II y Avenida Longitudinal de Occidente (ALO) que ya fueron mencionados). Los proyectos de los otros modos fueron descritos en los apartes donde se abarcó la gestión relativa a cada modo.

**Malla vial del Valle del Cauca:** Accesos Cali-Palmira. Este es el primer proyecto adjudicado de la nueva generación de concesiones (5G) y busca mejorar las condiciones de movilidad de los municipios del área de influencia de Cali, permitiendo descongestionar las salidas de la capital del Valle y Palmira, y fortaleciendo la conexión con los municipios vecinos. Tiene una longitud de 310 kilómetros y un valor aproximado de 1,22 billones de pesos (Capex a diciembre 2020). Con este proyecto se espera la generación de 34.400 empleos aproximadamente entre directos, indirectos e inducidos.

Se estima que la duración de la fase de construcción sea de cuatro años, iniciaría inmediatamente se cumpla con el periodo de la fase de pre-construcción estimado en un año. La concesión será por un periodo de 29 años.

**APP Buga – Buenaventura.** Proyecto que optimizará el recorrido a la zona portuaria más importante del país, lo cual impactará no solo a los municipios del área de influencia si no en general el resto del territorio nacional que emplee dicha zona portuaria para sus actividades.

Este proyecto busca consolidar un corredor en segunda calzada a lo largo de 116,1 kilómetros de los 128,4 kilómetros de longitud de la vía existente, al igual que la rehabilitación operación y mantenimiento de esta; tiene

un valor aproximado de 2,21 billones de pesos (Capex a diciembre 2020). Con este proyecto se espera la generación de 66.570 empleos entre directos, indirectos e inducidos. En el mes de octubre de 2021 se realizó la publicación del proyecto pliego de condiciones para la licitación pública que se adelanta para la contratación de este corredor.

Se estima que la duración de la fase de construcción sea de 3,5 años, iniciaría inmediatamente se cumpla con el periodo de la fase de pre-construcción estimado en 1,5 años. La concesión será por un periodo de 29 años.

**Troncal del Magdalena 1: Puerto Salgar – Barranca-bermeja.** Este proyecto permitirá la terminación de las obras del contrato Ruta del Sol II y la consolidación del corredor vial Troncal del Magdalena permitiendo la conexión del centro del país con la costa caribe y garantizar su operación y mantenimiento a largo plazo.

Tiene una longitud de 259,6 kilómetros, y un valor aproximado de 2,07 billones de pesos (capex a diciembre de 2020). Se espera la generación de 58.382 empleos entre directos, indirectos e inducidos. Actualmente el proyecto ha finalizado su estructuración y aprobaciones; en los primeros días de noviembre se efectuará la apertura de la licitación y la publicación de pliegos definitivos.

Se estima que la duración de la fase de construcción sea de cuatro años, iniciaría inmediatamente se cumpla con el periodo de la fase de pre-construcción estimado en un año. La concesión será por un periodo de 25 años.

Troncal del Magdalena 2: Barrancabermeja – San Roque. Este proyecto permitirá la terminación de las obras del contrato Ruta del Sol II y la consolidación

del corredor vial Troncal del Magdalena permitiendo la conexión del centro del país con la costa caribe y garantizar su operación y mantenimiento a largo plazo.

Tiene una longitud de 272,1 kilómetros, un valor aproximado de 1,7 billones de pesos (capex a diciembre de 2020). Se espera la generación de 47.947 empleos entre directos, indirectos e inducidos. Actualmente el proyecto ha finalizado su estructuración y aprobaciones; en los primeros días de noviembre se efectuará la apertura de la licitación y la publicación de pliegos definitivos.

Se estima que la duración de la fase de construcción sea de cuatro años, iniciaría inmediatamente se cumpla con el periodo de la fase de pre-construcción estimado en un año. La concesión será por un periodo de 25 años.

**IP Santuario – Caño Alegre Ruta del Agua.** Proyecto de iniciativa privada a través del cual se espera mejorar la conectividad entre el Oriente de Antioquia y el interior del país, ofreciendo superiores especificaciones técnicas a las existentes, con todos los beneficios que se derivan de esta mejora.

Tiene una longitud de 135,5 kilómetros, un valor aproximado de 2,33 billones de pesos (capex a diciembre de 2020). Se espera la generación de 91.662 empleos entre directos, indirectos e inducidos. Actualmente el proyecto está en estudios de factibilidad.

Se estima que la duración de la fase de construcción sea de seis años, iniciaría inmediatamente se cumpla con el periodo de la fase de pre-construcción estimado en un año. La concesión será por un periodo de 30 años.

### → Mayor Gestión Predial

Desde el trabajo interinstitucional que se desarrolla en la Comisión Intersectorial para Proyectos de Infraestructura de Transporte, desde el segundo semestre de 2020 y hasta la fecha se logró que la Agencia Nacional de Tierras adjudicara, a nombre de la Agencia Nacional de Infraestructura, 220 predios para 9 grandes obras de infraestructura.

La gestión predial lograda es resultado del trabajo articulado realizado durante 17 meses, desarrollando una estrategia dirigida a agilizar procesos y a la toma de decisiones, en la que se priorizan y coordinan las acciones pertinentes para seguir avanzando en la ejecución de las obras.

A partir de esta entrega se oficializó la adjudicación de 68 predios baldíos para el proyecto IP Antioquia – Bolívar, en los municipios de María La Baja (Bolívar), Mahates (Bolívar), San Onofre (Sucre), Coveñas (Sucre), San Antero (Córdoba), San Carlos (Córdoba) que permitirán el desarrollo de obras importantes para el corredor vial que unirá la costa caribe con Antioquia.

Para el Proyecto Autopista al Mar 2, se adjudicaron 17 predios, en el departamento de Antioquia en los municipios, Dabeiba, Cañasgordas y Mutatá.

En el Proyecto Conexión Norte fueron adjudicados 4 predios en el departamento de Antioquia, en los municipios Caucasia, Remedios y Segovia. También en el Proyecto Villavicencio Yopal, se adjudicaron 5 predios en los municipios de Restrepo (Meta) y Yopal (Casanare).

En el Proyecto Honda – Puerto Salgar –Girardot, se adjudicaron 4 predios en los municipios de Guataquí y Beltrán en el departamento de Cundinamarca, y en el

municipio de La Dorada (Caldas).

Asimismo, para asegurar la continuidad en el Proyecto Ruta del Sol Sector 2 se adjudicaron 3 predios en el Municipio de Gamarra (Cesar).

Para el avance de las obras del proyecto Ruta del Sol 3 se adjudicaron 75 predios en los municipios de Ciénaga, Plato, Zona Bananera en el departamento del Magdalena, y en los municipios de Chiriguaná (César) y Carmen de Bolívar (Bolívar).

También para las obras del proyecto Transversal de las Américas se entregaron 31 predios entre los municipios de Montería y Planeta Rica en el departamento de Córdoba, en Simití (Bolívar) y en Carepa (Antioquia).

Finalmente, se adjudicaron 13 predios para el Proyecto Malla Vial del Valle del Cauca en el Municipio de Dagua.

### → Atención a la Vía al Llano

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

Durante el primer trimestre de 2021, se terminaron diferentes obras entre las cuales se encuentran los puentes Las Américas y La Floresta y el túnel 6 que tiene una longitud de 220 metros. Para finales del mes de junio de 2021 se terminó el túnel 2 que tiene una longitud de 550 metros y se espera para el tercer trimestre de 2021, la terminación de diferentes obras como son los puentes Maizaro, Caño Buque y Rosario.

Al finalizar el 2021, se espera terminar dos obras de



gran envergadura como son el túnel 3 que tiene 1447 metros de longitud y el puente Macalito el más largo en ejecución con aproximadamente 1 kilómetro de longitud.

Con esta culminación queda faltando solamente uno de los seis túneles que hacen parte de este trabajo por encontrar el cale, el cual está proyectado para el mes de noviembre de 2021. Se trata del túnel más largo del corredor vial, el túnel de Buenavista 2, que tiene una longitud de 4.542 metros y que ya pasó el 90% de excavación. Este túnel, que hace parte de la unidad funcional número 6, la cual está ubicada entre el túnel Bijagual 2 y la intersección Fundadores en Villavicencio, contará con nueve galerías de emergencia que se comunicarán con el túnel Buenavista existente. La longitud de cada galería es de aproximadamente 40 metros.

## Estrategia para concluir proyectos de red vial primaria no concesionados

### → Programa Concluir y Concluir

Los proyectos del programa Concluir y Concluir para la Reactivación de las Regiones, con 28 obras públicas que se terminarán durante este Gobierno, ya se tiene 27 adjudicadas y desde el mes de marzo 2021 se encuentran en obra los 2.900 kilómetros que suman estos corredores.

**Cruce de la Cordillera Central.** En 1902 se habló por primera vez de la posibilidad de construir un túnel con el fin de cumplir un propósito: atravesar la cordillera Central. En 1913 se hizo un primer trazo y en 1922 se ordenó, por primera vez, la ejecución de esta obra; en



2005, se inició la excavación del túnel piloto, el cual buscaba despejar dudas sobre si era posible atravesar la cordillera con un túnel, pues expertos mundiales de diferentes nacionalidades indicaban que era imposible por la inestabilidad del terreno, porque en la zona se presenta la segunda falla geológica más compleja del mundo, por la altura y por las condiciones climáticas de la región.

En 2018, el Gobierno del presidente Iván Duque Márquez recibió el proyecto con un avance del 54%, desfinanciado y con serios problemas de calidad que amenazaban su estabilidad. No obstante, ante la importancia de esta obra, se destinaron los recursos necesarios para su repotenciación, estabilización y finalización.

El Cruce de la Cordillera Central une al suroccidente con el centro de Colombia a través de 60 obras cons-

truidas a lo largo de 30 kilómetros de doble calzada entre los departamentos de Quindío y Tolima. En esta longitud, el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), bajo el liderazgo del Ministerio de Transporte, se impuso a la majestuosidad de la cordillera Central para finalizar 31 puentes, 25 túneles y 3 intercambiadores viales.

Sin duda alguna, entregar esta obra es el hito más importante en materia de infraestructura carretera del cuatrienio en curso, pues su puesta en servicio beneficia de forma transversal a diferentes sectores clave para el crecimiento del país como el educativo, el comercial, el turístico, el cultural, el medioambiental, el social y el de transporte, entre otros.

En este proyecto se completó una inversión total de \$2,9 billones después de que la actual administración hiciera una inversión de \$620.000 millones, recursos

con los que se logró la adjudicación de tres nuevos contratos y la implementación de una gerencia especializada. A lo largo de este complejo de obra han trabajado 7.000 personas.

En consecuencia, en noviembre de 2021 se ponen al servicio de los colombianos 30 kilómetros de doble calzada desde Calarcá hasta Cajamarca; 15 túneles en Tolima y 8 en Quindío, más el túnel de La Línea (8,6 km) y el túnel de rescate (8,5 km); 16 puentes en Tolima y 15 en Quindío.

En conjunto, los 25 túneles del proyecto suman 22 kilómetros, de los cuales el más largo es el túnel de La Línea entregado en septiembre de 2020 y que, como se ha mencionado, tiene 8,6 km de longitud, lo que lo convierte en el carretero más grande de América Latina.

Por su parte, los 31 puentes del cruce suman 5 kilómetros, siendo el más largo el Yarumo Blanco, que tiene una extensión de 643 metros. El puente Yarumo Blanco es la segunda obra más importante del proyecto por ser una estructura en forma de herradura y haber sido epicentro de una maniobra única que no se había hecho antes en el país, se buscaba repotenciar el puente y aislar sísmicamente las cargas que transmite el suelo a 5 de los 12 apoyos de la estructura.

**Proyecto Espriella - río Mataje.** El Gobierno nacional a través del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), finalizó en agosto de 2021 las obras que conforman el nuevo corredor binacional Espriella - río Mataje, proyecto que se convierte en la obra de infraestructura más importante en la historia del pacífico Nariñense. El impacto de esta obra, a la que se le destinaron recursos por 240.600 millones de pesos, no es menor. Además de ser una nueva alternativa de conexión entre los dos



### Túnel de La Línea, el más largo de Latinoamérica

Terminamos y entregamos el túnel de 8,65 km que genera un ahorro de 21 kilómetros de recorrido por el alto de La Línea en sentido Armenia-Ibagué, lo que disminuye tiempos de recorrido y costos de operación. El Gobierno del presidente Iván Duque invirtió en su construcción un total de \$1 billón. En su construcción empleamos a 6.000 personas y beneficiamos a los departamentos de Cundinamarca, Tolima, Quindío, Caldas, Risaralda y Valle del Cauca; sin embargo, estratégicamente beneficia a todos los colombianos.

países (Colombia – Ecuador), le ahorra al sector transportador entre cuatro y seis horas en tiempos de recorrido, y hasta un 50% en costos de operación. De igual manera, ayuda a descongestionar la vía Panamericana, la arteria por donde actualmente se transporta la mercancía de exportación desde la región hacia el puente internacional de Rumichaca.

Con el corredor binacional Espriella-río Mataje en particular, se aumenta el nivel de competitividad de Colombia a nivel de comercio internacional, para aprovechar las oportunidades comerciales que ofrece el

mercado Asia-Pacífico. Es una vía de altas especificaciones técnicas, que representa también un hito en materia de conectividad. Para la construcción de 19 km de vía nueva y cuatro puentes vehiculares, que se abren paso por la selva para conectar a Tumaco con el puente internacional Mataje, localizado en la frontera con Ecuador, el Invías siguió rigurosamente los requerimientos ambientales y sociales del caso, como la reforestación de alrededor de 400 hectáreas ubicadas en las diferentes veredas a lo largo del corredor vial y cerca de las riberas de los ríos Pusbí, Pañambí, Mira y San Juan.

Este logro fue posible gracias a la articulación de diferentes instancias del Gobierno: de una parte, estuvo el apoyo del Sistema General de Regalías, que aportó 16.000 millones de pesos para la financiación de la obra, a través del Órgano Colegiado de Administración y Decisión (Ocad Paz). El proyecto también fue potencializado en el marco de la estrategia Zonas Futuro, que busca seguir construyendo una Colombia más equitativa y competitiva.

---

“El Gobierno nacional sigue en la tarea de concluir, concluir y concluir proyectos que transforman la infraestructura carretera del país. En estos años de gobierno se han puesto en servicio, a través del INVÍAS y con el liderazgo del Ministerio de Transporte, obras clave como el puente Pumarejo, el túnel de La Línea y la vía Mayapo - Manaure, a las que ahora se suman el cruce de la cordillera central y el nuevo corredor binacional Espriella - río Mataje, este último en la Zona Futuro del Pacífico Nariñense.

Esto es muestra de un trabajo dedicado y transparente para la construcción de un mejor futuro para todos y en el fortalecimiento de las relaciones con nuestros países hermanos de la región”

---

## Gestión Vial Integral

Durante lo corrido de la vigencia 2021 se ha venido implementando la atención de los corredores viales con mayor tráfico a cargo del Instituto con contratos de Gestión Vial Integral - GVI, representados en 8 corredores:

- Honda – Guaduas – Villeta y Variante Honda – Puerto Bogotá;
- Troncal de Occidente y sus alternas y algunas departamentales que estaban a cargo de la concesión Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca;
- Pereira - La Victoria - Cerritos - La Virginia , Romelia - El Pollo - Remolinos – Cauya -La Felisa;
- Santuario – Cruce Ruta 45, El Hatillo – Tarazá - Caucasia, La Pintada – Medellín
- Zipaquirá - Barbosa – San Gil – Floridablanca – Palenque, Rionegro – San Alberto

Con una inversión de 333.831 millones de pesos, se atienden 1443.78 kilómetros, a los cuales se les ha incluido la prestación de los servicios al usuario de carro taller, ambulancia, grúa y atención de emergencias.

- Armenia – Cajamarca, el cual tiene una inversión de 142.315 millones de pesos, se atiende 100 kilómetros.
- Troncal del Magdalena Medio entre Puerto Salgar
- Bugá – Buenaventura

A la fecha, se encuentra en proceso de contratación el GVI Área Metropolitana de Cúcuta, con una longitud para intervenir de 66,5 kilómetros y una inversión de 11.000 millones de pesos.

## Vías para la legalidad

En relación con la apuesta de largo plazo, Vías para la Legalidad y la Reactivación de las Regiones Visión 2030, los que su ejecución durará entre los próximos 5 a 10 años, ya se tienen 19 proyectos que fueron contratados de 22 y otros en ejecución desde el mes de junio del año en curso.

## Programa Colombia Rural

Este Gobierno lanzó una gran apuesta por las vías terciarias del país: el Programa “Colombia Rural”, el cual busca el mejoramiento de los corredores estratégicos al servicio de los 1.101 municipios del país, priorizando corredores viales que incrementen la productividad del campo y conecten poblaciones con servicios sociales y públicos en las regiones, mediante actividades de mantenimiento y mejoramiento, las cuales se desarrollarán bajo diferentes esquemas de financiación y ejecución.

Durante el cuatrienio en curso, el Gobierno nacional a través del INVÍAS, ha logrado inversiones históricas que ascienden a 4,25 billones de pesos, una cifra sin precedentes para la atención de las vías rurales del país.

La ejecución de estos recursos se ha venido realizando a través de distintas fuentes de financiación destacando que de esta inversión cerca de 1,3 billones de pesos ha sido ejecutados en 153 municipios del Programa de Desarrollo con Enfoque Territorial - PDET, saldando una deuda histórica con las regiones que se vieron afectadas por el conflicto armado y hoy son objeto de desarrollo mediante la legalidad y emprendimiento, promoviendo así Paz con Legalidad.

Con esta inversión se llega a 887 municipios de los 32 departamentos con 1.261 proyectos, impactando positivamente más de 11.000 kilómetros con obras de mejoramiento vial y 15.000 kilómetros con actividades de mantenimiento, haciendo presencia en los lugares más remotos de la geografía colombiana, donde nunca había llegado el Estado con inversiones en infraestructura vial. Además, se están generando 65.700 empleos aproximadamente.

El avance acumulado del cuatrienio es de 2.155,53 kilómetros de vías mejoradas transitables, que supera la meta de los 400 kilómetros programados, avance que comprende actividades de pavimentación, placa huella, obras de drenaje, muros de contención, entre otras. Entre noviembre de 2020 y septiembre de 2021 se han mejorado 1.665 kilómetros. Para el caso del mantenimiento de las vías terciarias, se tiene un avance de 3.913 kilómetros; se tienen 780 convenios firmados con municipios: 280 en ejecución, 500 firmados en diciembre de 2020 y 212 convenios suscritos en lo corrido de 2021.

### Programa Vías para la conexión de territorios, el crecimiento Sostenible y la Reactivación 2.0

El programa Vías para Conectar Territorios, el Crecimiento Sostenible y la Reactivación Económica 2.0 está conformado por 132 proyectos, que incluyen intervenciones a nivel de vías en las redes primaria, secundaria y terciaria, así como de la conservación de la red férrea inactiva.

Con estos proyectos se beneficia a más de 7,7 millones de colombianos en por lo menos 22 departamentos, cerrando brechas regionales, facilitando la comercia-

lización de productos de los pequeños agricultores y reduciendo tiempos de desplazamiento y logrando mayores eficiencias en la logística de transporte. Además, se estima generar alrededor de 130.000 puestos de trabajo, con lo que desde el Sector Transporte se continúa aportando a la reactivación económica del país.

Esta declaratoria de importancia estratégica del programa mediante Conpes 4039 de julio de 2021, es un impulso más para seguir trabajando por la conectividad y la movilidad de las regiones, llevando trabajo, equidad y competitividad por todo el país, ampliando además el impacto de la estrategia Compromiso por Colombia.



### Vías terciarias: una inversión sin precedentes

Por medio del CONPES 4039 de julio de 2021 “Declaración de importancia estratégica de los proyectos de inversión del Programa Vías para la Conexión de Territorios, el crecimiento Sostenible y la Reactivación 2.0”, fueron garantizadas inversiones del programa por 615.000 millones para los años 2022-2024, permitiendo que política de atención a las vías terciarias del país continúe y con ello llegar a una Inversión total acumulada del Programa Colombia Rural que ascienda a 5 billones de pesos.

## Longitudes de vías no concesionadas intervenidos

Periodo de Gobierno	Red Vial Primaria Mantenido o Rehabilitada (km)	Segundas Nuevas Calzadas (km)	Red Secundaria Construida (km)	Red Terciaria Construida y Mejorada (km)	Túneles Finalizados
2018 - sep 2021	2.657	113,04	312,81	2.165	17

Fuente: INVIAS

“En un hecho histórico para las vías rurales, durante el actual cuatrienio, con corte a septiembre de 2021, se han construido y mejorado 2.155 kilómetros, y se proyecta entregar 5.040 kilómetros terminados en julio de 2.022 y 6.000 kilómetros quedarían en ejecución. En términos de mantenimiento se ejecutan 15.000 Km de red terciaria”

## Transporte carretero estratégico para la integración territorial

### → Inventarios Viales

La ley 1228 del 2008 crea al Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras - SINC. El SINC está definido por la citada ley como un sistema público de información, conformado por las carreteras del país, primarias, secundarias, terciarias, junto con sus especificaciones y elementos, categoría, ubicación, y proyectos nuevos, lo que conforma los inventarios viales del país.

En el mes de septiembre se firmó el convenio interinstitucional No. 646 de 2021 entre el Ministerio de Transporte y el INVIAS para la contratación de una consultoría que permitirá realizar el inventario de 4.500 kilómetros aproximadamente de red terciaria en municipios PDET, por un valor de 3.314 millones de pesos. Actualmente, INVIAS se encuentra adelantando los procesos de contratación.

Respecto a la revisión y aprobación de Inventarios Viales, a septiembre 30 de 2021, 194 municipios cuentan con sus vías terciarias inventariadas, correspondientes a 31.171,2 kilómetros. Es decir que se cuenta con el 21,9% del inventario de las vías terciarias del país. La evolución de la aprobación de estos inventarios se detalla en la siguiente tabla



### → Evolución de la aprobación de estos inventarios

Fecha aprobación	Número de municipios	Kilómetros de red terciaria aprobada
Dic de 2018	50	4.500,0
Dic de 2019	136	20.223,4
Abril de 2020	164	25.000,0
Junio de 2020	166	25.106,3
Julio de 2020	169	26.200,7
Agosto de 2020	172	27.011,1
Septiembre de 2020	174	27.641,3
Noviembre de 2020	176	28.896,8
Diciembre de 2020	177	29.163,2
Enero de 2021	178	29.220,6
Febrero de 2021	179	29.266,8
Marzo de 2021	180	29.387,5
Abril de 2021	186	29.990,2
Mayo de 2021	186	29.990,2
Junio de 2021	190	30.460,2
Agosto de 2021	193	30.974,8
Septiembre de 2021	194	31.171,2

Fuente: Ministerio de Transporte – Dirección de Infraestructura

### → Gestión de recursos para materializar iniciativas

Teniendo en cuenta que uno de los retos de las subregiones es lograr una conectividad apropiada con los

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

**Sistema General de Regalías (SGR).** En lo corrido de 2021 el Ministerio de Transporte ha emitido 517 pronunciamientos técnicos, correspondientes a 354 proyectos, de los cuales 223 son favorables y 294 no favorables. Adicionalmente, se tienen en curso 122 solicitudes y se han adelantado 125 mesas técnicas.

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

En cuanto a los proyectos de infraestructura vial bajo este mecanismo, en el 2021 y teniendo en cuenta el primer corte a 30 de marzo, se vincularon a este mecanismo un total de 11 proyectos que benefician 12 municipios, por un valor aproximado de 110.000 millones de pesos, de los cuales 6 impactarán a municipios PDET y 5 a municipios de las Zonas más afectadas

por el conflicto armado - ZOMAC así: los municipios de Cartagena del Chaira (Caquetá), San Martín (Meta), Tello (Huila), Casabianca (Tolima), El Bagre (Antioquia), Corinto, Toribio, Morales y Caloto (Cauca), Yotoco (Valle del Cauca), Paz de Ariporo (Casanare) y Teorama (Norte de Santander). Estos se encuentran en etapa de ajustes a diseños, etapa precontractual de gerencia, interventoría y obra.

### → Apoyo a comunidades indígenas

El Ministerio de Transporte, entre sus estrategias para el mejoramiento de la infraestructura vial, tiene una línea dedicada especialmente al mejoramiento de infraestructura vial de las comunidades indígenas, afro y campesinas del país, la cual consiste en brindar apoyo en la formulación y estructuración de proyectos, capacitación en fuentes de financiación previa solicitud y acompañamiento técnico en territorio para facilitar la priorización y racionalización de proyectos.

Durante 2021, las principales han sido diferentes mesas con comunidades y reuniones virtuales, así:

- Mesas con comunidades indígenas del Consejo Regional Indígena del Huila – CRIHU, en los Municipios de Rivera y Neiva, departamento del Huila.
- Mesa de los Pastos y Quillas ingas, con ocasión del paro nacional, en el municipio de Ipiales Nariño.
- Mesa Macrorregional de Diálogo con los pueblos, comunidades y autoridades indígenas del Sur Occidente Colombiano –AISO, en el municipio de Totoró Cauca.

- Mesa Campesina Meta – Guaviare, en el municipio de Villavicencio - Mesa.
- Mesa de Voceros y Voceras en el marco del Paro Nacional, en la ciudad de Neiva.
- Mesa regional con la Asociación de Cabildos Indígenas – ACIMSCA, para seguimiento del cumplimiento de los acuerdos de las mingas de resistencia de los años 2014 - 2019, entre indígenas, campesinos, afrodescendientes y las instituciones de nivel nacional, departamental y municipal.
- Reuniones a través de la plataforma Teams con Comunidades U´WA del departamento de Santander y Norte de Santander, para la estructuración del proyecto Adecuación de Caminos Ancestrales, en el marco de los compromisos de la MPC.
- Mesa de concertación del Eje de infraestructura con el Resguardo del Gran Sábalo, unidad Indígena del pueblo AWA (UNIPA), en el marco por la vida y la dignidad del Pueblo AWA, en el municipio de Tumaco.
- Mesa Panoya Cordillera – Nariño, para tratar temas: conectividad, transporte, Infraestructura Vial y Fluvial, participantes: Ministerio de la TIC, Ministerio de Transporte, ANI, director del INVIAS, en los municipios de Policarpa y Cumbitara.



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

En una situación fiscal de austeridad y de recursos públicos comprometidos en proyectos en ejecución, el uso de fuentes alternativas de financiación es un importante reto para el sector transporte. Esto debido a las grandes inversiones necesarias para mejorar la prestación de servicios de transporte, cerrar la brecha en infraestructura y aumentar la calidad en la prestación de servicios.

La presión por mayores montos de inversión genera inflexibilidades de mediano plazo en los recursos provenientes del presupuesto general, y limita la posibilidad de utilizarse como la fuente de pago principal. En consecuencia, se hace necesario identificar y movilizar nuevas fuentes de pago que aporten recursos adicionales a las fuentes tradicionales (presupuesto público, peajes o tarifas) para viabilizar este tipo de proyectos.

En consecuencia, se ha hecho necesario la identificación y movilización de nuevas fuentes de recursos que financien iniciativas del sector; en el periodo objeto del informe se destacan las siguientes iniciativas:

### Fondo de Fuente Alternativas para el Desarrollo de la Infraestructura (“FIP”)

Con el liderazgo y acompañamiento del Ministerio de Transporte, durante el periodo objeto del informe se logró la expedición del decreto reglamentario No. 223 de 2021, por medio del cual se reglamenta el Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura -FIP-

### Obras por Regalías

En junio de 2021, el Ministerio de Minas y Energía publicó la Resolución 40207 que reglamenta la modalidad: obras por regalías, “Por la cual se reglamenta la metodología, condiciones y términos para la modalidad de pago de regalías mediante la ejecución de Obras de Infraestructura o Proyectos de Inversión”, indicando lo siguiente:

- Aplica para la formulación, presentación y ejecución de proyectos de inversión a ser financiados bajo la modalidad de obras por regalías, por las personas jurídicas que realicen actividades de explotación de recursos naturales no renovables y que hayan obtenido ingresos brutos superiores a 33.610 Unidades de Valor Tributario (UVT), durante la vigencia fiscal anterior. Ambas partes (las empresas y la entidad territorial) suscriben de manera voluntaria un Documento de Acuerdo en el que se establezca el proyecto, el valor y el cronograma de entrega.



- En ningún caso los Proyectos de Inversión ejecutados bajo la modalidad de pago de las regalías podrán ser cofinanciados con otras fuentes de recursos públicos.
- Estos proyectos serán ejecutados en las entidades territoriales beneficiarias de los recursos de asignaciones directas y sólo se realizará el reconocimiento del pago de regalías con cargo a esta fuente (Asignaciones Directas).
- Se priorizará la financiación bajo esta modalidad, para aquellos proyectos de inversión que tengan por objeto la construcción de infraestructura en servicios públicos, vías terciarias, proyectos agrícolas y proyectos productivos en el sector urbano y rural, cumpliendo con lo estipulado en la nueva ley de regalías, Ley 2056 de 2020.

## Obras por impuestos

La Ley de Inversión Social (Ley 2155 de septiembre de 2021) incluyó que los proyectos que sean declarados de importancia nacional y que resulten estratégicos para la reactivación económica, con aprobación previa del Ministerio de Hacienda y Crédito Público podrán ser objeto del mecanismo de obras por impuestos. Este instrumento permite que las personas sujetas al impuesto de renta con ingresos iguales o superiores a 33.610 UVT, podrán hacer el pago de hasta el 50% de dicho tributo a cambio de la ejecución de proyectos de inversión.

## Contribución Nacional de Valorización

La Ley 1819 de 2016 dispuso la contribución nacional de valorización (“CNV”), definiéndola como “(...) un gravamen al beneficio adquirido por las propiedades inmuebles, que se establece como un mecanismo de recuperación de los costos o participación de los beneficios generados por obras de interés público o por proyectos de infraestructura, la cual recae sobre los bienes inmuebles que se benefician con la ejecución de estos.” Sin embargo, solo hasta julio de 2020, mediante CONPES 3996, se establecieron los lineamientos de política para la aplicación e implementación de la CNV como fuente de pago para la infraestructura nacional.

En este sentido, el Ministerio de Transporte en conjunto con las entidades del sector y con el apoyo del Ministerio de Hacienda y la DIAN, estructuró el proyecto de decreto reglamentario de la CNV para infraestructura del sector transporte. En dicho documento que se encuentra finalizado y está en trámite de firmas, se establecen los procedimientos y etapas para la aplicación e implementación de la CNV, desde la identificación del proyecto, su puesta en consideración de las diferentes instancias, y la aplicación, liquidación, recaudo y fiscalización del tributo. Valga la pena anotar que este Decreto está alineado con el Decreto 223 de 2021 sobre el Fondo de Fuente Alternativas para el Desarrollo de la Infraestructura (“FIP”) mencionado anteriormente.

Así mismo, el Ministerio de Transporte elaboró los proyectos de resolución que regularan determinados aspectos del Decreto, específicamente, la metodología de calificación de proyectos susceptibles de aplicárseles la CNV, y, la operación del Comité de Priorización

de Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte, siendo esta última una instancia para la evaluación de la conveniencia de aplicar la CNV. Una vez se cuente con la expedición del Decreto Reglamentario para la CNV, se procederá a la publicación y expedición de dichas resoluciones.

## Titularización de peajes de INVIAS

El Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte y del INVIAS tramitó, estructuró, contrató e inicio la ejecución del proyecto de titularización de peajes del INVIAS en un horizonte de 10 a 15 años, mediante el cual se busca traer a valor presente una suma aproximada de 1.2 billones de pesos para invertir en la red vial nacional a cargo del INVIAS. Adicionalmente, junto a la ANI y al DNP, se trabajó en la conformación del “universo de peajes” y se apoyó la estructuración del proyecto.

Actualmente para este proceso se está desarrollando el procedimiento de calificación de la entidad y de la emisión por parte de la calificadora de riesgos BRC Stándar&Poors, y el cierre de la estructuración final de la emisión por parte del estructurador financiero y



legal Bancolombia Capital-Garrigues. De esta forma, en los últimos meses del 2021 se adelantará el proceso de autorización por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el DNP, para así poder realizar la primera emisión de títulos en febrero de 2022.

## Sistema de interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular IP/REV

Debido a diversas inquietudes suscitadas con posterioridad a la expedición de la Resolución 546 de 2018, y la necesidad de evaluarlas para garantizar la correcta implementación del Sistema IP/REV y su sostenibilidad en el tiempo, el régimen de transición previsto en el artículo 33 de la Resolución 546 de 2018 fue prorrogado inicialmente por el término de un (1) año a partir del 12 de marzo de 2019, mediante la Resolución 883 del mismo año, y posteriormente por la resolución 509 de 2020 por un año más.

Durante las prórrogas referidas, el Ministerio de Transporte a través del Viceministerio de Infraestructura llevó a cabo mesas de trabajo con los interesados en el sistema para analizar las observaciones planteadas y como resultado de las primeras mesas conjuntas, se estableció que los principales temas a abordar eran i) la relación de los concesionarios y las entidades concedentes; ii) la confiabilidad el sistema; iii) requisitos contractuales entre los usuarios y los intermediadores; y iv) otros aspectos operativos del sistema. Así mismo se estableció, con base en esas mesas de trabajo iniciales y las revisiones propias del Viceministerio, que era necesario, en relación con las condiciones para el pago por el servicio de intermediación y los costos transaccionales, los riesgos de contraparte, entre otros

aspectos.

En este sentido, el Ministerio de Transporte adelantó las gestiones necesarias para el desarrollo de dos consultorías a través de la cooperación internacional de la Corporación Andina de Fomento - CAF y Better than Cash - BTC, con el fin de contar con los insumos técnicos adecuados para ese propósito.

En el estudio de evaluación de la armonización del marco normativo del recaudo de peajes electrónicos y la Regulación de Pagos de Bajo Valor (SPBV) se concluyó que las características propias de la regulación del sistema IP/REV no hacían necesario que este quedara sujeto a la reglamentación general sobre Sistema de Pagos de Bajo Valor (SPBV).

Adicionalmente, durante este periodo se llevaron a cabo las gestiones para la consecución de recursos de cooperación internacional no reembolsable a través del Banco de Desarrollo de América Latina – CAF, con la cual se logró el desarrollo de una consultoría cuyo objetivo fue el de `realizar un diagnóstico y recomendar ajustes a las condiciones económicas y jurídicas del sistema IP/REV que permitieran su correcta implementación y operación, y que generaran condiciones adecuadas para la celebración de acuerdos entre actores del sistema.

- Las recomendaciones de esta consultoría persiguen los siguientes objetivos:
- Facilitar la conexión entre operadores e intermediadores, como factor fundamental para que se genere la interoperabilidad del recaudo electrónico.
- Generar un mensaje regulatorio en el sistema, que propenda por la competencia entre un

número razonable de Intermediarios por los usuarios del sistema, que busque costos eficientes y traslade dichas eficiencias al sistema en su conjunto.

- Acotar el riesgo que asumen los Operadores, respecto a los costos que estos agentes deban asumir con ocasión de la implementación del sistema.

Así mismo, en dicha consultoría se identificaron los riesgos de la implementación y la operación del sistema, los cuales generaron algunas recomendaciones por parte de los consultores como la creación del comité técnico de operación del sistema.

## IV. NUESTRA RELACIÓN CON EL CIUDADANO



Para el Sector Transporte, establecer una comunicación cercana con sus grupos de valor permite la generación de soluciones sostenibles y la generación de sentido de apropiación por las diferentes obras e iniciativas generadas en el propósito de conectar al país.

A través de los diferentes medios de comunicación con los grupos de interés (verbal, presencial y escrito), el sector ha identificado y caracterizado diferentes grupos de usuarios, grupos de interés y otros de valor que le han permitido obtener un mayor impacto en la oferta institucional y mejorar la satisfacción de los ciudadanos en términos de acceso al transporte, tránsito e infraestructura, acceso a la información, participación ciudadana y tramites.

Los grupos de interés identificados pueden ser clasificados en: Entidades o Instituciones del Estado, asociaciones, organizaciones sociales, comunitarias o grupos de base, comunidades y grupos étnicos. A continuación, se presenta los grupos de interés del Ministerio de Transporte a partir de sus intereses y que participan, directa o indirectamente, en el desempeño de las actividades misionales de las entidades que conforman el sector.

## Espacios de Participación Ciudadana

Con el fin de acercarse al ciudadano y establecer los espacios suficientes y efectivos de comunicación y participación, el Sector define varios tipos de canales. En este sentido, todas las entidades del sector cuentan con una dependencia encargada de la atención al ciudadano, en la cual se reciben, tramitan y resuelven peticiones, quejas, sugerencias, reclamos y denuncias que los ciudadanos formulen, relacionadas con la misión de cada entidad.

Así mismo, las entidades hacen públicas, en el Sistema Electrónico de Contratación Estatal (SECOP), las etapas precontractuales y contractuales de los contratos celebrados. Esto tiene como fin que la ciudadanía pueda contribuir, participar y velar por una buena actuación administrativa en el ejercicio de la gestión pública.

Otros de los espacios de participación disponibles, son las redes sociales, las ferias de servicios, los foros ciudadanos, Mesas de trabajo, veedurías, talleres las audiencias públicas participativas y los espacios abiertos, que nos permiten un diálogo en doble vía con nuestros grupos de valor.

Con base en lo anterior, las entidades del Sector hacen seguimiento a las actividades realizadas con la ciudadanía a partir de informes periódicos y al cumplimiento de los Planes de Participación Ciudadana.

Específicamente, el Ministerio de Transporte ha venido desarrollando aplicativos tecnológicos con el fin de socializar sus estrategias digitales de información, y facilitar la consulta por parte de la ciudadanía. Esta tecnología permite, entre otras, gestionar documentos en línea y verificar información en tiempo real. Esto, a



su vez, le permite a la entidad generar bases de datos de información óptimas para su clasificación, y de paso conocer el comportamiento del sector transporte en el país.

Gracias al fortalecimiento digital se mejora la capacidad de la Entidad para reconocer y utilizar datos e información para el análisis y la toma de decisiones. El procesamiento de la información permite contar la historia de la entidad con datos, en una coordinación institucional y sectorial, hacia la transformación digital y la efectividad de la participación ciudadana. Por eso, generar herramientas tecnológicas de fácil acceso para los colombianos también es una prioridad de nuestra gestión, ya que esto permitirá construir un sector más

sólido desde el punto de vista de la transparencia.

Actualmente, el portal de internet del Ministerio cuenta con espacios que integran información sectorial de interés para la ciudadanía.

Algunos de estos son:

- El Portal Logístico de Colombia.
- El Registro Nacional de Despachos de Carga.
- El Sistema de Información de Enturnamiento Portuario.
- El Sistema de Información de Costos Eficientes del Transporte Automotor de Carga.

- El Sistema de Información, Seguimiento y Evaluación del Transporte Urbano.
- El Sistema de Información para el Seguimiento del Modelo de Regulación de Precios del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera
- El Gestor de Proyectos de Infraestructura
- El anuario estadístico “Transporte en Cifras”
- El Registro Nacional Fluvial
- El Aplicativo del Registro Nacional de Despachos de Carga para Transportadores.

Las plataformas mencionadas están diseñadas y desarrolladas con el objetivo de recolectar indicadores del sector, y ser herramientas de reporte de información, análisis y seguimiento. Gracias a ellas, tanto el Gobierno nacional como las entidades territoriales, la academia y la ciudadanía pueden generar datos de valor frente al transporte.

Cada proceso tecnológico que ha adoptado el Ministerio de Transporte refleja su decidida apuesta para generar beneficios al ciudadano, al contar con sistemas unificados de información de todos los medios de transporte y el funcionamiento de los corredores logísticos. Hoy, la información del sector reposa segura en las diferentes plataformas, y lo más importante: es visible en tiempo real para la ciudadanía.

Otra evidencia de esta apuesta del Ministerio de Transporte, está relacionada con la gestión de documentos en línea para los trámites. Este proceso inició durante la pandemia y al día de hoy ya cuenta con 11 trámites totalmente virtuales: certificado histórico de licencias de conducción, certificado histórico de vehículos,

registro de zarpe para embarcaciones y/o artefactos fluviales, asignación de especies venales a los organismos de tránsito, expedición de la planilla única de viaje ocasional electrónica, permiso de circulación restringida, reconocimiento económico vehículos de carga sin fines de reposición, registro de centros de diagnóstico automotor, registro de centros de enseñanza automovilística, registro de centros de reconocimiento de conductores y el registro de centros integrales de atención; 10 trámites más están parcialmente en línea.

## Espacios #MinTransporteTeCuenta

El Ministerio de Transporte con el propósito de fortalecer sus herramientas de comunicación con los ciudadanos, creó la estrategia de participación #MinTransporteTeCuenta, un espacio virtual basado en socializar los resultados, metas, logros y avances de los planes, programas, proyectos y gestión del sector transporte.

Estos espacios programados en la Matriz de Espacios de Participación Ciudadana, estaban programados para cumplirse del 4 de abril al 15 de diciembre de 2021, con el objetivo principal de “Brindar a los ciudadanos información oportuna de los avances y resultados de la gestión, planes, programas y proyectos del Sector Transporte”.

Su público de valor, de acuerdo a la matriz son los: Ciudadanos, agremiaciones, gremios de transporte, transportadores, entidades públicas, empresas privadas, grupos vecinales, grupos veredales, entes de control, sindicatos, organizaciones sociales, organizaciones sin ánimo de lucro, personas naturales y academia.

A la fecha, se han realizado 15 encuentros en el marco o lógica de la estrategia #MinTransporteTeCuenta.

**Nuestros logros y avances primer año de la pandemia**

Durante el último año, el Ministerio de Transporte fortaleció su gestión interna para ayudar a que el país se siguiera moviendo. Por eso, te invitamos a este espacio donde daremos a conocer algunas de las acciones y los logros que estas trajeron, para seguir conectando las vidas de los colombianos.

**Martes 13 de abril**  
**9:00 a.m.**

**LIVE** @MintransporteColombiaoficial  
youtube.com/Mintransporte

#MinTransporteTeCuenta

De acuerdo a las estadísticas de Facebook (Plataforma utilizada para las transmisiones de los espacios En Vivo y a donde se envía el tráfico desde las otras redes sociales), se tiene a continuación las siguientes cifras de espectadores conectados al espacio en directo y alcance a corte de 27 de octubre:



Fecha	Espacio	Número espectadores en directo	Alcance	Interacción
23 de abril	Avances programa de Modernización de Vehículos de Carga	130	7.843	234
18 de junio	Resultados del Plan Nacional de Seguridad Vial	92	6.790	208
7 de mayo	Beneficios del Esquema de Presunción de Costos para los transportadores	91	8.149	139
29 de marzo	Plan estratégico por una movilidad segura en Semana Santa	64	8.044	135
27 de julio	Socialización programa 'En Ruta A Mi Casa Ya'	63	5.341	84
13 de abril	Logros, avances y resultados del Ministerio de Transporte durante el primer año de pandemia	56	8.044	135
14 de octubre	Socialización detalles plataformas Portal Logístico de Colombia y Registro Nacional Fluvial	54	3.924	100
24 de marzo	Gestión realizada en Archipiélago de San Andrés después del Huracán Iota	52	7.950	84
19 de julio	Estrategías de atención integral a víctimas de siniestros viales y vehículos seguros	51	5.629	124
9 de julio	Estrategia de 'Escuela Virtual de Seguridad Vial'	43	3.847	89
28 julio	Logros y avances del Modelo Integrado de Planeación y Gestión - MIPG	37	3.789	61
31 de agosto	Avances programa de Modernización de Vehículos de Carga	36	3.066	80
21 de octubre	Socialización detalles plataformas Registro Nacional de Despachos de Carga - RNDC y del Sistema de Información de Entornamiento Portuario - INSIDE	36	3.010	51
05 de noviembre	Socialización detalles del funcionamiento de las plataformas 'SIRTPC' y 'SICE TAC'	33	1.398	44
28 septiembre	Socialización de los avances y plataformas digitales que han permitido fortalecer la gestión del conocimiento de la entidad	20	2.352	48

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina de Planeación

## Modelo Integrado de Planeación y Gestión

El Ministerio de Transporte comprometido con las buenas prácticas, y con desarrollar acciones que le permitan brindar a la ciudadanía servicios transparentes, oportunos y encaminados al cumplimiento del Plan Nacional de Desarrollo y lineamientos del Gobierno Nacional puso en el mes de julio de 2021, un micrositio del Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG), y algunos logros y avances de la implementación de este modelo en la entidad, que han permitido fortalecer la gestión institucional, la transformación digital y la accesibilidad de la ciudadanía a la información.

El Modelo Integrado de Planeación y Gestión (MIPG) es un marco de referencia para las entidades públicas, que permite dirigir, planear, ejecutar, hacer seguimiento, evaluar y controlar su gestión de forma integral, con el propósito de generar valor público, satisfacción y confianza en la ciudadanía. El Ministerio de Transporte con base en la medición efectuada en 2021 aumentó su Índice de Desempeño Institucional, que en 2020 obtuvo una puntuación de 86.9% en el Formulario Único de Reporte de Avance de la Gestión (FURAG). Es decir, se superó la meta que tenía en el Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022.

Con el micrositio del modelo, al que se puede acceder a través del siguiente link: <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/9516/mipg/> se busca armonizar su implementación desde el uso de las plataformas tecnológicas, con el fin de ofrecer información clara y disponible para la ciudadanía.

Allí los ciudadanos pueden consultar los documentos asociados a la implementación de cada dimensión,

las buenas prácticas y los procesos que adelanta la entidad, todo en un mismo lugar. Con ello, se busca fortalecer la divulgación y conocimiento de las acciones y resultados de la gestión de forma transparente para todos los colombianos, así como mejorar el desempeño institucional.

Además, vale la pena destacar que, como garante de mejora continua, control y evaluación de la gestión institucional de la entidad, y dentro del fortalecimiento de la dimensión del control interno el Ministerio de Transporte, la entidad logró la actualización de los mapas de riesgo de sus procesos, acorde a la Guía de Riesgos del Departamento Administrativo de la Función Pública. Con esto incorpora los riesgos de seguridad de la información y su articulación con los riesgos de gestión y corrupción, con el fin de fortalecer los controles para evitar la materialización de situaciones que puedan poner en riesgo su gestión, objetivos y metas.

---

“Así como el Ministerio Avanza en proyectos y estrategias que nos ayudan a conectar las vidas de los colombianos, también se fortalece a nivel institucional, desde el trabajo y liderazgo del talento humano, la promoción de la coordinación institucional y sectorial, la transformación digital y la efectividad de la participación ciudadana”

---



## V. APORTES A LA CONSTRUCCIÓN DE LA PAZ



Como compromiso derivado de la Reforma Rural Integral 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. Este plan tiene como propósitos lograr la integración regional, acceder a los servicios sociales y a los mercados, incidir favorablemente sobre el precio de los alimentos como garantía del derecho a la alimentación y mejorar el ingreso de la población campesina.

Para el cumplimiento de este compromiso, el Ministerio de Transporte, con apoyo del INVIAS, la AERO-CIVIL, el Departamento Nacional de Planeación (DNP) y la Agencia de Renovación del Territorio (ART), formuló el Plan Nacional de Vías para la Integración Regional, que se adoptó mediante Resolución del Ministerio de Transporte No. 3260 de 2018.

En el Plan Marco de Implementación del Acuerdo (PMI), se establecieron tres indicadores para medir la obtención de productos asociados al Plan Nacional de Vías para la Integración Regional (PNVIR), a saber:

- Porcentaje de kilómetros de vías priorizadas construidos o en mantenimiento.
- Porcentaje de kilómetros de vías priorizadas construidos o en mantenimiento en municipios PDET.
- Número de Juntas de Acción Comunal contratadas en los procesos de contratación del proyecto de vías terciarias para la paz y el posconflicto.

Para dar cumplimiento a las estrategias propuestas en el PNVIR, en el caso de la red vial terciaria, el sector cuenta con el programa 'Colombia Rural', cuyo objetivo es garantizar la transitabilidad y accesibilidad de la red rural del país. Este programa tiene un total de 830 convenios firmados con municipios, de éstos 280 se encuentran en ejecución, para los 550 restantes las entidades territoriales realizan procesos licitatorios de las obras y el INVIAS los procesos de los Concursos de Méritos de las Interventorías.

En la vigencia 2021, se asignaron recursos por valor de 600.000 millones de pesos para el programa Colombia Rural, 50.000 millones de pesos para obra de mantenimiento y rehabilitación de la red terciaria, 1.344 millones de pesos para mantenimiento de la red fluvial y 630.000 millones para la infraestructura portuaria fluvial millones para un total de 651.974 millones de pesos. De los cuales 76.974 millones de pesos se invertirán en municipios PDET.

Con corte a 30 de septiembre 2021, de acuerdo con las metas planteadas para la presente vigencia, se presenta avance conforme al siguiente detalle:

#### Avance de indicadores a cargo del sector transporte

Código	Indicador	Meta 2021	Avance
A.23	Porcentaje de kilómetros de vías priorizadas construidos o en mantenimiento	100% (5.400 km)	100% (5.414 km)
A.23P	Porcentaje de kilómetros de vías priorizadas construidos o en mantenimiento en municipios PDET	100% (1.200 km)	157% (1.890 km)
F.464	Número de Juntas de Acción Comunal contratadas en los procesos de contratación del proyecto de vías terciarias para la paz y el posconflicto.	30	66 (220 %)

Fuente: INVIAS

El avance en la intervención de los municipios PDET corresponde a 1.890 kilómetros intervenidos con recursos de las diferentes de financiación, esto ha permitido que 95 municipios en 18 departamentos del país incrementen su integración regional.



## Municipios PDET con intervenciones en la red vial carretera

Municipios		
ACANDÍ	FLORENCIA	RICAUORTE
ALBANIA	FLORIDA	RIOBLANCO
AMALFI	FORTUL	SAN CALIXTO
ANORÍ	FUNDACIÓN	SAN DIEGO
APARTADÓ	HACARÍ	SAN JOSÉ DE URÉ
ARACATACA	LA MONTAÑITA	SAN JOSÉ DEL FRAGUA
ATACO	LOS ANDES	SAN JUAN DE NEPOMUCENO
ATACO	LOS PALMITOS	SAN JUAN DEL CESAR
BOJAYÁ	MAGUÍ PAYÁN	SAN ONOFRE
CALAMAR	MAPIRIPÁN	SAN PABLO
CALOTO	MARÍA LA BAJA	SAN PEDRO DE URABÁ
CAREPA	MERCADERES	SAN VICENTE DEL CAGUÁN
CARMEN DEL DARIÉN	MILÁN	SARAVENA
CAUCASIA	MIRAFLORES	SARDINATA
CHALÁN	MIRANDA	SEGOVIA
CHAPARRAL	MOCOA	SUÁREZ
CHIGORODO	MORELIA	TARAZÁ
COLOSÓ	MORROA	TEORAMA
CONVENCIÓN	NECHÍ	TIBÚ
CÓRDOBA	NOVITA	TIMBIQUÍ
CORINTO	OVEJAS	TOLÚ VIEJO
CURILLO	PALMITO	UNGUÍA
DABEIBA	PATIA	URIBE
DIBULLA	PAUJIL	VALDIVIA
EL BAGRE	PRADERA	VALENCIA
EL CARMEN	PUERTO ASÍS	VALLEDUPAR
EL GUAMO	PUERTO CAICEDO	VALPARAÍSO

Municipios		
EL PAUJIL	PUERTO GUZMÁN	VILLAGARZÓN
EL RETORNO	PUERTO LIBERTADOR	YONDÓ
EL ROSARIO	PUERTO LLERAS	ZAMBRANO
EL TAMBO	PUERTO RICO	ZARAGOZA
EL TARRA	REMEDIOS	

Fuente: INVIAS

## Recursos

El decreto 1805 de 2020, por el cual se liquida el Presupuesto General de la Nación para la vigencia fiscal 2021, asignó recursos por 600.000 millones de pesos al proyecto Colombia Rural. A la fecha, el programa cuenta con una apropiación de recursos del Presupuesto General de la Nación de 950.000 millones de pesos.

Así mismo, el programa contó con recursos provenientes de otras fuentes de financiación, se asignaron los siguientes montos: Por Obras por impuestos se cuenta con 47.900 millones de pesos y por OCAD Paz (regalías) por valor de 421.623 millones de pesos.

Kilómetros mejorados o mantenidos en la vigencia por cada fuente de financiación

Fuente	Kilómetros no PDET	Kilómetros PDET
<b>Oxl</b>	36,61	16,4
<b>Regalías</b>	1.281,56	1.100,3
<b>Isagen</b>	4,95	0
<b>PGN</b>	4.091,12	774,2
<b>TOTAL</b>	<b>5.414,24</b>	<b>1.890,91</b>

Fuente: INVIAS

Frente a la estrategia del programa Colombia Rural para el mantenimiento de vías empleando juntas de Acción Comunal a septiembre se han contratado 66 Juntas de Acción Comunal -JAC- en proyectos de vías terciarias; Se tiene un avance acumulado del cuatrienio de 96 JAC.

Así mismo, el Ministerio de Transporte participa en la emisión de conceptos técnicos sectoriales para proyectos OCAD Paz, sobre lo cual durante el periodo comprendido entre el 1 de octubre de 2020 y el 31 de octubre de 2021, se han revisado 362 proyectos, susceptibles a ser financiados con recursos de OCAD PAZ, por valor de 5,56 billones de pesos, siendo positivos los pronunciamientos para proyectos por el 50,77% de esos recursos, así:

### Pronunciamientos emitidos Mintransporte OCAD PAZ

Proyectos 2019-2020	Cantidad	Valor en billones de pesos
Favorables	173	2,82
No Favorables	189	2,74
<b>Total</b>	<b>362</b>	<b>5,56</b>

Fuente: Ministerio de Transporte - Dirección de Infraestructura

En lo correspondiente a la emisión de conceptos realizada por el sector al mecanismo de Obras por Impuestos en el año 2021, se revisaron y viabilizaron 11 proyectos a desarrollar bajo este mecanismo, de los cuales, luego recibir manifestación de interés de los contribuyentes y aplicar los criterios de selección, fueron vinculados al mecanismo de Obras por Impuestos 10 por opción fiducia y 1 por opción convenio, este último sin firma exitosa por inconvenientes presentados en la alcaldía de Teorama Santander. Los 10 restantes suman un total de más de 104 millones de pesos, que se suman a los 32 proyectos del sector transporte vinculados entre el 1 de enero de 2018 y el 30 de septiembre de 2019. El valor total de los 42 proyectos vinculados es de 505.908 millones de pesos.

### Planes de Desarrollo con Enfoque Territorial

El artículo 1 del Decreto 893 de 2017 creó los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET), como un instrumento de planificación y gestión para implementar de manera prioritaria los planes sectoriales y programas en el marco de la Reforma Rural Integral (RRI).

El punto 4 de las consideraciones de ese Decreto indica que "...la implementación del PDET implica disponer efectivamente de un instrumento para que los habitantes del campo, las comunidades, los grupos étnicos, y los demás actores involucrado en la construcción de paz, junto con el Gobierno Nacional y las autoridades territoriales construyan planes de acción concretos para atender sus necesidades". Este instrumento de planeación corresponde a

los Planes de Acción para la Transformación Regional (PATR). Además, el mismo Decreto establece la cobertura de los PDET en 170 municipios agrupados en 16 subregiones.

La construcción de los PATR arrojó como producto una lista de iniciativas construidas en la región, dentro de las que se identifican productos relacionados con la infraestructura de Transporte. Estos pertenecen al pilar 2 "Infraestructura y Adecuación de Tierras".

En ese sentido, y en el marco del cumplimiento de los acuerdos para la terminación del conflicto, el Ministerio de Transporte ha realizado las siguientes actividades:

- Acompañamiento permanentemente a la Agencia de Renovación del Territorio (ART), en la estructuración de los planes de infraestructura en los municipios que hacen parte de las 16 zonas PDET, que a diciembre de 2019 ya contaban con los corredores regionales priorizados, a partir de las iniciativas establecidas en los PART. Para lo anterior, a principios de 2020 se establecieron metas para la implementación de los Planes de Desarrollo con Enfoque Territorial PDET, en el periodo 2020 – 2021, a través de la articulación con los municipios, departamentos, entidades nacionales y la cooperación internacional. Aquí relacionamos esas metas:
- Construir una metodología de trabajo conjunta con el propósito de impulsar entre las entidades locales, entidades nacionales y la cooperación internacional, el cumplimiento de iniciativas PDET por cada pilar en cada subregión, correspondiendo a este sector, el Pilar 2 "Infraestructura y adecuación de tierras", conformado por infraestructura de transporte, energía y conectividad.

- Construir un plan de trabajo 20/21 para la implementación de iniciativas en los ocho pilares del PDET.
- Fortalecer la incidencia de los PDET en los Planes de Desarrollo de los municipios y departamentos.

Con cada uno de los municipios PDET se acordó como primer paso para la construcción del Plan de Trabajo 20/21, adelantar la formulación de su Plan Vial Municipal (PVM), ya que es el mecanismo que nos permite identificar la prioridad en las intervenciones de vías terciarias, aplicando criterios técnicos, económicos, sociales y ambientales. Una vez se cuente con los planes viales municipales para cada uno de los municipios, se seleccionará el corredor principal y como parte del compromiso adquirido por el Ministerio de Transporte, INVIAS y ART, se apoyará a cada municipio en la estructuración de su proyecto más importante.

Durante el periodo correspondiente de octubre de 2020 a octubre de 2021, el Ministerio de Transporte ha hecho presencia en 64 mesas institucionales, en 88 mesas de impulso y en aproximadamente 350 mesas de bilaterales, en las que participan las entidades territoriales de orden departamental y municipal y del Gobierno Nacional, para hacer seguimiento a los compromisos adquiridos por las alcaldías y gobernaciones en el desarrollo del plan de trabajo para la implementación de las iniciativas.

El plan de trabajo está dividido en tres etapas: Planeación, Estructuración y Ejecución. Para cada uno de los PDET se describen los avances en la etapa de planeación, que comprende la elaboración de los planes viales municipales y la priorización del corredor a estructurar en el caso que el o los municipios cuenten con plan vial.

El desarrollo de los Planes Viales Municipales contiene criterios técnicos, económicos, sociales, ambientales y para la selección del corredor a estructurar. Se adelantan mesas bilaterales en las cuales participan el departamento, el municipio, la ART, el INVIAS y el Ministerio de Transporte, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

- Se selecciona el corredor con puntaje más alto y que no cuente con intervenciones o recursos asignados.
- Se pueden seleccionar corredores parcialmente intervenidos que requieran la intervención para garantizar su transpirabilidad.
- Como parte del ejercicio se seleccionaron dos corredores adicionales tentativamente, en caso de que se cuenten con recursos adicionales para la estructuración de más proyectos.

**Avance porcentual en la elaboración de los Planes Viales Municipales - PVM que comprenden las 16 subregiones PDET.**

Subregión	Avance
ALTO PATÍA NORTE DEL CAUCA	100%
ARAUCA	92%
BAJO CAUCA Y NORDESTE ANTIOQUEÑO	92%
CATATUMBO	100%
CHOCÓ	92%
CUENCA DEL CAGUAN Y PIEDEMONTE CAQUETEÑO	94%

Subregión	Avance
MACARENA GUAVIARE	100% (Municipios del Depto. del Guaviare) y 0% municipios de Meta*
MONTES DE MARÍA	92% (municipios de Bolívar) y 0% municipios de Sucre**
PACÍFICO Y FRONTERA NARIÑENSE	82%
PACÍFICO MEDIO	98%
PUTUMAYO	99%
SIERRA NEVADA Y PERIJÁ	95%
SUR DE BOLÍVAR	100%
SUR DE CÓRDOBA	76%
SUR DEL TOLIMA	100%
URABA ANTIOQUEÑO	84%

Fuente: Dirección de Infraestructura Ministerio de Transporte.

\* La gobernación del departamento del Meta, a través de un proyecto financiado con los recursos del Sistema General de Regalías, elaborará los inventarios, planes viales y la categorización de todos los municipios y del departamento. El Ministerio de Transporte realiza el acompañamiento y asesoría a entidad territorial.

\*\* La gobernación del departamento de Sucre, a través de un proyecto financiado con los recursos del Sistema General de Regalías, elaborará los inventarios, planes viales y la categorización de todos los municipios y del departamento. El Ministerio de Transporte realiza el acompañamiento y asesoría a entidad territorial.

## Elaboración del inventario de la red vial terciaria municipios PDET

El Gobierno nacional se trazó la meta de conocer a detalle la red a cargo de los municipios PDET, con lo que podrá establecer de mejor manera la ruta a seguir para la inversión en la infraestructura de la red vial a cargo de estos.

Por este motivo, en el Plan Nacional de Desarrollo se estableció, como meta a 2022, el inventario del 100% de las vías para estos municipios, tarea encomendada al Sector Transporte, que a septiembre presenta un avance de 10.374 kilómetros correspondiente al 38,36%, se ha realizado el inventario a 41 municipios.

En el mes de septiembre se firmó el convenio interinstitucional No. 646 de 2021 entre el Ministerio de Transporte y el INVIAS para la contratación de una consultoría que permitirá realizar el inventario de 4.500 kilómetros aproximadamente de red terciaria en municipios PDET, por un valor de 3.314 millones de pesos.

### Compromisos PDET adquiridos en los encuentros interinstitucionales

La Consejería Presidencial para la Estabilización y la Consolidación avanza en la implementación y focalización de la oferta del Programa de Desarrollo con Enfoque Territorial - PDET para cada una de las 16 subregiones de manera articulada con autoridades e instituciones del orden nacional, departamental y municipal.

En este sentido, la Consejería realiza periódicamente mesas interinstitucionales de articulación y segui-



miento para cada Subregión, con el objeto de identificar avances frente a la implementación del PDET y articular las entidades en la priorización de proyectos y recursos de inversión para el territorio. En estas mesas el Sector Transporte participa con representantes del Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías, con el fin de identificar oportunidades y sinergias para el mejoramiento de la conectividad para estas regiones del país.

Dentro de los compromisos adquiridos en estas mesas, por parte del Ministerio de Transporte se encuentra entre otros el acompañamiento a las entidades territoriales en la elaboración de los planes viales y a la fecha se cuenta con los siguientes avances:

- 105 municipios planes viales aprobados
- 4 municipios con avance del 100%, pendientes de remisión de la información al Ministerio de Trans-

porte para su aprobación.

- 13 municipios con avance mayor al 90%
- 26 municipios con avance entre el 60% y 90%
- 6 municipios con avance entre el 30% y 60%

16 municipios a los cuales se les hace acompañamiento a la ejecución del proyecto por parte de las Gobernaciones (Sucre y Meta) con recursos del Sistema General de Regalías.

Es preciso señalar que, para dar cumplimiento a este compromiso, es necesario contar con la participación activa de las entidades territoriales en la elaboración de su plan vial ya que ellos son los actores principales para tener el producto que permita conocer la red de su competencia y el estado de la misma.

Por otra parte, se tiene el compromiso de que una vez se cuente con el plan vial aprobado por el Ministerio de Transporte, se realizará una sesión de priorización del

corredor con el fin de que la Agencia de Renovación del Territorio- ART, el Instituto Nacional de Vías- INVIAS y el Ministerio de Transporte realicen la estructuración de un proyecto, con el fin de brindar transitabilidad al corredor. En ese sentido y dado a que los recursos a la fecha los recursos del OCAD PAZ se encuentran comprometidos, se ha realizado mesas de trabajo entre las entidades para definir la estrategia para dar cumplimiento al compromiso en comento. Plan Nacional de Vías para la Integración Regional

El Plan Nacional de Vías para la Integración Regional (PNVIR) fue adoptado mediante la Resolución No. 3260 del 03 de agosto de 2018. Tiene como objetivo general establecer “los lineamientos para el mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura de transporte que permitan el desarrollo e integración regional, priorizando los municipios más afectados por el conflicto armado en el marco de las políticas ambientales sostenibles”, e incluye cuatro estrategias para su implementación:

- Estrategia 1: Identificar zonas que articulen las vías estratégicas, generando corredores que impulsen el desarrollo socioeconómico de la región.
- Estrategias 2: Formular e implementar una metodología que priorice los municipios en condiciones más desfavorables. Metodología.
- Estrategia 3: Establecer los criterios técnicos que definen la clase de intervención que se debe realizar en los corredores priorizados – MODO CARRETERO
- Estrategia 4: Desarrollar infraestructura de transporte ambientalmente sostenible, mediante la incorporación de criterios socioambientales, en la priorización, diseño, ejecución y operación de esta.

Derivado de la entrada en marcha del Plan, se presentan los siguientes avances adicionales a los presentados en la infraestructura red vial carretera:

#### → **Municipios priorizados con vías fluviales intervenidas.**

- Municipio de Carmen de Darién. Chocó: Mantenimiento Río Jiguamiandó por valor de \$758 millones obra e interventoría por valor \$129,012 millones, las obras terminaron el 17 de julio de 2021.
- Municipio de Riosucio. Chocó: Mantenimiento y limpieza Río Chintadó por valor de \$660,9 millones obra e interventoría por \$121,2 millones. Se terminó el 03 de junio de 2021.
- Municipio Francisco Pizarro. Nariño: Dragado y mantenimiento de tres esteros: Se finalizó la etapa de estudios y se determinó mayores cantidades de obras, por lo que se adicionó el convenio en 468 millones y prórroga del convenio e interventoría hasta el 31 de diciembre de 2021.

#### **Municipio de Puerto Asís. Putumayo:**

- a. Obras de mantenimiento del muelle La Esmeralda: Con una inversión de 332,9 millones que se adicionó en \$152,4 millones se presenta un avance del 66%.
- b. Construcción de muelles, comunidades indígenas de Piñuña Blanco y Buenavista: Se invierte la suma de \$ 2.899,6 millones con fecha de inicio el 03 de marzo de 2021, se trabaja para finalizar las obras el 31 de diciembre de 2021. Actualmente se adelanta la construcción de las unidades flotantes en el taller del contratista.

#### **Municipio de Santa Bárbara de Iscuandé, Nariño:**

Se suscribió contrato de obra por valor de \$2.468,8 millones y contrato de interventoría, por \$531,4 millones, incluido adicional por \$157 millones. El contrato de obra se adicionó por valor de \$513,76 millones y el contrato de interventoría se adicionó en \$116 millones. Se avanza en la ejecución con un 82,80%

#### **Municipio de Bojayá y Sipí. Chocó:**

- a. Construcción de muelles fluviales: Se asignaron recursos por \$2.505,5 para obra y 327,8 para la interventoría de estos 2 muelles. Actualmente, se adelanta la fase de estudios y diseños para la implantación de los muelles en los sitios seleccionados. El contrato se inició el 03 de marzo de 2021 y se estima la terminación el 31 de diciembre de 2021. Actualmente se adelanta la construcción de las unidades flotantes en el taller del contratista.

## VI.

## VII. APORTES A LA IGUALDAD DE GÉNERO Y EMPODERAMIENTO DE LAS MUJERES



En el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad” incluye el Pacto por la Equidad de las Mujeres, representando un hito sin precedentes en política pública, pues es la primera vez que un Plan Nacional de Desarrollo contiene un capítulo específico orientado a garantizar dicha equidad, en consonancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, específicamente al ODS número 5 que hace referencia al empoderamiento de las mujeres para lograr la igualdad de género.

Así mismo y en cumplimiento del Pacto por la Equidad de la Mujer el Sector Transporte fue el primer sector que crea el Comité Sectorial de Género para la coordinación e implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género, creado bajo la Resolución 2830 de 2019; un escenario de articulación entre las entidades del sector que en su plan de acción concertado y aprobado se impulsan acciones para cerrar las brechas de género identificadas.

Este comité desde el 2020 tiene un plan de acción concertado y aprobado entre las entidades del sector y se estructuró bajo 7 pilares de acuerdo con la Política Pública Nacional de Equidad de Género:

## Fortalecimiento institucional

Las entidades del sector transporte serán de las primeras entidades del sector público en implementar el Programa Equipares Público – Sello de Igualdad de Género; un programa que le apunta a la transversalización del enfoque de género en todos los niveles y áreas del sector, con el fin de generar cambios reales y medibles hacia la igualdad sustantiva entre hombres y mujeres.

A este respecto, el Ministerio de Transporte es la pri-

mera entidad del sector que en el mes de octubre de 2021 firmó el Acuerdo de Prestación de Servicios de Desarrollo con el PNUD y está en proceso de implementación y así obtener el reconocimiento global de acuerdo con los avances realizados de acuerdo con la matriz de estándares internacionales en torno a la igualdad de género<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/10336/ministerio-de-transporte-inicia-implementacion-de-equipares-publico-programa-de-reconocimiento-global-de-igualdad-para-el-cierre-de-brechas-de-genero/>



Este programa es una iniciativa que nace desde el Gobierno Nacional con el asesoramiento y asistencia técnica del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD); que busca reducir las brechas de género y desigualdades presentes en el sector público del país, le permitirá al Sector Transporte alcanzar un reconocimiento a nivel nacional y global. Para lograrlo, el Sello establece requisitos y medios de verificación que deberán cumplirse a lo largo de la implementación del programa, para obtener el reconocimiento Sello de Igualdad de Género (ya sea sello bronce, plata y oro).

De manera complementaria, el sector transporte dando cumplimiento a la implementación eficaz del Artículo 221 Ley 1955 de 2019 (PND 2018-2022), de acuerdo a los lineamientos del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y Departamento Nacional de Planeación quienes definieron el marcador de la equidad para las mujeres para las entidades que conforman el Presupuesto General de la Nación identifiquen las asignaciones presupuestales; para este fin entidades como la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Instituto Nacional de Vías, Aerocivil y Ministerio de Transporte tienen proyectos con una marcación específica para género en el trazador presupuestal dispuesto para tal fin.

- Aeronáutica Civil: “Desarrollo de procesos de capacitación y entrenamiento en el puesto de trabajo orientados a servidores públicos al servicio de la Aerocivil a Nivel Nacional” Código BPIN: 2018011000893
- Instituto Nacional de Vías: “Capacitación integral a funcionarios del INVIAS” Código BPIN: 2018011000040
- Ministerio de Transporte: “Ampliación de la estrategia ambiental para el sector transporte” Código BPIN: 2018011000894

- Ministerio de Transporte: “Capacitación a los funcionarios del Ministerio de Transporte en las necesidades de formación previamente diagnosticadas a nivel nacional” Código BPIN: 2018011000903

Así mismo en el marco de este pilar, se impulsan cursos de capacitación y formación de la Plataforma ONU Mujeres, dirigido a funcionarios, funcionarias y contratistas de las entidades. Son cursos virtuales y certificables en temas de género que favorece la capacidad instalada de las entidades en corresponsabilidad con los derechos de las mujeres y enfoque de género. A la fecha se cuenta con aproximadamente 900 funcionarios, funcionarias y contratistas de las entidades que han avanzado en este aspecto.

De otra parte, en el marco de la articulación con el Departamento Nacional de Planeación y en desarrollo de este pilar, se encuentra en proceso de publicación de la Guía para la inclusión del enfoque de género para las mujeres en el ciclo de planeación en el Sector Transporte. Esta cartilla favorecerá la inclusión de la perspectiva de género desde la planeación de los proyectos y con ello atender de manera puntual las necesidades de las mujeres y grupos poblaciones específicos a través de los objetivos, actividades, alternativas, productos e indicadores de la Metodología General Ajustada – MGA, que pueden incluirse en la formulación o ajuste de proyectos e iniciativas públicas, para que incorporen la perspectiva de género. También se presentan recomendaciones relacionadas con arreglos institucionales para adelantar procesos de planeación institucional y presupuestal con enfoque de género.

Específicamente, desde el Ministerio de Transporte se han generado lineamientos para incluir la perspectiva de género en los Sistemas Estratégicos y Masivos de

Transporte Público. Se incluye el enfoque de género en las etapas de prefactibilidad, construcción y operación de los sistemas.

Otras acciones adelantadas son:

- Se levanta la elaboración de una línea base para facilitar la toma de decisiones en torno a identificar y trabajar en torno a las brechas de género; en este sentido se elaborará una caracterización de género sectorial aproximadamente con 10.000 encuestas aplicadas para tal fin.
- Producto de la asistencia técnica que el Ministerio de Transporte se brinda al Instituto Nacional de Vías, se han generado recomendaciones para incluir el enfoque de género y diferencial en la actualización de las guías de manejo ambiental de proyectos de infraestructura.
- Así mismo del Ministerio de Transporte se acompaña técnicamente al INVIAS en la

inclusión del enfoque de género y diferencial concertadas con la Subdirección de Medio Ambiente y Gestión Social en el apéndice de sostenibilidad en seis (6) pilotos de proyectos de obra pública del programa “Vías para la Legalidad y Reactivación Visión 2030”.

También se incluye la obligación por parte del contratista de aplicar una estrategia estructurada de formación dirigida a empleados y comunidad, para desarrollar y fortalecer competencias ciudadanas y capacidades técnicas en torno al desarrollo sostenible.

Estas inclusiones se socializan con detalles técnicos ante el comité de seguimiento en el que participaron profesionales sociales, de sostenibilidad e interventorías de los proyectos piloto en mención, para que en el marco de su alcance puedan verificar su respectivo cumplimiento.



## Hábitat y Ambiente

Las acciones adelantadas en desarrollo de este pilar son:

- Se generaron recomendaciones para incluir la perspectiva de género en el Plan Integral de Gestión de Cambio Climático Sectorial.

A este respecto, se diseñó la guía para la integración del enfoque de género en los proyectos para la gestión de cambio climático en el marco de la Estrategia Colombiana de Desarrollo Bajo en Carbono Adaptada y Resiliente (ECDBCAR) del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y con el apoyo del PNUD y el financiamiento del NDC SupportProgramme.

Esta Guía ya publicada en la página web de la entidad (<https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/10310/enfoque-de-genero/>) es una herramienta para garantizar el avance hacia la igualdad de género en la mitigación y adaptación al cambio climático; también servirá para orientar la toma de decisiones en cuanto a la inclusión de esta perspectiva en cada etapa de los proyectos (Identificación y definición de los problemas relacionados con la igualdad de género a los que responde el plan, política o programa).

Desde el Ministerio de Transporte se generó un espacio en el mes de agosto de 2021, para facilitar la interiorización de la guía en mención; este consistió en un taller dirigido al Comité Técnico Sectorial de Género. Fue un encuentro de conversación y socialización de este instrumento que permitirá fortalecer la transversalización del enfoque de género en cada una de las etapas de los proyectos



teniendo en cuenta que, los impactos y contribuciones que realizan las mujeres tanto en la mitigación como en la adaptación al cambio climático.

- En el marco de la asistencia técnica al Ministerio de Transporte, se generan consideraciones y complementos para transversalizar el enfoque de género y diferencial en la Estrategia Nacional de Movilidad Activa acorde al CONPES 3991 DE 2020. A este respecto, desde el Ministerio de Transporte se trabaja de manera articulada con la consultoría de EAFIT, con el fin de que se incluya

el enfoque de género en el diagnóstico de la movilidad activa en las aglomeraciones urbanas priorizadas, en la formulación de la estrategia, en el monitoreo y evaluación, el plan de acción y la gestión del conocimiento.

En el mismo sentido, se acompaña el Proyecto de la Iniciativa Alemana de Tecnología Climática (DKTI) a través de una consultoría sobre la movilidad activa de mujeres, niñas y adultas mayores: Lineamientos para no dejar a nadie atrás en ciudades intermedias de Colombia. Esta publicación

se socializó en un espacio denominado “Foro: Experiencias de niñas, mujeres y adultas mayores en la movilidad activa” realizado en el mes de septiembre de 2021, visibilizando la experiencia diversa en los modos activos y en diferentes territorios del país.

- Desde el Ministerio de Transporte se ha acompañado el proyecto Transfer III para apoyar el ascenso tecnológico de los sistemas de transporte público en el país, hacia la electrificación y operación de bajas y cero emisiones. Para ello se está adelantando una consultoría con el apoyo de la cooperación alemana (GIZ) y el Servicio Nacional de Aprendizaje para adelantar un programa de formación laboral con un enfoque de género y enrutamiento para la empleabilidad. La fundación Despacio y Kapta quienes están realizando la consultoría para este tema, adelantarán un estudio de la demanda de talento humano para la masificación de vehículos eléctricos que dé cuenta de los beneficios, requerimientos y barreras que pueden limitar la equidad de género en la cadena de valor.

Adicionalmente, elaborarán una propuesta preliminar de programa de formación laboral para el desarrollo de la movilidad eléctrica, que incluya pero que no se limite a las aéreas de instalación, mantenimiento y operación; en este punto, la propuesta debe incluir estrategias para aumentar la participación y empleabilidad de las mujeres en la cadena de valor, unido con la propuesta base de Alianza Público Privada.

- En el marco de la Semana Nacional por la Movilidad 2021, en septiembre 2021 se lideró el conversatorio “Movilidad activa y territorios seguros

para mujeres” con la participación adicional de ONU Mujeres y Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio sobre la construcción y el fortalecimiento de las políticas públicas alrededor de una movilidad activa incluyente y segura en el país.

## Derecho a una vida libre de violencias

Las acciones adelantadas en desarrollo de este pilar son:

- En el marco de la articulación del Ministerio de Transporte con la red Transport Gender Lab del Banco Interamericano de Desarrollo, se firmó en el mes de octubre de 2021 el acuerdo de publicación del ABC: Género y Transporte; una guía que referencia las buenas prácticas de inclusión de la perspectiva de género, de prevención de las violencias contra las mujeres en y otros

acciones en los Sistemas Estratégicos y Masivos de Transporte Público y de las 12 ciudades de Latinoamérica que confirma la Red de Transport Gender Lab.

- El sector realizará acciones, prácticas comunicativas y culturales de sensibilización y desnaturalización de las violencias contra las mujeres en el marco de la Conmemoración del 25 de noviembre “Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer”. Estas acciones se coordinan junto al Grupo Estratégico de Comunicaciones del Ministerio de Transporte para prevenir y orientar la oferta institucional en caso de sufrir algún tipo de violencias contra las mujeres.
- La Superintendencia de Transporte y el Ministerio de Transporte trabajan de manera articulada en una propuesta conjunta de diseño de



protocolo de prevención, atención y sanción de violencias contra las mujeres en el transporte público. Este protocolo implica una serie de articulaciones intersectoriales para garantizar a las mujeres una vida libre de violencias al momento de trasladarse y movilizarse en distintos modos de transporte.

## El cuidado como una apuesta de corresponsabilidad

Las acciones adelantadas en desarrollo de este pilar son:

- El sector participó en el mes de julio de 2021 en la conmemoración del Día Internacional del Trabajo Doméstico y de Cuidado no Remunerado con el fin de reconocer, redistribuir y reducir las cargas de cuidado de las mujeres. En este sentido, se llevó a cabo una campaña de comunicación sectorial #EquipoenCasa dirigido a funcionarios, funcionarias, contratistas de las entidades del sector.

También se realizó con el apoyo de la Secretaría Distrital de la Mujer, una charla denominada “También es trabajo, porque desde casa construimos una sociedad más equitativa”. En esta charla se contó con 61 colaboradores conectados. Adicionalmente, se realizaron una serie de podcast<sup>4</sup> en los que se visibilizaron las experiencias de funcionarios, funcionarias y colaboradores de las entidades del sector acerca de la necesaria compatibilización de las tareas y actividades de cuidado no remunerado.

4 [https://www.youtube.com/watch?v=u\\_ItSn3yqyU&list=PLUa-Dt90ZgEc64-29-8aUlsqaM27trCiul](https://www.youtube.com/watch?v=u_ItSn3yqyU&list=PLUa-Dt90ZgEc64-29-8aUlsqaM27trCiul)

- Finalmente, con el ánimo de impulsar el cuidado compartido, desde el sector transporte se implementan estrategias de cuidado compartido flexibilización horaria, compatibilizar la vida personal, familiar y laboral.

## Participación de las mujeres en toma de decisiones

Las acciones adelantadas en desarrollo de este pilar son:

- Como ya se mencionó, el sector avanza en el levantamiento de una línea base o caracterización de género en las entidades adscritas y vinculadas, producto de esta caracterización preliminar la distribución en cargos gerenciales en las entidades del sector muestra que el 53% corresponden a hombres y el 47% corresponden a mujeres. Así mismo, 6 de cada 10 mujeres tienen tareas directivas o de asesoramiento, lo que demuestra que las capacidades y los méritos de las mujeres se respaldan de manera efectiva en el sector.

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

sorios (OND)<sup>5</sup>

Así mismo, en el marco de los espacios de participación ciudadana del Ministerio de Transporte 2021 se lleva a cabo el conversatorio de liderazgo de las mujeres en el sector transporte, con la participación de la Ministra de Transporte y como panelistas, diferentes mujeres líderes y tomadoras de decisiones.

El objetivo de este encuentro que se realizó finalizando el mes de octubre de 2021 y tuvo como centro visibilizar el liderazgo de las mujeres en los diferentes modos de transporte, con el fin de incentivar la participación de las mujeres en el sector.

El encuentro fue transmitido por YouTube, Facebook live, con amplio cubrimiento en redes<sup>7</sup>; se contó con 4324 participantes y el grupo de valor beneficiado fueron las organizaciones de mujeres, civiles, entidades del sector y sector privado.

5 <https://www.funcionpublica.gov.co/-/estas-son-las-entidades-publicas-mas-destacadas-en-cumplimiento-de-la-ley-de-cuotas-2020>

<https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9979/ministerio-de-transporte-encabeza-el-ranking-de-las-entidades-publicas-con-mayor-porcentaje-de-participacion-de-mujeres-en-cargos-de-nivel-decisorio>

6 <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/9927/espacios-de-participacion-2021/>

7 [https://mintransporte-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/ncubides\\_mintransporte\\_gov\\_co/EsHGtSRZqeJGmKTQYMXI-b\\_4BWgcSqfvZ5f-AVCAbpdc56A?e=2BNR5V](https://mintransporte-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/ncubides_mintransporte_gov_co/EsHGtSRZqeJGmKTQYMXI-b_4BWgcSqfvZ5f-AVCAbpdc56A?e=2BNR5V)

## Transformación cultural

Las acciones adelantadas en desarrollo de este pilar son:

- Actualización de información en el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT. Se expide la Resolución No. 20203040017985 del octubre de 2020, “Por la cual se adiciona y modifica la Resolución 12379 de 2012 “Por la cual se adoptan los procedimientos y se establecen los requisitos para adelantar los trámites ante los organismos de tránsito y se dictan otras disposiciones”, se permitió la actualización de la información de inscripción ante el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, por cambio de sexo o documento de identidad. Los procedimientos para adelantar estos trámites representan una acción de equidad en términos de enfoque diferencial desde el Sector Transporte.
- De otra parte, desde el Ministerio de Transporte se realizó en el mes de julio de 2021 una charla dirigida a funcionarios, funcionarias y contratistas de las entidades del sector denominada “Inclusión en el Sector Transporte” en el que se compartieron algunas herramientas para contribuir a la inclusión de todas las personas, especialmente aquellas con discapacidad y a transformar estereotipos de género. En este evento virtual se contó con una participación de 112 colaboradores y colaboradoras<sup>8</sup>.

- Por su parte, la ANSV, por su parte, en su gestión de conocimiento con enfoque de género, realiza análisis de género de los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Entre los resultados entre 2016-2020, se encontró que por cada mujer fallecida como consecuencia de siniestro vial hay 4 hombres. Este análisis refuerza la necesidad de incluir el enfoque de masculinidades alternativas (cuidadosas y corresponsables), para transformar imaginarios y hábitos de comportamiento que inciden en la accidentalidad y la seguridad vial.

Teniendo en cuenta en cuenta estos resultados, durante 2021 se adelanta un estudio cualitativo de la relación entre comportamientos de riesgo en la vía y estereotipos de género, el cual se encuentra en la fase de construcción del marco teórico, revisión de la literatura y construcción de los instrumentos. En noviembre se adelanta la fase enfocada en la recolección de datos en los 30 municipios priorizados<sup>9</sup>. A partir de este estudio, se brindaran recomendaciones generales, diferenciadas por región, grupo etario, tipo de actor vial y género.

- Durante el 2021 el Ministerio de Transporte realiza una serie de piezas comunicativas en el marco de la conmemoración del día internacional de las mujeres indígenas como también de las niñas en la ciencia. Todo ello con el fin de visibilizar prácticas comunicacionales y transformadas hacia la igualdad de género y recono-

cimiento de la diversidad.

- La Ministra de Transporte y las Viceministras, participaron en eventos Nacionales e Internacionales en el que se presentó el compromiso del Sector Transporte con temas de equidad de Género y derechos de las mujeres, refiriendo el rol del Comité Sectorial de Género para la Coordinación e Implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género para las Mujeres, destacándose la semana Nacional de Movilidad 2021, ya mencionada y el III Encuentro de Ciudades Miembro Transport-GenderLab - Evento Rompiendo Cristal, realizado en septiembre de 2021; en este evento se socializaron las medidas a corto, mediano y largo plazo para la incorporación de las mujeres en el sector transporte, las barreras y alianzas públicas privadas para superar las acciones para incorporar las diversidades en el que hacer institucional y compromiso sectorial con la Política Pública Nacional de Equidad de Género para las Mujeres.

8 <https://bit.ly/3CHPDrJ>

9 Yopal, Leticia, Arauca, Popayán, Villavicencio, Soacha, Tunja, Neiva, San Andrés, Quibdó, Ibagué, Sincelejo, Bogotá, Florencia, Pasto, Armenia, Bucaramanga, Santa Marta, Barranquilla, Cúcuta, Pereira, Riohacha, Cartagena, Valledupar, Cali, Manizales, Montería, Medellín, San José del Guaviare, Palmira

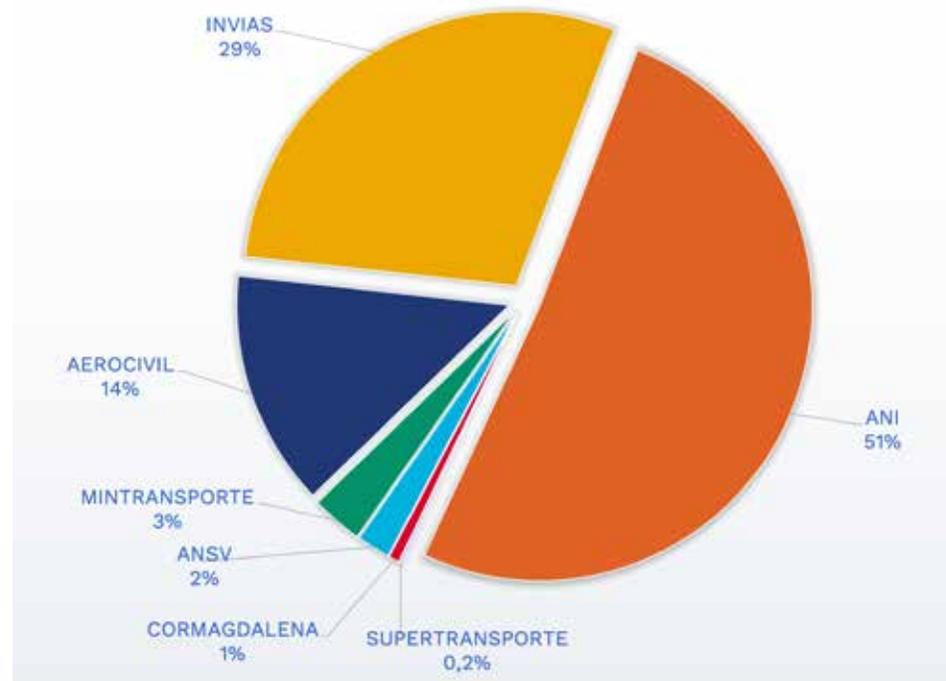
## VIII. PRESUPUESTO DEL SECTOR 2020 – 2021



### Presupuesto Sector Transporte 2020

Para la vigencia 2020 conforme con la Ley 2008 de 2019 “Por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre de 2020”, se contó con un presupuesto general de la nación inicial para el sector transporte de \$9,1 billones, de los cuales \$1,03 billones eran funcionamiento, \$906.653 millones servicio a la deuda y \$7,2 billones para gastos de inversión. En la siguiente gráfica se muestra la proporción de recursos de inversión de cada entidad con respecto al total asignado al Sector Transporte.

**Distribución recursos por entidad Sector Transporte. Presupuesto de inversión 2020**



Fuente: Oficina Asesora de Planeación Mintransporte

Teniendo en cuenta las reducciones presupuestales efectuadas al final de la vigencia fiscal mediante el Decreto 1807 de 31 de diciembre de 2020, se cerró con una apropiación de \$8,8 billones compuesta por \$915.226 millones para funcionamiento, \$906.653 millones de servicio a la deuda y \$7,01 billones para gastos de inversión. En la siguiente tabla se presenta la apropiación por entidad y concepto de gasto:

**Apropiación vigente por concepto de gasto al cierre de la vigencia 2020**

Cifras en millones de \$

ENTIDAD	FUNCIONAMIENTO	SERVICIO A LA DEUDA	INVERSIÓN	TOTAL
ANI	93.681	896.061	3.588.755	4.578.497
ANSV	18.394	-	143.936	162.330
CRIT	861	-	-	861
INVIAS	134.873	9.427	2.258.547	2.402.847
MINTRANSPORTE	77.698	-	193.718	271.416
CORMAGDALENA	-	-	55.110	55.110
SUPERTRANSPORTE	34.126	-	12.577	46.703
AEROCIVIL	554.733	1.165	765.959	1.321.857
UPIT	861	-	-	861
<b>TOTAL</b>	<b>915.227</b>	<b>906.653</b>	<b>7.018.602</b>	<b>8.840.482</b>

Fuente: SIIF NACIÓN

Al cierre de la vigencia se comprometió \$8,6 billones, equivalente al 98% de la apropiación vigente y se obligó \$7,2 billones, equivalente al 82% de dicha apropiación. El detalle de ejecución por entidades es el siguiente:

### Ejecución del presupuesto total vigencia 2020

#### (Funcionamiento, Inversión y Servicio a la deuda) entidades Sector Transporte

Cifras en millones de \$

ENTIDAD	APROPIACIÓN	COMPROMISO	% EJECUCIÓN	OBLIGACIÓN	% EJECUCIÓN
ANI	4.578.497	4.576.327	100%	4.563.398	100%
ANSV	162.330	161.743	100%	161.503	99%
CRIT	861	0	0%	0	0%
INVIAS	2.402.847	2.327.259	97%	1.322.977	55%
MINTRANSPORTE	271.416	264.626	97%	145.855	54%
CORMAGDALENA	55.110	54.991	100%	32.327	59%
SUPERTRANSPORTE	46.703	39.653	85%	36.176	77%
AEROCIVIL	1.321.857	1.242.474	94%	971.374	73%
UPIT	861	0	0%	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>8.840.482</b>	<b>8.667.074</b>	<b>98%</b>	<b>7.233.610</b>	<b>82%</b>

Fuente: SIIF NACIÓN

En lo que corresponde al presupuesto de inversión, de los \$7,01 billones se comprometieron \$6,9 billones y obligaron \$5,4 billones lo que equivale a una ejecución del 98% y 78%, respectivamente, del presupuesto vigente al cierre del año 2020. En la siguiente tabla se registra la ejecución por entidades del sector:

### Ejecución del presupuesto de Inversión vigencia 2020 entidades Sector Transporte

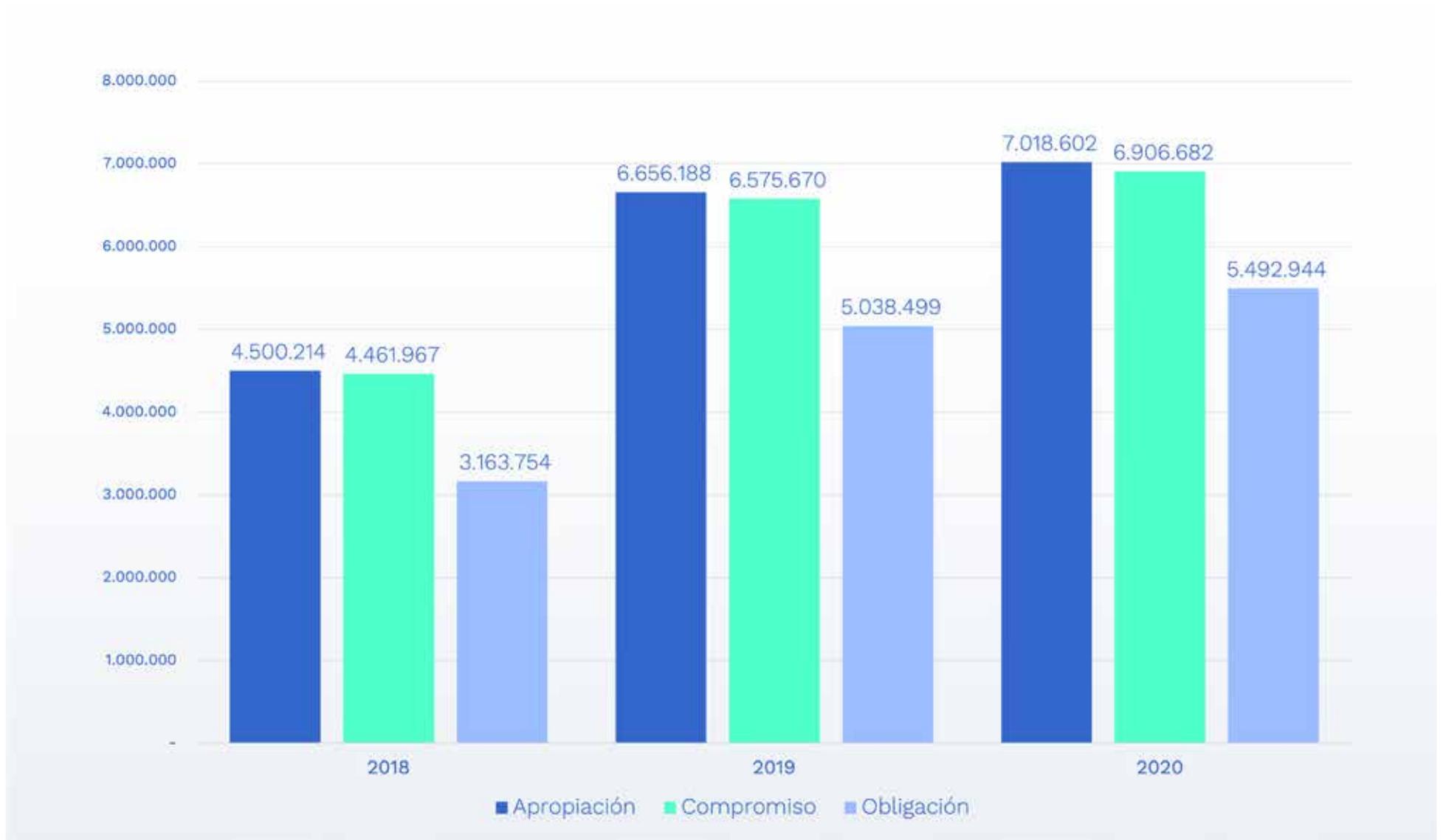
Cifras en millones de \$

ENTIDAD	APR. VIGENTE	COMPROMISO	% EJECUCIÓN	OBLIGACION	% EJECUCIÓN
ANI	3.588.755	3.587.629	100%	3.574.828	100%
ANSV	143.936	143.936	100%	143.936	100%
INVIAS	2.258.547	2.193.884	97%	1.195.136	53%
MINTRANSPORTE	193.718	192.710	99%	77.153	40%
CORMAGDALENA	55.110	54.991	100%	32.327	59%
SUPERTRANSPORTE	12.577	10.064	80%	8.663	69%
AEROCIVIL	765.959	723.467	94%	460.901	60%
<b>TOTAL</b>	<b>7.018.602</b>	<b>6.906.682</b>	<b>98%</b>	<b>5.492.944</b>	<b>78%</b>

Fuente: SIIF NACIÓN

Como se muestra en la siguiente gráfica, en contraste con la vigencia 2019 el presupuesto de inversión en la vigencia 2020 mantuvo el porcentaje de compromisos y aumentó en 3 puntos porcentuales las obligaciones, destacando que el presupuesto de inversión aumentó un 5 por ciento entre 2019 y 2020.

Ejecución presupuesto de inversión años 2018, 2019 y 2020



Fuente: Oficina Asesora de Planeación Mintransporte

## Presupuesto Sector Transporte 2021 (corte octubre)

La Ley No. 2063 de 2020 “Por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre de 2021”, apropia recursos al Sector Transporte por un total de \$11,9 billones; a octubre 31 de la vigencia en curso, se han surtido algunas adiciones al presupuesto del sector, para una apropiación vigente de \$ 12,3 billones, de los cuales \$ 1,09 billones corresponden a funcionamiento, \$972.939 millones de servicio a la deuda y \$10,2 billones para gastos de inversión. La distribución por entidad se muestra a continuación:

### Apropiación por concepto de gasto entidades Sector Transporte 2021

Cifras en millones de \$

ENTIDAD	FUNCIONAMIENTO	DEUDA	INVERSIÓN	TOTAL
ANI	101.566	969.198	4.237.527	5.308.291
ANSV	20.137		143.936	164.073
CRIT	1.210			1.210
INVIAS	195.777	2.457	4.630.762	4.828.996
MINTRANSPORTE	185.338		206.737	392.075
SUPERTRANSPORTE	42.233		12.425	54.658
AEROCIVIL	548.101	1.284	995.523	1.544.908
UPIT	3.550		5.872	9.422
<b>TOTAL</b>	<b>1.097.911</b>	<b>972.939</b>	<b>10.232.783</b>	<b>12.303.633</b>

Fuente: SIIF NACIÓN – Corte octubre 2021

La siguiente gráfica muestra la proporción de recursos asignados por concepto de gastos de inversión a cada entidad del Sector Transporte, con respecto del total del presupuesto de inversión. Comparativamente con la distribución de presupuesto de la vigencia 2020, en 2021 es INVIAS la entidad con mayor asignación de recursos para gastos de inversión del sector:

#### Distribución recursos por entidad Sector Transporte

#### Presupuesto Inversión 2021



Fuente: Oficina Asesora de Planeación Mintransporte

Con corte a octubre de 2021, de los \$12,3 billones asignados al sector se han comprometido \$9,6 billones y obligado \$3,7 billones, esto es 78% y 30% respectivamente:

**Ejecución del presupuesto total 2021**

(Funcionamiento, Inversión y servicio a la deuda) Entidades Sector Transporte

Cifras en millones de \$

ENTIDAD	APR. VIGENTE	COMPROMISO	% EJECUCIÓN	OBLIGACION	% EJECUCIÓN
ANI	5.308.291	4.803.145	90%	852.367	16%
ANSV	164.073	125.879	77%	69.259	42%
CRIT	1.210	0	0%	0	0%
INVIAS	4.828.996	3.333.443	69%	2.022.954	42%
MINTRANSPORTE	392.075	236.964	60%	161.668	41%
SUPERTRANSPORTE	54.658	41.241	75%	32.179	59%
AEROCIVIL	1.544.908	1.039.017	67%	591.883	38%
UPIT	9.422	0	0%	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>12.303.633</b>	<b>9.579.689</b>	<b>78%</b>	<b>3.730.310</b>	<b>30%</b>

Fuente: SIIF NACIÓN

Así mismo, a continuación se presenta la ejecución de la inversión para 2021. Como se observa, de los \$10,2 billones destinados al sector para inversión se han comprometido a octubre 31 \$8,2 billones y obligado \$2,5 billones

Cifras en millones de \$

ENTIDAD	APROPIACIÓN	COMPROMISO	% EJECUCIÓN	OBLIGACIÓN	% EJECUCIÓN
ANI	4.237.527	4.121.773	97%	177.919	4%
ANSV	143.936	110.879	77%	55.758	39%
INVIAS	4.630.762	3.203.512	69%	1.903.833	41%
MINTRANSPORTE	206.737	76.184	37%	58.186	28%
SUPERTRANSPORTE	12.425	9.449	76%	4.736	38%
AEROCIVIL	995.523	683.779	69%	251.006	25%
UPIT	5.872	0	0%	0	0%
<b>TOTAL</b>	<b>10.232.783</b>	<b>8.205.577</b>	<b>80%</b>	<b>2.451.438</b>	<b>24%</b>

Fuente: SIIF NACIÓN



**La movilidad  
es de todos**

**Mintransporte**

Dirección: Calle 24 # 60 - 50 Piso 9

Centro Comercial Gran Estación II (Bogotá, D.C - Colombia)

PBX: 3240800

Línea de servicio al ciudadano (+57 1) 3240800 op. 2

Línea gratuita nacional: 018000 112042

Línea de transparencia: 018000 110950