

**ANEXO 1. FICHAS DE PROGRAMAS Y PROYECTOS**

CÓDIGO	NOMBRE DEL PROYECTO	CORREDOR DE INTERVENCIÓN	MODO				HORIZONTE IMPLEMENTACIÓN		
			FLUVIAL	AÉREO	CARRETERO	MEDIOS ALTERNATIVOS	Corto (2022-2030)	Mediano (2031-2040)	Largo (2040-2055)
<b>ÁREA DE ACTUACIÓN: GOBERNANZA Y PARTICIPACIÓN MULTICULTURAL</b>									
<b>PROGRAMA 1 ESTRATEGIA INSTITUCIONAL</b>									
G1.1	Conformación de la gerencia del PATIS	Ámbito PATIS	✓	✓	✓		✓		
G1.2	Fortalecimiento de las instituciones de control del sector transporte: Regulación económica, técnica e inspección de control (Comisión especial)	Ámbito PATIS	✓	✓	✓		✓		
G1.3	Reestructuración y fortalecimiento de la institucionalidad fluvial en el ámbito PATIS	Ámbito PATIS	✓				✓		
G1.4	Actualización y complementación del inventario de infraestructura vial	Ámbito PATIS			✓		✓		
G1.5	Generación de insumos de soporte técnico, jurídico y financiero para la reglamentación de los lineamientos LIVV y de los criterios de sostenibilidad en la infraestructura de transporte	Ámbito PATIS	✓				✓		
G1.6	Mejoramiento de la capacidad administrativa de los gobiernos subnacionales (Departamentales y municipales)	Ámbito PATIS	✓	✓	✓		✓		
G1.7	Diseño e Implementación de un mecanismo financiero subnacional	Ámbito PATIS	✓	✓	✓		✓		
<b>PROGRAMA 2: SISTEMA DE GESTIÓN DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN</b>									
G2.1	Consolidación del registro histórico de operaciones fluviales	Ámbito PATIS	✓				✓		
G2.2	Conformación del sistema de gestión de siniestralidad fluvial	Ámbito PATIS	✓				✓		
G2.3	Diseño de un Sistema interoperable de gestión de la información territorial sobre el transporte	Ámbito PATIS	✓	✓	✓		✓		
G2.4	Creación del observatorio del PATIS	Ámbito PATIS	✓	✓	✓		✓		
G2.5	Consolidar la mesa especial de trabajo del sector transporte para el bloque Amazonia	Ámbito PATIS	✓	✓	✓		✓		
<b>PROGRAMA 3: MECANISMOS DE INCIDENCIA PARA LA TOMA DE DECISIONES EN TORNO AL PATIS</b>									
G3.1	Creación del centro de gobierno regional para el transporte intermodal de la Amazonia (CG-PATIS)	Ámbito PATIS	✓	✓	✓		✓		
<b>ÁREA DE ACTUACIÓN: INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE</b>									
<b>PROGRAMA: MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LA NAVEGABILIDAD DE LAS VÍAS FLUVIALES NAVEGABLES</b>									
<b>I1 Caracterización batimétrica de vías fluviales navegables</b>									
I1.1	Caracterización batimétrica de vías fluviales navegables San José del Guaviare - Inírida	Corredor principal: San José del Guaviare - Inírida	✓				✓		
I1.2	Caracterización batimétrica de vías fluviales navegables San José del Guaviare - La Macarena	Corredor complementario: San José del Guaviare - La Macarena	✓				✓		
I1.3	Caracterización batimétrica de vías fluviales navegables Calamar - Mitú	Corredor principal: San José del Guaviare - Mitú	✓				✓		
I1.4	Caracterización batimétrica de vías fluviales navegables Florencia - La Pedrera	Corredor principal: Florencia - Solano - La Tagua - La Pedrera	✓				✓		
I1.5	Caracterización batimétrica de vías fluviales navegables Puerto Guzmán - Solano	Corredor principal: Florencia - Solano - La Pedrera	✓				✓		
I1.6	Caracterización batimétrica de vías fluviales navegables San Vicente del Caguán - Monserrate	Corredor principal: San Vicente del Caguán - Cartagena del Chairá - Remolinos del Caguán	✓				✓		
I1.7	Caracterización batimétrica de vías fluviales Leticia - Puerto Asís	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia	✓				✓		
I1.8	Caracterización batimétrica de vías fluviales navegables Puerto Arica - La Chorrera	Corredor complementario: Puerto Arica - La Chorrera	✓				✓		
I1.9	Caracterización batimétrica de vías fluviales navegables Leticia - Puerto Nariño	Corredor complementario: Leticia - Puerto Nariño	✓				✓		
I1.10F	Caracterización batimétrica de vías fluviales navegables Río San Miguel	Corredor principal: Puerto Asís - Orito - La Hormiga - San Miguel	✓				✓		
I1.11	Caracterización batimétrica de vías fluviales navegables Río Inírida	Corredor complementario: Caño grande (La Paz) - Tomachipan	✓				✓		
I2	Definición del alcance del mantenimiento de vías fluviales navegables	Ámbito PATIS	✓				✓	✓	✓
<b>I3 Mantenimiento de vías fluviales navegables</b>									
I3.1	Mantenimiento de vías fluviales navegables San José del Guaviare - Inírida	Corredor principal: San José del Guaviare - Inírida	✓				✓	✓	✓
I3.2	Mantenimiento de vías fluviales navegables San José del Guaviare - La Macarena	Corredor complementario: San José del Guaviare - La Macarena	✓				✓	✓	✓
I3.3	Mantenimiento de vías fluviales navegables Calamar - Mitú	Corredor principal: San José del Guaviare - Mitú	✓				✓	✓	✓
I3.4	Mantenimiento de vías fluviales navegables Florencia - La Pedrera	Corredor principal: Florencia - Solano - Tagua - La Pedrera	✓				✓	✓	✓
I3.5	Mantenimiento de vías fluviales navegables Puerto Guzmán - Solano	Corredor principal: Florencia - Solano - La Pedrera	✓				✓	✓	✓
I3.6	Mantenimiento de vías fluviales navegables San Vicente del Caguán - Monserrate	Corredor principal: San Vicente del Caguán - Cartagena del Chairá - Remolinos del Caguán	✓				✓	✓	✓
I3.7	Mantenimiento de vías fluviales navegables Leticia - Puerto Asís	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia	✓				✓	✓	✓
I3.8	Mantenimiento de vías fluviales navegables Puerto Arica - La Chorrera	Corredor complementario: Puerto Arica - La Chorrera	✓				✓	✓	✓
I3.9	Mantenimiento de vías fluviales navegables Leticia - Puerto Nariño	Corredor complementario: Leticia - Puerto Nariño	✓				✓	✓	✓
I3.10F	Mantenimiento de vías fluviales navegables Río San Miguel	Corredor principal: Puerto Asís - Orito - La Hormiga - San Miguel	✓				✓	✓	✓
I3.11	Mantenimiento de vías fluviales navegables Río Inírida	Corredor complementario: Caño Grande (La Paz) - Tomachipan	✓				✓	✓	✓

PROGRAMA:DESARROLLO Y MODERNIZACIÓN DE MUELLES FLUVIALES ADAPTADOS A LAS DINÁMICAS HÍDRICAS EN ESCENARIOS DE VARIBILIDAD Y CAMBIO CLIMÁTICO									
14	<b>Construcción o mejoramiento de muelles básicos mixtos</b>								
14.1	Construcción muelle básico mixto corredor San José del Guaviare - Inirida	Corredor principal: San José del Guaviare - Inirida		✓				✓	
14.2	Construcción muelle básico mixto corredor San José del Guaviare - La Macarena	Corredor complementario: San José del Guaviare - La Macarena		✓				✓	
14.3	Construcción muelle básico mixto corredor Calamar - Mitú	Corredor principal: San José del Guaviare - Mitú		✓					✓
14.4	Construcción muelle básico mixto corredor Florencia - La Pedrera	Corredor principal: Florencia - Solano - Tagua - La Pedrera		✓					✓
14.5	Construcción muelle básico mixto corredor Puerto Guzmán - Solano	Corredor principal: Florencia - Solano - La Pedrera		✓				✓	
14.6	Construcción muelle básico mixto corredor San Vicente del Caguán - Cartagena del Chairá - Río Caguán	Corredor principal: San Vicente del Caguán - Cartagena del Chairá - Remolinos del Caguán		✓				✓	
14.7	Construcción muelle básico mixto corredor Leticia - Puerto Asís	Corredor principal Puerto Asís - Leticia		✓					✓
14.8	Construcción muelle básico mixto corredor Puerto Arica - La Chorrera	Corredor complementario: Puerto Arica - La Chorrera		✓					✓
14.9	Construcción muelle básico mixto corredor Leticia - Puerto Nariño	Corredor complementario: Leticia - Puerto Nariño		✓				✓	
14.10	Construcción muelle básico mixto corredor Río Inirida	Corredor complementario: Caño Grande(La Paz) - Tomachipan (Río Inirida)		✓				✓	
14.11F	Construcción muelle básico mixto corredor Río San Miguel	Ámbito PATIS		✓				✓	
15	<b>Construcción de muelles de pasajeros y carga</b>								
15.1	Construcción muelles de pasajeros y carga corredor San José del Guaviare - La Macarena	Corredor complementario: San José del Guaviare - La Macarena		✓				✓	
15.2	Construcción muelles de pasajeros y carga corredor Calamar - Mitú	Corredor principal: San José del Guaviare - Mitú		✓					✓
15.3	Construcción muelles de pasajeros y carga corredor Florencia - La Pedrera	Corredor principal: Florencia - Solano - La Tagua - La Pedrera		✓				✓	
15.4	Construcción muelles de pasajeros y carga corredor Puerto Guzmán - Solano	Corredor principal: Florencia - Solano - La Pedrera		✓				✓	
15.5	Construcción muelles de pasajeros y carga corredor San Vicente del Caguán - Cartagena del Chairá - Río Caquetá	Corredor principal: San Vicente del Caguán - Cartagena del Chairá - Remolinos del Caguán		✓				✓	
15.6	Construcción muelles de pasajeros y carga corredor Leticia - Puerto Asís	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia		✓				✓	
15.7	Construcción muelles de pasajeros y carga corredor Leticia-Puerto Nariño	Corredor complementario: Leticia - Puerto Nariño		✓				✓	
16	<b>Construcción o mejoramiento de muelles de pasajeros con espacio público</b>								
16.1	Construcción o mejoramiento de muelles de pasajeros con espacio público corredor San José del Guaviare-Inirida	Corredor principal: San José del Guaviare - Inirida		✓				✓	
16.2	Construcción o mejoramiento de muelles de pasajeros con espacio público corredor Calamar-Mitú	Corredor principal: San José del Guaviare - Mitú		✓				✓	
16.3	Construcción o mejoramiento de muelles de pasajeros con espacio público corredor Leticia - Puerto Asís	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia		✓				✓	
17	<b>Construcción de muelles de carga- plataformas logísticas intermodales</b>								
17.1	Construcción de muelles de carga - plataformas logísticas intermodales corredor Puerto Asís - Leticia	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia		✓					✓
17.2	Construcción de muelles de carga - plataformas logísticas intermodales corredor San José del Guaviare-Inirida	Corredor principal: San José del Guaviare - Inirida		✓					✓
17.3	Construcción de muelles de carga - plataformas logísticas intermodales corredor San José del Guaviare-Mitú	Corredor principal: San José del Guaviare - Mitú		✓					✓
<b>PROGRAMA: ESTUDIOS DE VIABILIDAD PARA LA ADOPCIÓN DE LIVV Y CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD PARA EL DESARROLLO DE VÍAS CARRETERAS</b>									
18	Estudios de viabilidad para el desarrollo de vías carreteras terciarias cumpliendo los lineamientos LIVV y criterios de sostenibilidad	#¡VALOR!					✓	✓	
<b>PROGRAMA:MEJORAMIENTO DE LA RED VIAL CON INCORPORACIÓN DE LINEAMIENTOS LIVV Y CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD</b>									
19	<b>Mejoramiento de red vial con incorporación de lineamientos LIVV y criterios de sostenibilidad</b>								
19.1	Mejoramiento del tramo vial San José del Guaviare, El Retorno y Calamar	Corredor principal: San José del Guaviare - Mitú		✓				✓	✓
19.2	Mejoramiento eje vial terciario económico La Ganadera - Guaviare	Corredor complementario: San José del Guaviare - Puerto Alvirá		✓				✓	✓
19.3	Mejoramiento eje vial terciario San José del Guaviare - El Capricho	Ámbito PATIS		✓				✓	✓
19.4	Mejoramiento eje vial terciario El Retorno - Cerritos - El Capricho	Ámbito PATIS		✓				✓	✓
19.5	Mejoramiento eje vial terciario San José de Guaviare- La Carpa- Cachicamo - La Macarena	Corredor complementario: San José del Guaviare - La Macarena		✓				✓	✓
19.6	Mejoramiento eje vial Florencia - San Vicente del Caguán – Balsillas – Neiva	Corredor principal: Florencia - San Vicente del Caguán Corredor complementario: San Vicente del Caguán - Balsillas(Ext) – Neiva(Ext)		✓				✓	✓
19.7	Mejoramiento eje vial Altamira - Florencia- Villagarzón	Corredor principal: Altamira - Florencia - Piamonte - San José de Fragua - Villagarzón		✓				✓	✓
19.8	Mejoramiento del eje vial Santana-Mocóa-Neiva	Corredor principal: Mocóa - Puerto Caicedo - Puerto Asís		✓				✓	✓
19.9	Mejoramiento eje vial terciario Teveyé - Puerto Vega - Puerto Asís	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia		✓				✓	✓
19.10	Mejoramiento eje vial terciario Orito - La Hormiga	Corredor complementario: Orito -Siberia - La Hormiga		✓				✓	✓
19.11	Mejoramiento del corredor terciario Puerto Leguizamo - La Tagua	Corredor complementario: La tagua - Puerto Leguizamo		✓				✓	✓
<b>PROGRAMA:MEJORAMIENTO Y MODERNIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA</b>									
110	<b>Ejecución de obras contempladas en los Planes Maestros de la Red Aeroportuaria y posterior actualización.</b>								
110.1	Ejecución de obras contempladas en los Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Tres de Mayo Puerto Asís	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia		✓				✓	✓
110.2	Actualización Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Tres de Mayo Puerto Asís	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia		✓					✓
110.3	Ejecución de obras contempladas en los Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Eduardo Falla Solano - San Vicente del Caguán	Corredor principal: San Vicente del Caguán - Florencia - Piamonte - San José de Fragua - Villagarzón		✓				✓	✓
110.4	Actualización Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Eduardo Falla Solano - San Vicente del Caguán	Corredor principal: San Vicente del Caguán - Florencia -Piamonte - San José de Fragua - Villagarzón		✓					✓
110.5	Ejecución de obras contempladas en los Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Canaguchal - Villagarzón	Corredor principal: San Vicente del Caguán - Florencia -Piamonte - San José de Fragua - Villagarzón		✓				✓	✓
110.6	Actualización Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Canaguchal - Villagarzón	Corredor principal: San Vicente del Caguán - Florencia -Piamonte - San José de Fragua - Villagarzón		✓					✓
110.7	Ejecución de obras contempladas en los Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Fabio A. León Bentley - Mitú	Corredor principal: San José del Guaviare - Mitú		✓				✓	✓
110.8	Actualización Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Fabio A. León Bentley - Mitú	Corredor principal: San José del Guaviare - Mitú		✓					✓
110.9	Ejecución de obras contempladas en los Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Jorge Enrique González - San José del Guaviare	Corredor principal: San José del Guaviare - Inirida		✓				✓	✓
110.10	Actualización Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Jorge Enrique González - San José del Guaviare	Corredor principal: San José del Guaviare - Inirida		✓					✓
110.11	Ejecución de obras contempladas en los Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto César Gaviña Trujillo - Inirida	Corredor principal: San José del Guaviare - Inirida		✓				✓	✓

I10.12	Actualización Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Aeropuerto César Gaviria Trujillo - Inírida	Corredor principal: San José del Guaviare - Inírida		✓				✓	
I10.13	Ejecución de obras contempladas en los Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo - Leticia	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia		✓			✓	✓	✓
I10.14	Actualización Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo - Leticia	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia		✓					✓
I11	Estudios para el mejoramiento de infraestructura de transporte aéreo a nivel regional y local (77 pistas)	Ámbito PATIS		✓			✓	✓	
I12	Análisis de vulnerabilidad por amenaza de inundación y erosión de infraestructura aeroportuaria: Aeropuerto Jorge Enrique González- San José del Guaviare	Corredor principal: San José del Guaviare - Inírida		✓			✓		
<b>PROGRAMA: MEJORAMIENTO DE CAMINOS ANCESTRALES</b>									
I13	#IVALOR!	Ámbito PATIS			✓			✓	
<b>PROGRAMA: ESTUDIOS DE VIABILIDAD PARA LA ADOPCIÓN DE SENDEROS ECOLÓGICOS SOSTENIBLES</b>									
I14	Sendero ecológico vía Vista Hermosa - La Macarena	Corredor complementario: San José del Guaviare - La Macarena		✓				✓	
<b>PROGRAMA: INFRAESTRUCTURA PARA LA INTEGRACIÓN MODAL DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS INTERURBANOS</b>									
I15	Estudios de factibilidad de construcción de terminales terrestres de transporte de pasajeros								
I15.1	Estudios de factibilidad de construcción de terminales terrestres de transporte de pasajeros en San José del Guaviare	Corredores principales: San José del Guaviare - Inírida y San José del Guaviare - Mitú Corredor complementario: San José del Guaviare - La Macarena			✓			✓	
I15.2	Estudios de factibilidad de construcción de terminales terrestres de transporte de pasajeros corredor Puerto Asís - Mocoa - Pitalito (Ext) - Altamira (Ext) - Neiva (Ext)	Corredor principal: Puerto Asís - Mocoa			✓			✓	
I15.3	Estudios de factibilidad de construcción de terminales terrestres de transporte de pasajeros corredor San Vicente del Caguán - Florencia - San José de Fragua - Villagarzón	Corredores principales: San Vicente del Caguán - Florencia y Altamira - Florencia - Piamonte - San José de Fragua - Villagarzón			✓			✓	
<b>PROGRAMA: MEJORAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA Y OPERACIÓN DE LOS PASOS FRONTERIZOS</b>									
I16.F	<b>Plan de mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos</b>								
I16.1.F	Plan de mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos capítulo frontera Colombia - Ecuador	Corredor principal: Puerto Asís - Orito - La Hormiga - San Miguel		✓		✓		□	
I16.2.F	Plan de mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos capítulo frontera Colombia - Perú	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia		✓		✓		□	
I16.3.F	Plan de mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos capítulo frontera Colombia - Brasil.	Corredores principales: Puerto Asís - Leticia, San José del Guaviare - Mitú, San José del Guaviare - Inírida		✓		✓		□	
I16.4.F	Plan de mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos capítulo frontera Colombia - Venezuela.	Corredor principal: San José del Guaviare - Inírida		✓		✓		□	
<b>ÁREA DE ACTUACIÓN: OPERACIÓN DE TRANSPORTE DIFERENCIADA PARA LA AMAZONÍA</b>									
<b>PROGRAMA: ESTRUCTURACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO FLUVIAL DE PASAJEROS Y DE CARGA PARA LA PRESTACIÓN EFICIENTE DEL SERVICIO</b>									
Q1.1	Conformación del censo de flota de transporte fluvial	Ámbito PATIS		✓				✓	
Q1.2	Actualización de la norma de especificaciones técnicas de embarcaciones	Ámbito PATIS		✓				✓	
Q1.3	Análisis del modelo de delegación del servicio de transporte público fluvial	Ámbito PATIS		✓				✓	
Q1.4	Estudio de demanda de transporte fluvial	Ámbito PATIS		✓				✓	
Q1.5	Revisión de incentivos destinados para la reducción de costos tarifarios del transporte público fluvial	Ámbito PATIS		✓				✓	
Q1.6	Estructuración técnica, tecnológica, legal y financiera del servicio de transporte público fluvial de pasajeros.	Ámbito PATIS		✓				✓	
Q1.7	Estructuración técnica, tecnológica, legal y financiera del servicio de transporte público fluvial de carga.	Ámbito PATIS		✓				✓	
<b>PROGRAMA: FORMULACIÓN DE PLANES DE SEGURIDAD FLUVIAL ÁMBITO PATIS</b>									
Q2.1	Formulación piloto de planes de seguridad fluvial	Ámbito PATIS		✓				✓	
Q2.2	Formulación Plan de seguridad fluvial - Inspección Fluvial Cartagena del Chairá	Corredor principal: San Vicente del Caguán - Cartagena del Chairá - Remolinos del Caguán		✓				✓	
Q2.3	Formulación Plan de seguridad fluvial - Inspección Fluvial Leticia	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia		✓				✓	
Q2.4	Formulación Plan de seguridad fluvial - Inspección Fluvial Puerto Asís	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia		✓				✓	
Q2.5	Formulación Plan de seguridad fluvial - Inspección Fluvial Puerto Inírida	Corredor principal: San José del Guaviare - Inírida		✓				✓	
Q2.6	Formulación Plan de seguridad fluvial - Inspección Fluvial Puerto Leguízamo	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia		✓				✓	
Q2.7	Formulación Plan de seguridad fluvial - Inspección Fluvial San José del Guaviare	Corredor principal: San José del Guaviare - Inírida		✓				✓	
Q2.8	Formulación Plan de seguridad fluvial - Inspección Fluvial Solano	Corredor principal: Florencia - Solano - La Pedrera		✓				✓	
<b>PROGRAMA: FORTALECIMIENTO DE LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y CARGA CON ENFOQUE SOCIAL DE SERVICIO Y ACCESIBILIDAD</b>									
Q3.1	Estudios de inventario, caracterización y necesidad de renovación de flota aérea de operación local en el ámbito PATIS	Ámbito PATIS		✓				✓	
Q3.2	Estructuración del sistema de transporte público aéreo de pasajeros y de carga para la conectividad interna de la región	Ámbito PATIS			✓			✓	
Q3.3	Revisión y ajuste del modelo de delegación de la propiedad y administración de aeropuertos y pistas en al ámbito PATIS	Ámbito PATIS			✓			✓	
Q3.4	Revisión de incentivos destinados para la reducción de costos tarifarios del transporte público aéreo	Ámbito PATIS			✓			✓	
<b>ÁREA DE ACTUACIÓN: ASCENSO TECNOLÓGICO E INNOVACIÓN HACIA TECNOLOGÍAS DE CERO Y BAJAS EMISIONES</b>									
<b>PROGRAMA: TRANSICIÓN A MEDIOS DE TRANSPORTE BASADO EN ENERGÍAS ALTERNATIVAS DE BAJAS O CERO EMISIONES</b>									
AT1.1	Estudio de factibilidad de uso de energías alternativas para el transporte fluvial	Ámbito PATIS		✓				✓	
AT1.2	Implementación plan piloto de energía solar para el transporte fluvial de pasajeros en Leticia y Puerto Inírida.	Ámbito PATIS		✓				✓	
AT1.3	Implementación plan piloto para el uso de Nautigas en el departamento de Caquetá y Guaviare	Ámbito PATIS		✓				✓	
<b>PROGRAMA: INCLUSIÓN DE MEDIOS ALTERNATIVOS DE TRANSPORTE PARA LA AMAZONÍA</b>									
AT2.1	Estudios de viabilidad para el uso de medios alternativos de transporte	Ámbito PATIS					✓	✓	
AT2.2	Estudios de viabilidad para las líneas de cable aéreo en zonas turísticas	Ámbito PATIS					✓	✓	

 <b>GOBERNANZA Y PARTICIPACIÓN MULTICULTURAL</b>				
<b>PROGRAMA:</b> Estrategia institucional			<b>CÓDIGO</b>	G1
<b>PROYECTO:</b> Conformación de la gerencia del PATIS			<b>CÓDIGO</b>	G1.1
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>  <input checked="" type="checkbox"/>
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	<p>Los arreglos y acciones institucionales que se requieren para la institucionalizar el PATIS involucran a los Ministerios, por cuyas funciones, corresponde fijar la política en términos de transporte y de medio ambiente y tiene por función adicional, propender por el mejoramiento del acceso de la oferta institucional del sector transporte en la región con criterios de eficiencia, oportunidad y sostenibilidad.</p> <p>Esta Gerencia tendrá como objetivo coordinar y articular los esfuerzos del Gobierno Nacional con los Gobiernos Subnacionales (Departamentos y Municipios) con el propósito fundamental de garantizar la implementación del PATIS. Esta propuesta debe reunir a los actores públicos como también a los particulares, la academia como centros de pensamiento e innovación que contribuyen al conocimiento y construcción del territorio, y la Cooperación Internacional cuya participación es importante para el desarrollo regional en línea con las recomendaciones de la OCDE a Colombia y de las necesidades de financiamiento del PATIS.</p>			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Constituir la Gerencia para la ejecución del PATIS por el periodo 2023 – 2030 dentro de la Unidad de Planeación de Infraestructura del Transporte considerando la articulación de instancias consultivas y de toma de decisiones como la consulta previa.</p> <p>Algunas de las funciones de la Gerencia-PATIS serán:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Realizar la secretaría técnica y coordinar los protocolos de funcionamiento del mecanismo de articulación de los actores de la Nación – Territorio (CG-PATIS)</li> <li>2) Administrar los recursos para desarrollar los lineamientos y acciones estratégicas del PATIS</li> <li>3) Promover la consecución de recursos financieros</li> <li>4) Asesorar a la APC en el diseño de los lineamientos para la cooperación internacional en los proyectos dirigidos a la Amazonía.</li> <li>5) Promover la inversión privada para el desarrollo de los objetivos del PATIS y los esquemas de asociación permitidos en el marco de la Ley.</li> <li>6) Dirigir y desarrollar la asistencia técnica a los Departamentos para el fortalecimiento de las capacidades institucionales con relación al PATIS (SENA-ESAP-Universidades).</li> <li>7) Gestionar el alineamiento de instancias con presencia en la Amazonía con el PATIS, especialmente con la RAP Amazonía y con el sector defensa.</li> <li>8) Gestionar convenios entre Ministerio de Transporte y los entes territoriales para la realización de estudios para el mejoramiento de los caminos ancestrales que han sido improvisados por las comunidades indígenas. Estos estudios deben tener como principio la confluencia de múltiples aspectos en los caminos ancestrales en los que convergen criterios como funcionalidad y tipo de terreno sino los usos y costumbres de las comunidades que por allí transitan.</li> <li>9) Actualizar el marco técnico y normativo del sector con relación a los compromisos de sostenibilidad del país, enfoque que considera, entre otros aspectos, el reconocimiento de la denominación de los caminos ancestrales como parte del sistema vial nacional y la regulación de los medios alternativos de transporte.</li> <li>10) Conformar un sistema de indicador de la gestión de la gerencia que incluya aspectos tales como: Volúmen de recursos gestionados para el PATIS, Porcentaje de avance en la implementación del PATIS, Número de beneficiarios del PATIS e Indicador de eficiencia gerencial.</li> <li>11) Gestión, implementación y seguimiento de los proyectos formulados en el PATIS.</li> </ol>			
<b>CANTIDADES:</b>	1		UNIDADES	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte - Grupo de apoyo a regiones, UPIT, Ministerio de Ambiente			
HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓				
METAS				
DEFINICIÓN	INDICADOR			
Conformación de una estructura gerencial diseñada, conformada y operando	Gerencia conformada o no conformada del PATIS / Gerencia a conformar del PATIS			



## GOBERNANZA Y PARTICIPACIÓN MULTICULTURAL

<b>PROGRAMA:</b>	Estrategia institucional			<b>CÓDIGO</b>	G1
<b>PROYECTO:</b>	Fortalecimiento de las instituciones de control del sector transporte: Regulación económica, técnica e inspección de control (Comisión especial)			<b>CÓDIGO</b>	G1.2
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	<p>En el área de influencia del PATIS el marco político y normativo del sector transporte y de sectores relacionados como Relaciones Exteriores, Defensa y Seguridad, Interior y Justicia no ha tenido un pleno desarrollo dados los múltiples conflictos que convergen en el territorio los cuales se agregan a su carácter de territorio aislado.</p> <p>Lo anterior, propicia las condiciones para la operación del servicio de transporte y la construcción de infraestructura, entre otras actividades, en condiciones subnormales o ilegales poniendo en riesgo a la operación y los usuarios.</p>				
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS				
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Crear, con carácter transitorio, la comisión especial para la legalización y saneamiento del transporte.</p> <p>Diseñar e implementar proyecto de formalización y mejoramiento de pasos fronterizos.</p> <p>Elaborar el diagnóstico de necesidades para el mejoramiento del transporte en las zonas de frontera con Brasil, Perú, Ecuador y Venezuela con la participación de la academia y los centros de investigación del país especializados en las dinámicas Amazónicas.</p> <p>Modernizar los Centros Binacionales Fronterizos junto con el sector de ciencia e innovación.</p> <p>Realizar una evaluación de los factores de seguridad territorial que afectan la prestación del servicio de transporte y la integridad de la infraestructura de transporte con la participación de los centros de investigación especializados en las dinámicas del conflicto colombiano.</p>				
<b>CANTIDADES:</b>	1		<i>UNIDADES</i>		
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte - Grupo de apoyo a regiones, UPIT, Ministerio de Ambiente				
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>					
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓					
<b>METAS</b>					
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>				
Regulación eficiente del sector transporte en el ámbito del PATIS	Reglamentos, normas, guías técnicas y protocolos actualizados. Infraestructura de transporte mejorada, saneada o en proceso de mejoramiento y saneamiento. Saneamiento y legalización de operaciones de transporte Infraestructura y operación de los pasos fronterizos modernizadas y ampliados en cobertura.				



## GOBERNANZA Y PARTICIPACIÓN MULTICULTURAL

<b>PROGRAMA:</b>	Estrategia institucional		<b>CÓDIGO</b>	G1
<b>PROYECTO:</b>	Reestructuración y fortalecimiento de la institucionalidad fluvial en el ámbito PATIS		<b>CÓDIGO</b>	G1.3
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	El fomento del transporte en modo fluvial requiere una mayor presencia institucional en el territorio, de manera que los procesos de planeación, operación y seguimiento se den con el alcance requerido. En ese sentido, uno de los objetivos centrales de este proyectos se orienta el fortalecimiento de las inspecciones fluviales y su interacción con el sector central.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Este proyecto busca promover el fortalecimiento técnico, operativo, institucional de las autoridades fluviales en el ámbito PATIS.			
<b>CANTIDADES:</b>			1	<i>Estudio</i>
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático, inspecciones fluviales			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓				
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Autoridades fluviales operando con ajuste institucional	Cantidad de inspecciones reestructuradas/cantidad de inspecciones totales			



## GOBERNANZA Y PARTICIPACIÓN MULTICULTURAL

<b>PROGRAMA:</b>	Estrategia institucional	<b>CÓDIGO</b>	G1								
<b>PROYECTO:</b>	Actualización y complementación del inventario de infraestructura vial	<b>CÓDIGO</b>	G1.4								
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 25%;">FLUVIAL </td> <td style="width: 25%;">AÉREO </td> <td style="width: 25%; background-color: #fff9c4;">CARRETERO </td> <td style="width: 25%;">MEDIOS ALTERNATIVOS </td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="background-color: #fff9c4;">✓</td> <td></td> </tr> </table>	FLUVIAL 	AÉREO 	CARRETERO 	MEDIOS ALTERNATIVOS 			✓			
FLUVIAL 	AÉREO 	CARRETERO 	MEDIOS ALTERNATIVOS 								
		✓									
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	<p>La planeación de infraestructura de transporte sostenible requiere contar con información de base actualizada, uniformizada y completa en lo que respecta a la red vial terciaria y secundaria integrada a la red vial nacional y departamental, incluyendo la generación de bases de datos y cartografía asociada, para dar cumplimiento a la resolución número 20223040034555 de 2022 en la cual se prorrogan los plazos establecidos en los artículos 3º de la Resolución 411 de 2020 y 2º de la Resolución 412 de 2020, del Ministerio de Transporte.</p>										
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS										
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Este proyecto busca que se cuente con información actualizada, uniforme y completa en lo que respecta a la red vial terciaria integrada a la red vial nacional, incluyendo la generación de bases de datos y cartografía asociada.										
<b>CANTIDADES:</b>		<i>UNIDADES</i>									
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte - Grupo de apoyo a regiones Autoridades municipales y departamentales Ministerio de Ambiente										
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>											
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>									
✓											
<b>METAS</b>											
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>										
Inventario vial actualizado para los municipios y departamentos del ámbito PATIS	Número de planes viales actualizados y georreferenciados/número de planes viales por actualizar										



## GOBERNANZA Y PARTICIPACIÓN MULTICULTURAL

<b>PROGRAMA:</b>	Estrategia institucional			<b>CÓDIGO</b>	G1
<b>PROYECTO:</b>	Generación de insumos de soporte técnico, jurídico y financiero para la reglamentación de los lineamientos LIVV y de los criterios de sostenibilidad en la infraestructura de transporte			<b>CÓDIGO</b>	G1.5
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>  <input type="checkbox"/>	
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	<p>Los sectores de ambiente y transporte han desarrollado instrumentos que velan por la construcción de infraestructura de transporte (vial carretero y fluvial) de manera armónica y articulada con las exigencias normativas y de política nacional e internacional relativa a la sostenibilidad. La implementación de estos criterios de sostenibilidad y lineamientos de construcción de infraestructura deben ser cumplidos más allá de los estándares mínimos normativos, velando por la sostenibilidad ambiental del territorio en que se implementan.</p>				
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS				
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Se debe hacer un estudio que determine las exigencias particulares de planeación, implementación, operación y cierre de los proyectos de infraestructura de transporte en el ámbito PATIS, tanto para infraestructura de transporte en modo carretero como fluvial. En ese sentido, se recomienda retomar la METODOLOGÍA DE SOSTENIBILIDAD del INVIAS y los LINEAMIENTOS DE INFRAESTRUCTURA VERDE VIAL</p>				
<b>CANTIDADES:</b>	1 <i>Estudio</i>				
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte, Minsiterio de Ambiente, INVIAS, ANI				
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>					
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
<input checked="" type="checkbox"/>					
<b>METAS</b>					
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>				
Soportes técnico, jurídico y financiero para la incorporación de los criterios de sostenibilidad y los LIVV	Soportes gestionados/Total de soportes requeridos				



## GOBERNANZA Y PARTICIPACIÓN MULTICULTURAL

<b>PROGRAMA:</b>	Estrategia institucional			<b>CÓDIGO</b>	G1
<b>PROYECTO:</b>	Mejoramiento de la capacidad administrativa de los gobiernos subnacionales (Departamentales y municipales)			<b>CÓDIGO</b>	G1.6
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>  <input type="checkbox"/>	
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	La cualificación de los gobiernos subnacionales requiere la instalación de capacidades técnicas, administrativas y operativas en los gobiernos departamentales municipales para dar respuesta a la demanda regional del sector transporte.				
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS				
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Educación para el fortalecimiento de capacidades y conocimientos en infraestructura de transporte con enfoque sostenible y territorial a través de convenios con las facultades de ingeniería y medio ambiente de las Universidades regionales. Instalar capacidades institucionales y técnicas a nivel subnacional para formular proyectos de inversión y fondeo de recursos. Implementar sistemas de seguimiento que permita identificar: Nivel de cumplimiento de los instrumentos de planificación, Nivel de satisfacción de usuarios, Nivel de eficiencia en la ejecución de recursos preferiblemente en asocio con organizaciones de alto nivel como los departamentos de capacitación de la OEA, OEI, Banco Mundial y de organismos nacionales como ESAP.				
<b>CANTIDADES:</b>	INDICADOR		UNIDADES		
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte - Grupo de apoyo a regiones				
	Autoridades municipales y departamentales				
	Ministerio de Ambiente				
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>					
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
<input checked="" type="checkbox"/>					
<b>METAS</b>					
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>				
100% de Departamentos y municipios de la Amazonía con altos estándares de desempeño.	Número de Entidades territoriales con altos índices de capacidad/Total de entidades con altos índices de capacidad.				



## GOBERNANZA Y PARTICIPACIÓN MULTICULTURAL

<b>PROGRAMA:</b>	Estrategia institucional	<b>CÓDIGO</b>	G1				
<b>PROYECTO:</b>	Diseño e Implementación de un mecanismo financiero subnacional	<b>CÓDIGO</b>	G1.7				
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<table style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 25%; background-color: #d9ead3;"> <b>FLUVIAL</b>    <input checked="" type="checkbox"/> </td> <td style="width: 25%; background-color: #d9ead3;"> <b>AÉREO</b>    <input checked="" type="checkbox"/> </td> <td style="width: 25%; background-color: #d9ead3;"> <b>CARRETERO</b>    <input checked="" type="checkbox"/> </td> <td style="width: 25%; background-color: #d9ead3;"> <b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>    <input type="checkbox"/> </td> </tr> </table>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>  <input type="checkbox"/>		
<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>  <input type="checkbox"/>				
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	<p>Uno de los aspectos que limitan la gobernanza territorial es la baja capacidad que tienen los departamentos y municipios para aumir la carga económica relacionada con inversión y funcionamiento entre otros compromisos. El presupuesto recaudado en muchas ocasiones no es suficiente para el desarrollo de las funciones asignadas a través de los regímenes departamentales y municipales lo que representa una barrera para la eficiente fiscal, por lo tanto se hace necesario el diseño de mecanismos financieros alterantivos que aumenten el fondeo de recursos para las finanzas para que los entes territoriales puedan ejecutar sus competencias con relación al PATIS. La creación de esta mesa de trabajo es un proyecto dado que requiere un esfuerzo de gestión importante para convocar todos los sectores que estén involucrados, institucionalizar la mesa, crear sus estatutos o reglamentos, nombrar un coordinador y una secretaria técnica, definir su plan de trabajo anual, gestionar recursos y hacer gestión frente a organismos territoriales, nacionales e internacionales. La constiución de la mesa de trabajo como organismo ad-hoc requiere en sí mismo presupuesto para su funcionamiento, el cual, generalmente proviene de las contrapartidas de los miembros que la constituyan. La creación de esta mesa de trabajo puede tardar bastante tiempo y por ello necesita un gestor.</p>						
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS						
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Los mecanismos financieros son modaliades de financiamiento con características similares. Cada categoría puede tener un portafolio de instrumentos para el financiamiento de las áreas de actuación del PATIS. Tipologías de mecanismos financieros pueden ser fondos, créditos, cooperación, etc. Un componente fundamenetal del mecanismo financiero es contar con un banco de Proyecto del PATIS que requieran financiamiento o recursos complementarios para su desarrollo. Es deseable el desarrollo de programas de educación superior en formulación y evaluación de proyectos con Universidades reconocidas y acreditadas.</p>						
<b>CANTIDADES:</b>		<i>UNIDADES</i>					
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte - Grupo de apoyo a regiones Autoridades municipales y departamentales Ministerio de Ambiente						
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>							
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>					
✓							
<b>METAS</b>							
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>						
Mecanismo financiero diseñado	Límite de endeudamiento Capacidad de gestión financiera Indicadores de Solvencia Indicadores de gasto e inversión						

**GOBERNANZA Y PARTICIPACIÓN MULTICULTURAL**

<b>PROGRAMA:</b>	<b>Sistema de gestión de información y operación</b>			<b>CÓDIGO</b>	G1
<b>PROYECTO:</b>	<b>Consolidación del registro histórico de operaciones fluviales</b>			<b>CÓDIGO</b>	G2.1
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 	
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	El fomento del transporte en modo fluvial requiere información precisa, completa y oportuna para los procesos de planeación tanto de la operación como de aspectos jurídicos y financieros asociados a la prestación de servicio.				
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS				
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Este proyecto busca consolidar un registro histórico de operaciones fluviales a nivel de zarpes de pasajeros y carga en las inspecciones del ámbito PATIS y articular estos registros con el Registro Nacional Fluvial (RNF)				
<b>CANTIDADES:</b>	1 <i>Estudio</i>				
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático, inspecciones fluviales				
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>					
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓					
<b>METAS</b>					
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>				
Registro histórico conformado e integrado al RNF	Consolidación de los registros de operaciones fluviales				



## GOBERNANZA Y PARTICIPACIÓN MULTICULTURAL

<b>PROGRAMA:</b>	Sistema de gestión de información y operación			<b>CÓDIGO</b>	G1
<b>PROYECTO:</b>	Conformación del sistema de gestión de siniestralidad fluvial			<b>CÓDIGO</b>	G2.2
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 	
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	El fomento del transporte en modo fluvial es una prioridad esencial del sector transporte, siendo obligación de las autoridades de tránsito velar por la protección de la vida en su desarrollo. En ese sentido, este proyecto busca contar con políticas y acciones concretas, articuladas, integrales, medibles y controlables para la seguridad fluvial.				
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS				
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Este proyecto busca conformar un sistema de información de siniestralidad vial disponible en línea y actualizado en tiempo real para monitorear las vías fluviales del área del ámbito PATIS, de manera que se cuente con insumos para la planeación, monitoreo y seguimiento de acciones de seguridad en la navegación fluvial.				
<b>CANTIDADES:</b>	1 <i>Estudio</i>				
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático, inspecciones fluviales Agencia Nacional de Seguridad Vial				
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>					
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓					
<b>METAS</b>					
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>				
Sistema de gestión de siniestralidad fluvial conformado	Cuantificación y registro de siniestralidad fluvial				

 <b>GOVERNANZA Y PARTICIPACIÓN MULTICULTURAL</b>				
<b>PROGRAMA:</b>	Sistema de gestión de información y operación		<b>CÓDIGO</b>	G2
<b>PROYECTO:</b>	Diseño de un Sistema interoperable de gestión de la información territorial sobre el transporte		<b>CÓDIGO</b>	G2.3
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>  <input type="checkbox"/>
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	<p>El objetivo de este Sistema es recopilar y procesar información sobre el transporte en la Amazonía proveniente de varias fuentes como lo son los diferentes sistemas de información nacional sectorial existentes (Observatorio Nacional de Logística, Portal Logístico de Colombia, SICETAC, Sistema Integral de información de carreteras SINC, ANISCOPIO, actualización de los planes viales, RNF, Sistema de gestión de siniestralidad fluvial ) y de los demás sectores de la economía nacional (ambiente, comercio y turismo, interior, defensa), además de la información generada por el PATIS, para contar con un sistema de información funcional y centralizado de fácil acceso y consulta para todos los públicos.</p> <p>Con la implementación del Plan se busca mejorar la calidad de vida de los pueblos indígenas y de los diversos grupos sociales que habitan en la región, considerándose las particularidades culturales y ecológicas. En este sentido, se espera que el Plan incida positivamente en diferentes indicadores socioeconómicos y ambientales, que además se considerarán como insumos provenientes de la captura de datos de fuentes de información,</p> <p>Se pretende garantizar el derecho constitucional de acceso a la información sobre el PATIS para todos los públicos, especialmente la interconectividad de los datos, con el fin de que cada centro logístico y de operación siempre tenga acceso a datos actualizados de los otros centros y de la operación de los distintos modos de transporte con excepción de aquella información que por su carácter deba ser reservada según la Ley, hacerla disponible y facilitar las herramientas para que la población de la Amazonía pueda usar la información de manera efectiva y en tiempo real para la toma de decisiones cotidianas o estratégicas. Este proyecto es estructural, es el sistema de información que se alimenta de otros proyectos que tienen como objetivo generar información compartimentalizada como la información fluvial.</p>			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>El Sistema de Gestión de Información para el PATIS tiene el conjunto articulado de componentes que garantiza la producción y la difusión de datos y estadísticas oficiales que requiere la región Amazónica para tomar decisiones públicas y privadas en torno al transporte con enfoque diferencial e interseccional, de manera organizada y sistemática (redacción adaptada del Sistema Estadístico Nacional).</p> <p>En este sentido el sistema de gestión de información territorial del transporte usa herramientas técnicas y tecnológicas para recopilar y procesar información de diferentes fuentes públicas y privadas para facilitar y cualificar la toma de decisiones por parte de las entidades públicas, las empresas y la comunidad. A partir de una <b>evaluación sobre el estado de la información del transporte en la Amazonía, el sistema de gestión de información deberá</b> remover las barreras de acceso a la información sobre el transporte en la región, conformar la línea base de indicadores socioeconómicos – PATIS, mantener informada a la comunidad sobre estado de las vías, la operación del servicio, los proyectos en marcha y los posibles riesgos sobre el funcionamiento. El sistema de gestión de información deberá desarrollar un Observatorio de información y tener carácter incluyente. En este sentido es útil por ejemplo desarrollar guías, manuales (en español y lenguas indígenas de mayor difusión).</p>			
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio		
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES</b>	Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente, DNP, INVIAS, entidades vinculadas del sector transporte, Corporaciones Ambientales Regionales, departamentos, alcaldías, MINTIC, DNP.			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓				
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Un sistema de gestión de información territorial de transporte diseñado	<p>Indicadores socioeconómicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Indicador de bienestar humano indígena (IBHI).</li> <li>- Índice de pobreza multidimensional (IPM).</li> <li>- Índice de progreso social (IPS).</li> <li>- Índice de confianza en el gobierno (ICG).</li> <li>- Índice de gasto del hogar (IGH).</li> <li>- Reducción de costos de transporte de pasajeros y de carga en los diferentes modos (fluvial, aéreo y carretero).</li> <li>- Ahorros en tiempo de viajes.</li> <li>- Ahorros en tiempo de operación.</li> </ul> <p>Indicadores ambientales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Emisiones de CO2 por deforestación.</li> <li>- Emisiones atmosféricas y GEI por modo de transporte.</li> <li>- Número de ha deforestadas.</li> <li>- Porcentaje de avance de la frontera agrícola.</li> <li>- Número de ha de bosque conservadas.</li> <li>- Índice de calidad del agua (ICA).</li> <li>- Demanda hídrica.</li> <li>- Fragmentación.</li> <li>- Área de conservación.</li> </ul>			



## GOBERNANZA Y PARTICIPACIÓN MULTICULTURAL

<b>PROGRAMA:</b>	Sistema de gestión de información y operación			<b>CÓDIGO</b>	G2	
<b>PROYECTO:</b>	Creación del observatorio del PATIS			<b>CÓDIGO</b>	G2.4	
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b>  ✓	<b>CARRETERO</b>  ✓	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>  ú		
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Como estrategia para acceder de manera confiable y oportuna a la información sobre el avance en la implementación del PATIS y al conocimiento disponible de los diferentes grupos de población usuarios de este, se requiere una figura que 1) compile la información, 2) evalúe su relevancia, 3) la organice sistemáticamente y 4) la haga disponible en un lenguaje adecuado para cada uno de los grupos usuarios y tomadores de decisión a través de medios asequibles.					
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS					
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	El proyecto G2.1 es el sistema de información que captará, generará, procesará datos para el observatorio que es una plataforma de salida para diferentes grupos de toma de decisiones, ya que este materializará y hará disponible el Sistema de gestión de la información territorial sobre el transporte . Dentro de sus funciones se encuentra: Diseñar e implementar un sistema de plataformas de información con múltiples interfaces según los grupos de población presentes en la Amazonía. Elaborar protocolo de operación y administración del observatorio.					
<b>CANTIDADES:</b>	1		<i>Estudio</i>			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES</b>	Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente, MINTIC, DNP, INVIAS, Corporaciones Ambientales Regionales.					
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>						
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>			
✓						
<b>METAS</b>						
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>					
Un observatorio de información del PATIS diseñado	Indicador de intersectorialidad (número de sectores que aportan información al observatorio) Indicadores de monitoreo sobre el funcionamiento del PATIS en la región. Indicadores para el monitoreo de las necesidades de información sobre transporte según grupos de usuarios					



## GOBERNANZA Y PARTICIPACIÓN MULTICULTURAL

<b>PROGRAMA:</b>	Sistema de gestión de información y operación			<b>CÓDIGO</b>	G1
<b>PROYECTO:</b>	Consolidar la mesa especial de trabajo del sector transporte para el bloque Amazonía			<b>CÓDIGO</b>	G2.5
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>  <input type="checkbox"/>	
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	El crecimiento del sector transporte en una región compleja como el bioma amazónico representa un reto para la institucionalidad dadas las restricciones ambientales y sociales que exigen un modelo de desarrollo innovador, diferenciado y adaptado al territorio. Esta condición implica una nueva forma de abordar las políticas públicas en donde converjan múltiples culturas, saberes y actores con un enfoque bottom-up preferiblemente.				
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS				
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	La mesa regional de transporte se concibe como un espacio multiactor de diálogo, que junto con la participación de la academia, se pretende orientar y apoyar a la gestión del transporte en el ámbito regional. La gestión de la mesa debe estar encaminada prioritariamente a la armonización del PATIS con la planificación de la RAP Amazonía y con la planificación de las demás instancias cuyas acciones recaigan en el territorio amazónico y estén relacionadas con el sector transporte.				
<b>CANTIDADES:</b>		<i>UNIDADES</i>			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte - Grupo de apoyo a regiones				
	Autoridades municipales y departamentales				
	Ministerio de Ambiente				
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>					
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓					
<b>METAS</b>					
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>				
Una mesa regional del sector transporte	Procesos apoyados Actores vinculados Gestión de recursos y proyectos				



## GOBERNANZA Y PARTICIPACIÓN MULTICULTURAL

<b>PROGRAMA:</b>	Mecanismos de incidencia en la toma de decisiones en torno al transporte intermodal sostenible de la Amazonía			<b>CÓDIGO</b>	G3
<b>PROYECTO:</b>	Creación del centro de gobierno regional para el transporte intermodal de la Amazonía (CG-PATIS)			<b>CÓDIGO</b>	G3.1
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 	
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	<p>El centro de gobierno regional tiene como objetivo cualificar la capacidad de los gobiernos subnacionales (departamentos y municipios ) para planificar y ejecutar sus políticas y servicios públicos, especialmente las relacionadas con el sector transporte en su jurisdicción en articulación regional apartir del diálogo y la participación de los agentes locales, regionales y nacionales.</p> <p>El centro de gobierno regional pretende alcanzar sólidas administraciones subnacionales para una acertadas formulación y ejecución de políticas públicas que iguallen o mejoren los estándares nacionales especialmente en las áreas rurales y lleven a un gobierno abierto.</p>				
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS				
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Para dar alcance a los objetivos propuestos es importante:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Identificar liderazgos regionales y locales.</li> <li>-Propiciar y promover la participación de los diferentes actores sociales incluyendo a las organizaciones indígenas con presencia en la región Amazónica como la ONIC, OPIAC y las autoridades tradicionales indígenas de Colombia que integran la Región, para el control social del PATIS.</li> <li>-Creación de redes locales para la gestión del conocimiento.</li> <li>-Establecer diálogos subregionales diversos, sociales y comunitarios en torno al transporte intermodal.</li> <li>-Validar al interior de estas redes, las propuestas de desarrollo que se han construido para el territorio en términos de concordancia, consistencia y coherencia con el MOTRA.</li> </ul>				
<b>CANTIDADES:</b>	1		<i>Estudio</i>		
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente, DNP, departamentos y municipios				
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>					
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>		<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>					
<b>METAS</b>					
<b>DEFINICIÓN</b>		<b>INDICADOR</b>			
Mejoramiento de los indicadores institucionales departamentales y municipales		Medición del Desempeño Municipal Medición del Desempeño Departamental Medición de eficacia Medición de Gestión			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

**PROGRAMA:** Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables

**PROYECTO:** Caracterización batimétrica de vías fluviales navegables **CÓDIGO** 11

**MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:**

<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
---	--	--	--

**JUSTIFICACIÓN:**

La caracterización batimétrica se refiere al levantamiento topográfico del relieve de las superficies de terreno cubiertas por agua, en este caso el fondo de los lechos de los ríos del Ambito PATIS. De esta manera se pueden describir los fondos y el relieve de los cuerpos de agua. Las aplicaciones de los levantamientos batimétricos son muy amplias, permiten estimar los volúmenes almacenados en los cuerpos de agua y conocer la dinámica de los lechos de ríos, zonas de socavación y áreas de depósito de sedimentos. Se pretende que este conjunto de caracterizaciones batimétricas en los distintos cuerpos de agua sean un insumo para realizar una adecuada planificación de las actuaciones futuras en la región.

**DESCRIPCIÓN:**

Realización de estudios de batimetría para los tramos navegables de las vías fluviales del ámbito PATIS (ver proyectos I1.1 al I1.8)

**CANTIDADES:**

7.188 *Kilómetros de caracterización batimétrica*

**ENTIDADES PARTICIPANTES:**

Ministerio de Transporte: Grupo acuático.  
Instituto Nacional de Vías (INVIAS)  
Gerencia del PATIS  
Inspecciones Fluviales.



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables		
<b>PROYECTO:</b>	Caracterización batimétrica de vías fluviales navegables San José del Guaviare - Inírida		<b>CÓDIGO</b> I1.1
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  <b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere la caracterización batimétrica para lograr una adecuada planificación de las intervenciones futuras en la vía fluvial Río Guaviare.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San José del Guaviare - Inírida		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Realización de estudios de batimetría para la vía fluvial comprendida entre San José del Guaviare - Inírida ( Río Guaviare - Longitud 1.183 Km). Esta vía fluvial se encuentra conformada por los siguientes tramos. -San José del Guaviare - Puerto Alvira: 191 Km -Puerto Alvira - Barranco Minas: 521 Km -Barranco Minas - Inírida: 471 Km		
<b>CANTIDADES:</b>	1.183	<i>Kilómetros de caracterización batimétrica</i>	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Estudios de batimetría realizados	Kilómetros con levantamiento batimétrico.		

**INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE**

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables		
<b>PROYECTO:</b>	Caracterización batimétrica de vías fluviales navegables San José del Guaviare - La Macarena		<b>CÓDIGO</b> I1.2
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  <b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere la caracterización batimétrica para lograr una adecuada planificación de las intervenciones futuras en la vía fluvial Río Guayabero.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor complementario: San José del Guaviare - La Macarena		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Realización de estudios de batimetría para la vía fluvial San José del Guaviare - La Macarena (Río Guayabero - Longitud 279 Km). Esta vía fluvial se encuentra conformada por los siguientes tramos: -San José del Guaviare - Puerto Cachicamo: 154 Km -Puerto Cachicamo - La Macarena: 122 Km		
<b>CANTIDADES:</b>	279	<i>Kilómetros de caracterización batimétrica</i>	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Estudios de batimetría realizados	Cantidad de km con levantamiento batimétrico/Cantidad de km programados		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables		
<b>PROYECTO:</b>	Caracterización batimétrica de vías fluviales navegables Calamar - Mitú	<b>CÓDIGO</b>	11.3
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  <b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere la caracterización batimétrica para lograr una adecuada planificación de las intervenciones futuras en la vía fluvial Río Unilla, Río Vaupés.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San José del Guaviare - Mitú		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Realización de estudios de batimetría para el tramo fluvial Calamar - Mitú (Río Unilla/Vaupés - Longitud 826 Km). Esta vía fluvial se encuentra conformada por los siguientes tramos: -Calamar - Barranquillita: 157 Km -Barranquillita -Miraflores: 123 Km -Miraflores - Carurú: 232 Km -Carurú - Pucarón: 79 Km -Pucarón - Mitú: 233 Km		
<b>CANTIDADES:</b>	826	<i>Kilómetros de caracterización batimétrica</i>	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Estudios de batimetría realizados	Cantidad de km con levantamiento batimétrico/Cantidad de km programados		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables		
<b>PROYECTO:</b>	Caracterización batimétrica de vías fluviales navegables Florencia - La Pedrera		<b>CÓDIGO</b> I1.4
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input type="checkbox"/>
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere la caracterización batimétrica para lograr una adecuada planificación de las intervenciones futuras en la vía fluvial Río Orteguzza, Río Caquetá.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Florencia - Solano - La Tagua - La Pedrera		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Realización de estudios de batimetría para la vía fluvial Florencia - La Pedrera (Río Hacha - Orteguzza - Caquetá - Longitud 1.195 Km). Esta vía fluvial se encuentra conformada por los siguientes tramos: -Florencia - Puerto Arango: 20 Km -Puerto Arango - San Antonio de Getucha: 79 Km -San Antonio de Getucha - Solano: 76 Km -Solano - Mecaya: 39 Km -Mecaya - La Tagua: 141 Km -La Tagua - La Pedrera: 837 Km		
<b>CANTIDADES:</b>	1.195	<i>Kilómetros de caracterización batimétrica</i>	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS		

### HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN

<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>
✓		

### METAS

DEFINICIÓN	INDICADOR
Estudios de batimetría realizados	Cantidad de km con levantamiento batimétrico/Cantidad de km programados

### FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO

Anual
-------



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

**PROGRAMA:** Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables

**PROYECTO:** Caracterización batimétrica de vías fluviales navegables  
Puerto Guzmán - Solano

**CÓDIGO**

I1.5

**MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:**

FLUVIAL



AÉREO



CARRETERO



MEDIOS ALTERNATIVOS



**JUSTIFICACIÓN:**

Se requiere la caracterización batimétrica para lograr una adecuada planificación de las intervenciones futuras en la vía fluvial Río Caquetá

**CORREDOR DE INTERVENCIÓN:**

Corredor principal: Florencia - Solano - La Pedrera

**DESCRIPCIÓN:**

Realización de estudios de batimetría para la vía fluvial Puerto Guzmán - Solano (Río Caquetá - Longitud 210 Km).

Esta vía fluvial se encuentra conformada por los siguientes tramos:

-Puerto Guzmán - Puerto Rosario: 23 Km

-Puerto Rosario - Curillo: 68 Km

-Curillo - Solano: 117 Km

**CANTIDADES:**

210

*Kilómetros de caracterización batimétrica*

**ENTIDADES PARTICIPANTES:**

Ministerio de Transporte: Grupo acuático.

Instituto Nacional de Vías (INVIAS)

Inspecciones Fluviales.

Gerencia del PATIS

### HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN

**Corto Plazo (2022-2030)**

**Mediano Plazo (2031-2040)**

**Largo Plazo (2040-2055)**



### METAS

**DEFINICIÓN**

**INDICADOR**

Estudios de batimetría realizados

Cantidad de km con levantamiento batimétrico/Cantidad de km programados

### FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO

Anual



**INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE**

<b>PROGRAMA:</b>		Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables		
<b>PROYECTO:</b>		Caracterización batimétrica de vías fluviales navegables San Vicente del Caguán - Monserrate		<b>CÓDIGO</b> I1.6
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere la caracterización batimétrica para lograr una adecuada planificación de las intervenciones futuras en la vía fluvial Río Caguán			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San Vicente del Caguán - Cartagena del Chairá - Remolinos del Caguán			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Realización de mantenimiento para el tramo fluvial San Vicente del Caguán - Monserrate (Río Caguán).</p> <p>Esta vía fluvial se encuentra conformada por los siguientes tramos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-San Vicente del Caguán - Cartagena del Chairá: 137 Km</li> <li>-Cartagena del Chairá - Santa Fe: 68 Km</li> <li>- Santa Fe - Cristales: 12 Km</li> <li>-Cristales - Remolinos del Caguán: 96 Km</li> <li>-Remolinos del Caguán - Monserrate: 30 Km</li> </ul>			
<b>CANTIDADES:</b>		343	<i>Kilómetros de caracterización batimétrica</i>	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓				
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Estudios de batimetría realizados	Cantidad de km con levantamiento batimétrico/Cantidad de km programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b> Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables			
<b>PROYECTO:</b> Caracterización batimétrica de vías fluviales Leticia - Puerto Asís			<b>CÓDIGO</b> 11.7
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input type="checkbox"/>
<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 			
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere la caracterización batimétrica para lograr una adecuada planificación de las intervenciones futuras en la vía fluvial Río Putumayo.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Realización de estudios de batimetría para la vía fluvial Leticia - Puerto Asís (Río Putumayo - Longitud 2.471 Km). Esta vía fluvial se encuentra conformada por los siguientes tramos: -Puerto Asís - Puerto Ospina: 139 Km -Puerto Ospina - Puerto Leguízamo: 163 Km -Puerto Leguízamo - Puerto Alegría: 207 Km -Puerto Alegría - Nueva Granada: 474 Km -Nueva Granada - Marandúa: 870 Km -Marandúa - Puerto Arica: 167 Km -Puerto Arica - Tarapacá: 447 Km		
<b>CANTIDADES:</b>	2.471	<i>Kilómetros de caracterización batimétrica</i>	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático.		
	Instituto Nacional de Vías (INVIAS)		
	Inspecciones Fluviales.		
	Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Estudios de batimetría realizados	Cantidad de km con levantamiento batimétrico/Cantidad de km programados		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			

**INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE****PROGRAMA:** Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables**PROYECTO:** Caracterización batimétrica de vías fluviales navegables  
Puerto Arica - La Chorrera**CÓDIGO**

I1.8

**MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:**

FLUVIAL



AÉREO



CARRETERO



MEDIOS ALTERNATIVOS

**JUSTIFICACIÓN:**

Se requiere la caracterización batimétrica para lograr una adecuada planificación de las intervenciones futuras en la vía fluvial Río Igara Paraná.

**CORREDOR DE INTERVENCIÓN:**

Corredor complementario: Puerto Arica - La Chorrera

**DESCRIPCIÓN:**

Realización de estudios de batimetría para el tramo fluvial Puerto Arica - La Chorrera (Río Igara Paraná - Longitud 389 Km).

**CANTIDADES:**

389

*Kilómetros de caracterización batimétrica***ENTIDADES PARTICIPANTES:**

Ministerio de Transporte: Grupo acuático.

Instituto Nacional de Vías (INVIAS)

Inspecciones Fluviales.

Gerencia del PATIS

**HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN****Corto Plazo (2022-2030)****Mediano Plazo (2031-2040)****Largo Plazo (2040-2055)****METAS****DEFINICIÓN****INDICADOR**

Estudios de batimetría realizados

Cantidad de km con levantamiento batimétrico/Cantidad de km programados

**FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO**

Anual

**INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE****PROGRAMA:** Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables**PROYECTO:** Caracterización batimétrica de vías fluviales navegables  
Leticia - Puerto Nariño**CÓDIGO**

I1.9

**MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:**

FLUVIAL



AÉREO



CARRETERO



MEDIOS ALTERNATIVOS

**JUSTIFICACIÓN:**

Se requiere la caracterización batimétrica para lograr una adecuada planificación de las intervenciones futuras en la vía fluvial Río Amazonas.

**CORREDOR DE INTERVENCIÓN:**

Corredor complementario: Leticia - Puerto Nariño

**DESCRIPCIÓN:**

Realización de estudios de batimetría para el tramo fluvial Leticia - Puerto Nariño (Río Amazonas - Longitud 76,2 Km).

**CANTIDADES:**

76

*Kilómetros de caracterización batimétrica***ENTIDADES PARTICIPANTES:**

Ministerio de Transporte: Grupo acuático.

Instituto Nacional de Vías (INVIAS)

Inspecciones Fluviales.

Gerencia del PATIS

**HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN****Corto Plazo (2022-2030)****Mediano Plazo (2031-2040)****Largo Plazo (2040-2055)****METAS****DEFINICIÓN****INDICADOR**

Estudios de batimetría realizados

Cantidad de km con levantamiento batimétrico/Cantidad de km programados

**FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO**

Anual



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables		
<b>PROYECTO:</b>	Caracterización batimétrica de vías fluviales navegables Río San Miguel		<b>CÓDIGO</b> I1.10F
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  <b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere la caracterización batimétrica para lograr una adecuada planificación de las intervenciones futuras en la vía fluvial Río San Miguel.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Puerto Asís - Orito - La Hormiga - San Miguel		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Realización de estudios de batimetría para el tramo fluvial Puerto Colón - Teyeye (Río San Miguel).		
<b>CANTIDADES:</b>	53	<i>Kilómetros de mantenimiento fluvial</i>	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Estudios de batimetría realizados	Cantidad de km con levantamiento batimétrico/Cantidad de km programados		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

**PROGRAMA:** Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables

**PROYECTO:** Caracterización batimétrica de vías fluviales navegables  
Río Inírida

**CÓDIGO** 11.11

**MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:**

<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
✓			

**JUSTIFICACIÓN:** Se requiere la caracterización batimétrica para lograr una adecuada planificación de las intervenciones futuras en la vía fluvial Río Inírida

**CORREDOR DE INTERVENCIÓN:** Corredor complementario: Caño grande (La Paz) - Tomachipan

**DESCRIPCIÓN:** Realización de estudios de batimetría para el tramo fluvial Tomachipán - La Paz (Río Inírida).

**CANTIDADES:** 163 *Kilómetros de mantenimiento fluvial*

**ENTIDADES PARTICIPANTES:**

- Ministerio de Transporte: Grupo acuático.
- Instituto Nacional de Vías (INVIAS)
- Inspecciones Fluviales.
- Gerencia del PATIS

### HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN

Corto Plazo (2022-2030)	Mediano Plazo (2031-2040)	Largo Plazo (2040-2055)
✓		

### METAS

DEFINICIÓN	INDICADOR
Estudios de batimetría realizados	Cantidad de km con levantamiento batimétrico/Cantidad de km programados

### FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO

Anual



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b> Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables			
<b>PROYECTO:</b>	Definición del alcance del mantenimiento de vías fluviales navegables	<b>CÓDIGO</b>	12
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  <b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Este Programa / Proyecto tiene por objetivo llevar a cabo la estructuración técnica que permita identificar y definir el alcance de las intervenciones de mejora y mantenimiento de vías fluviales navegables.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Realización de estudios que definan el alcance del mantenimiento para los tramos navegables de las vías fluviales del ámbito PATIS: -San José del Guaviare - Inírida ( Río Guaviare - Longitud 1.183 Km). -San José del Guaviare - La Macarena (Río Guayabero - Longitud 279 Km). -Puerto Guzmán - Solano (Río Caquetá - Longitud 210 Km). -Florencia - La Pedrera (Río Caquetá - Longitud 1.195 Km). -Leticia - Puerto Asís (Río Putumayo - Longitud 2.471 Km). -Puerto Arica - La Chorrera (Río Igará Paraná - Longitud 389 Km). -Leticia - Puerto Nariño (Río Amazonas - Longitud 76,2 Km). -Calamar - Mitú (Río Unílla/Vaupés - Longitud 826 Km).		
<b>CANTIDADES:</b>	8	<i>Estudio</i>	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS		
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Estudios de batimetría realizados	Cantidad de estudios de batimetría realizados/Cantidad de estudios programados		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓	✓	✓	



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables				
<b>PROYECTO:</b>	Mantenimiento de vías fluviales navegables			<b>CÓDIGO</b>	13
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 	
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Para brindar una base sólida a la operación de transporte fluvial, es necesario que la infraestructura fluvial existente sea mantenida en buen estado, esta acción estratégica busca llevar a cabo la ejecución de las intervenciones de mejora y mantenimiento de vías fluviales navegables.				
<b>CANTIDADES:</b>	7.188		<i>Kilómetros de mantenimiento fluvial</i>		
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático.				
	Instituto Nacional de Vías (INVIAS)				
	Inspecciones Fluviales.				
	Gerencia del PATIS				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables			
<b>PROYECTO:</b>	Mantenimiento de vías fluviales navegables San José del Guaviare - Inírida		<b>CÓDIGO</b>	13.1
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Este proyecto busca llevar a cabo la ejecución de las intervenciones de mejora y mantenimiento de la vía fluvial del Río Guaviare			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San José del Guaviare - Inírida			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Realización de mantenimiento para el tramo fluvial San José del Guaviare - Inírida( Río Guaviare - Longitud 1.183 Km). Esta vía fluvial se encuentra conformada por los siguientes tramos. -San José del Guaviare - Puerto Alvira: 191 Km -Puerto Alvira - Barranco Minas: 521 Km -Barranco Minas - Inírida: 471 Km			
<b>CANTIDADES:</b>		1.183	<i>Kilómetros de mantenimiento fluvial</i>	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓	✓	✓		
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Km de vía fluvial con mantenimiento realizado	Cantidad de Kilómetros de vía fluvial de mantenimiento/ Cantidad de kilometros programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables			
<b>PROYECTO:</b>	Mantenimiento de vías fluviales navegables San José del Guaviare - La Macarena		<b>CÓDIGO</b>	13.2
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Este proyecto busca llevar a cabo la ejecución de las intervenciones de mejora y mantenimiento de la vía fluvial del Río Guayabero.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor complementario: San José del Guaviare - La Macarena			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Realización de mantenimiento para el el tramo fluvial San José del Guaviare - La Macarena (Río Guayabero - Longitud 279 Km). Esta vía fluvial se encuentra conformada por los siguientes tramos: -San José del Guaviare - Puerto Cachicamo: 154 Km -Puerto Cachicamo - La Macarena: 122 Km			
<b>CANTIDADES:</b>	279	<i>Kilómetros de mantenimiento fluvial</i>		
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓	✓	✓		
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Km de vía fluvial con mantenimiento realizado	Cantidad de Kilómetros de vía fluvial de mantenimiento/ Cantidad de kilometros programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables			
<b>PROYECTO:</b>	Mantenimiento de vías fluviales navegables Calamar - Mitú		<b>CÓDIGO</b>	13.3
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Este proyecto busca llevar a cabo la ejecución de las intervenciones de mejora y mantenimiento de la vía fluvial del Río Unilla/Vaupés.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San José del Guaviare - Mitú			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Realización de mantenimiento para el tramo fluvial Calamar - Mitú (Río Unilla/Vaupés - Longitud 826 Km). Esta vía fluvial se encuentra conformada por los siguientes tramos: -Calamar - Barranquillita: 157 Km -Barranquillita -Miraflores: 123 Km -Miraflores - Carurú: 232 Km -Carurú - Pucarón: 79 Km -Pucarón - Mitú: 233 Km			
<b>CANTIDADES:</b>	826	<i>Kilómetros de mantenimiento fluvial</i>		
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓	✓	✓		
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Km de vía fluvial con mantenimiento realizado	Cantidad de Kilómetros de vía fluvial de mantenimiento/ Cantidad de kilometros programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables		
<b>PROYECTO:</b>	Mantenimiento de vías fluviales navegables Florencia - La Pedrera		<b>CÓDIGO</b> 13.4
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  <b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Este proyecto busca llevar a cabo la ejecución de las intervenciones de mejora y mantenimiento de la vía fluvial del Río Caquetá.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Florencia - Solano - Tagua - La Pedrera		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Realización de mantenimiento para para el tramo fluvial Florencia - La Pedrera (Río Caquetá - Longitud 1.195 Km). Esta vía fluvial se encuentra conformada por los siguientes tramos: -Florencia - Puerto Arango: 20 Km -Puerto Arango - San Antonio de Getucha: 79 Km -San Antonio de Getucha - Solano: 76 Km -Solano - Mecaya: 39 Km -Mecaya - La Tagua: 141 Km -La Tagua - La Pedrera: 837 Km		
<b>CANTIDADES:</b>	1.195	<i>Kilómetros de mantenimiento fluvial</i>	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓	✓	✓	
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Km de vía fluvial con mantenimiento realizado	Cantidad de Kilómetros de vía fluvial de mantenimiento/ Cantidad de kilometros programados		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables			
<b>PROYECTO:</b>	Mantenimiento de vías fluviales navegables Puerto Guzmán - Solano		<b>CÓDIGO</b>	13.5
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Este proyecto busca llevar a cabo la ejecución de las intervenciones de mejora y mantenimiento de la vía fluvial del Río Caquetá.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Florencia - Solano - La Pedrera			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Realización de mantenimiento para el tramo fluvial Puerto Guzmán - Solano (Río Caquetá - Longitud 210 Km). Esta vía fluvial se encuentra conformada por los siguientes tramos: -Puerto Guzmán - Puerto Rosario: 23 Km -Puerto Rosario - Curillo: 68 Km -Curillo - Solano: 117 Km			
<b>CANTIDADES:</b>		210	<i>Kilómetros de mantenimiento fluvial</i>	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓	✓	✓		
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Km de vía fluvial con mantenimiento realizado	Cantidad de Kilómetros de vía fluvial de mantenimiento/ Cantidad de kilometros programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables			
<b>PROYECTO:</b>	Mantenimiento de vías fluviales navegables San Vicente del Caguán - Monserrate		<b>CÓDIGO</b>	13.6
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Este proyecto busca llevar a cabo la ejecución de las intervenciones de mejora y mantenimiento de la vía fluvial del Río Caguán			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San Vicente del Caguán - Cartagena del Chairá - Remolinos del Caguán			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Realización de mantenimiento para el tramo fluvial San Vicente del Caguán - Monserrate (Río Caguán). Esta vía fluvial se encuentra conformada por los siguientes tramos: -San Vicente del Caguán - Cartagena del Chairá: 137 Km -Cartagena del Chairá - Santa Fe: 68 Km - Santa Fe - Cristales: 12 Km -Cristales - Remolinos del Caguán: 96 Km -Remolinos del Caguán - Monserrate: 30 Km			
<b>CANTIDADES:</b>		343	<i>Kilómetros de mantenimiento fluvial</i>	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓	✓	✓		
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Km de vía fluvial con mantenimiento realizado	Cantidad de Kilómetros de vía fluvial de mantenimiento/ Cantidad de kilometros programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables		
<b>PROYECTO:</b>	Mantenimiento de vías fluviales navegables Leticia - Puerto Asís		<b>CÓDIGO</b> 13.7
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  <b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Este proyecto busca llevar a cabo la ejecución de las intervenciones de mejora y mantenimiento de la vía fluvial del Río Putumayo.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Realización de mantenimiento para para el tramo fluvial Leticia - Puerto Asís (Río Putumayo - Longitud 2.471 Km). Esta vía fluvial se encuentra conformada por los siguientes tramos: -Puerto Asís - Puerto Ospina: 139 Km -Puerto Ospina - Puerto Leguízamo: 163 Km -Puerto Leguízamo - Puerto Alegría: 207 Km -Puerto Alegría - Nueva Granada: 474 Km -Nueva Granada - Marandúa: 870 Km -Marandúa - Puerto Arica: 167 Km -Puerto Arica - Tarapacá: 447 Km		
<b>CANTIDADES:</b>	2.471	<i>Kilómetros de mantenimiento fluvial</i>	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (Invías) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓	✓	✓	
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Km de vía fluvial con mantenimiento realizado	Cantidad de Kilómetros de vía fluvial de mantenimiento/ Cantidad de kilometros programados		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables			
<b>PROYECTO:</b>	Mantenimiento de vías fluviales navegables Puerto Arica - La Chorrera		<b>CÓDIGO</b> 13.8	
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Este proyecto busca llevar a cabo la ejecución de las intervenciones de mejora y mantenimiento de la vía fluvial del Río Igará Paraná.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor complementario: Puerto Arica - La Chorrera			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Realización de estudios de mantenimiento para el tramo fluvial Puerto Arica - La Chorrera (Río Igará Paraná - Longitud 389 Km).			
<b>CANTIDADES:</b>	389	<i>Kilómetros de mantenimiento fluvial</i>		
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓	✓	✓		
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Km de vía fluvial con mantenimiento realizado	Cantidad de Kilómetros de vía fluvial de mantenimiento/ Cantidad de kilometros programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables		
<b>PROYECTO:</b>	Mantenimiento de vías fluviales navegables Leticia - Puerto Nariño		<b>CÓDIGO</b> 13.9
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  <b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Este proyecto busca llevar a cabo la ejecución de las intervenciones de mejora y mantenimiento de la vía fluvial del Río Putumayo.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor complementario: Leticia - Puerto Nariño		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Realización de mantenimiento para el tramo fluvial Leticia - Puerto Nariño (Longitud 76,2 Km).		
<b>CANTIDADES:</b>	76	<i>Kilómetros de mantenimiento fluvial</i>	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓	✓	✓	
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Km de vía fluvial con mantenimiento realizado	Cantidad de Kilómetros de vía fluvial de mantenimiento/ Cantidad de kilometros programados		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			

## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

<b>PROGRAMA:</b> Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables			
<b>PROYECTO:</b> Mantenimiento de vías fluviales navegables Río San Miguel			<b>CÓDIGO</b> 13.10F
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input type="checkbox"/>
	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>  <input type="checkbox"/>		
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Esta proyecto busca llevar a cabo la ejecución de las intervenciones de mejora y mantenimiento de la vía fluvial Río San Miguel.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Puerto Asís - Orito - La Hormiga - San Miguel		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Realización de mantenimiento para el tramo fluvial Puerto Colón - Teyeye (Río San Miguel).		
<b>CANTIDADES:</b>	53	<i>Kilómetros de mantenimiento fluvial</i>	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático.		
	Instituto Nacional de Vías (INVIAS)		
	Inspecciones Fluviales.		
	Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓	✓	✓	
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Km de vía fluvial con mantenimiento realizado	Cantidad de Kilómetros de vía fluvial de mantenimiento/ Cantidad de kilometros programados		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			

## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y mantenimiento de la navegabilidad de las vías fluviales navegables		
<b>PROYECTO:</b>	Mantenimiento de vías fluviales navegables Río Inírida		<b>CÓDIGO</b> 13.11
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input type="checkbox"/>
	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>  <input type="checkbox"/>		
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Este proyecto busca llevar a cabo la ejecución de las intervenciones de mejora y mantenimiento de la vía fluvial Río Inírida		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor complementario: Caño Grande (La Paz) - Tomachipan		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Realización de mantenimiento para el tramo fluvial Tomachipán - La Paz (Río Inírida).		
<b>CANTIDADES:</b>	163	<i>Kilómetros de mantenimiento fluvial</i>	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático.		
	Instituto Nacional de Vías (INVIAS)		
	Inspecciones Fluviales.		
	Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓	✓	✓	
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Km de vía fluvial con mantenimiento realizado	Cantidad de Kilómetros de vía fluvial de mantenimiento/ Cantidad de kilometros programados		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático			
<b>PROYECTO:</b>	Construcción o mejoramiento de muelles básicos mixtos	<b>CÓDIGO</b>	14	
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere contar con zonas planificadas y adaptadas para el adecuado manejo de pasajeros y de mercancías. Dada la jerarquía de las poblaciones que contarán con este tipo de infraestructura, acorde con el crecimiento de la demanda, en mediano y largo plazo, puede pensarse en la división de los servicios de pasajeros y de carga de manera independiente. Es importante atender las directrices para la gestión del cambio climático expuestas en la Ley 1931 de 2018.			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Construcción o mejoramiento de muelles fluviales de pasajeros y carga en los municipios con menores niveles de demanda, orientada principalmente a viajes de carácter local. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.</p> <p>Los elementos que debe incorporar siguen la recomendación definida en el proyecto "Muelle tipo", conformado por componentes en tierra y agua:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>-Sistema de atraque: Estructura para realizar el embarque y desembarque de pasajeros y turistas, y mercancías o abastecimientos.</li><li>-Sistema de transición o pasarelas: Estructuras utilizadas para conectar la zona firme (tierra) con la zona acuática (sistema de atraque), igualmente permite fluctuar los niveles máximos hasta los mínimos del río.</li><li>-Estación portuaria: Zona de operaciones y espera de pasajeros, baños, logísticas y de administración.</li><li>-Componente urbano: Desarrollo urbano alrededor de los tres componentes anteriores para proporcionar el espacio disponible y a las necesidades de cada población.</li></ul> <p>Adicionalmente se debe llevar a cabo la evaluación de sostenibilidad de la metodología AIKA que contempla entre otros, el aumento de la temporalidad del seguimiento en la vida útil del proyecto, su resiliencia y adecuada gestión del riesgo considerado como un criterio de valoración. Dicha evaluación permitirá identificar las amenazas y posteriormente definir estrategias que logren incrementar la resiliencia de la infraestructura de transporte en fases como construcción, operación o mantenimiento.</p> <p>Los componentes anteriores deben incorporarse el concepto de accesibilidad universal, materiales e imagen propios de la región, para salvaguardar el entorno y garantizando el manejo ambiental asociados a la concentración de personas y embarcaciones. Se debe garantizar la autonomía energética para este tipo de infraestructura fluvial, evitando el uso de combustibles fósiles y promoviendo energías sostenibles y limpias con el ambiente.</p>			
<b>CANTIDADES:</b>	35	<i>Muelles básicos mixtos</i>		
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático.			
	Instituto Nacional de Vías (INVIAS)			
	Inspecciones Fluviales.			
	Gerencia del PATIS			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático			
<b>PROYECTO:</b>	Construcción muelle básico mixto corredor San José del Guaviare - Inírida		<b>CÓDIGO</b>   I4.1	
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>  <input type="checkbox"/>
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere infraestructura adecuada para el manejo de pasajeros y de mercancías, su impacto será a nivel local. Se garantiza la conectividad de los municipios del río Guaviare. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que dá un criterio importante para la priorización.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San José del Guaviare - Inírida			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Construcción de muelles mixtos fluviales para pasajeros, turistas y carga en los municipios con menores niveles de demanda, orientada principalmente a viajes de carácter local, considerando como guía el proyecto "Muelle tipo" y la metodología de sostenibilidad AIKA del INVIAS (Ver descripción ficha I4).</p> <p>Las poblaciones con muelle básico mixto son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Mapiripán</li> <li>-Charras</li> <li>-Puerto Alvira</li> <li>-Barranco Minas</li> </ul>			
<b>CANTIDADES:</b>	4 UNIDADES			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓				
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Número de muelles básicos mixtos implementados	Cantidad de muelles básicos mixtos implementados/Cantidad de muelles programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático			
<b>PROYECTO:</b>	Construcción muelle básico mixto corredor San José del Guaviare - La Macarena		<b>CÓDIGO</b>	I4.2
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere infraestructura adecuada para el manejo de pasajeros y de mercancías, su impacto será a nivel local. Se garantiza la conectividad de los municipios del río Guayabero. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor complementario: San José del Guaviare - La Macarena			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Construcción de muelles mixtos fluviales para pasajeros, turistas y carga en los municipios con menores niveles de demanda, orientada principalmente a viajes de carácter local, considerando como guía el proyecto "Muelle tipo" y la metodología de sostenibilidad AIKA del INVIAS (Ver descripción ficha I4).  Las poblaciones con muelle básico mixto son: -Puerto Cachicamo -La Carpa			
<b>CANTIDADES:</b>			2	UNIDADES
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓				
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Número de muelles básicos mixtos implementados	Cantidad de muelles básicos mixtos implementados/Cantidad de muelles programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático			
<b>PROYECTO:</b>	Construcción muelle básico mixto corredor Calamar - Mitú		<b>CÓDIGO</b>	I4.3
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere infraestructura adecuada para el manejo de pasajeros y de mercancías, su impacto será a nivel local. Se garantiza la conectividad de los municipios del río Vaupes. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San José del Guaviare - Mitú			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Construcción de muelles mixtos fluviales para pasajeros, turistas y carga en los municipios con menores niveles de demanda, orientada principalmente a viajes de carácter local, considerando como guía el proyecto "Muelle tipo" y la metodología de sostenibilidad AIKA del INVIAS (Ver descripción ficha I4).  Las poblaciones con muelle básico mixto son: -El Retorno -Carurú -Pucarón -Yuruparí			
<b>CANTIDADES:</b>	4 UNIDADES			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
	✓			
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Número de muelles básicos mixtos implementados	Cantidad de muelles básicos mixtos implementados/Cantidad de muelles programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático			
<b>PROYECTO:</b>	Construcción muelle básico mixto corredor Florencia - La Pedrera	<b>CÓDIGO</b>	I4.4	
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>  <input type="checkbox"/>
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere infraestructura adecuada para el manejo de pasajeros y de mercancías, su impacto será a nivel local. Se garantiza la conectividad de los municipios del río Caquetá. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Florencia - Solano - Tagua - La Pedrera			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Construcción de muelles mixtos fluviales para pasajeros, turistas y carga en los municipios con menores niveles de demanda, orientada principalmente a viajes de carácter local, considerando como guía el proyecto "Muelle tipo" y la metodología de sostenibilidad AIKA del INVIAS (Ver descripción ficha I4).</p> <p>Las poblaciones con muelle básico mixto son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Milán</li> <li>-San Antonio de Getucha</li> <li>-Araracuara</li> <li>-La Pedrera (en construcción)</li> </ul>			
<b>CANTIDADES:</b>	4 UNIDADES			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
	✓			
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Número de muelles básicos mixtos implementados	Cantidad de muelles básicos mixtos implementados/Cantidad de muelles programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático			
<b>PROYECTO:</b>	Construcción muelle básico mixto corredor Puerto Guzmán - Solano		<b>CÓDIGO</b>	I4.5
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere infraestructura adecuada para el manejo de pasajeros y de mercancías, su impacto será a nivel local. Se garantiza la conectividad de los municipios del río Caquetá. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Florencia - Solano - La Pedrera			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Construcción de muelles mixtos fluviales para pasajeros, turistas y carga en los municipios con menores niveles de demanda, orientada principalmente a viajes de carácter local, considerando como guía el proyecto "Muelle tipo" y la metodología de sostenibilidad AIKA del INVIAS (Ver descripción ficha I4).  -Puerto Rosario -Curillo -Solita -Solano			
<b>CANTIDADES:</b>	4		UNIDADES	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓				
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Número de muelles básicos mixtos implementados	Cantidad de muelles básicos mixtos implementados/Cantidad de muelles programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático			
<b>PROYECTO:</b>	Construcción muelle básico mixto corredor San Vicente del Caguán - Cartagena del Chairá - Río Caguán		<b>CÓDIGO</b>	I4.6
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere infraestructura adecuada para el manejo de pasajeros y de mercancías, su impacto será a nivel local. Se garantiza la conectividad de los municipios del río Caguán. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San Vicente del Caguán - Cartagena del Chairá - Remolinos del Caguán			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Construcción de muelles mixtos fluviales para pasajeros, turistas y carga en los municipios con menores niveles de demanda, orientada principalmente a viajes de carácter local, considerando como guía el proyecto "Muelle tipo" y la metodología de sostenibilidad AIKA del INVIAS (Ver descripción ficha I4).  Las poblaciones con muelle básico mixto son: -Santa Fe -Cristales -Monserrate -Remolinos del Caguán			
<b>CANTIDADES:</b>	4 UNIDADES			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
	✓			
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Número de muelles básicos mixtos implementados	Cantidad de muelles básicos mixtos implementados/Cantidad de muelles programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático			
<b>PROYECTO:</b>	Construcción muelle básico mixto corredor Leticia - Puerto Asís	<b>CÓDIGO</b>	I4.7	
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere infraestructura adecuada para el manejo de pasajeros y de mercancías, su impacto será a nivel local. Se garantiza la conectividad de los municipios del río Putumayo. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal Puerto Asís - Leticia			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Construcción de muelles mixtos fluviales para pasajeros, turistas y carga en los municipios con menores niveles de demanda, orientada principalmente a viajes de carácter local, considerando como guía el proyecto "Muelle tipo" y la metodología de sostenibilidad AIKA del INVIAS (Ver descripción ficha I4).  Las poblaciones con muelle básico mixto son: -Puerto Ospina -Puerto Alegría -Puerto El Encanto -Marandúa -Puerto Arica			
<b>CANTIDADES:</b>	5 UNIDADES			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
	✓			
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Número de muelles básicos mixtos implementados	Cantidad de muelles básicos mixtos implementados/Cantidad de muelles programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático			
<b>PROYECTO:</b>	Construcción muelle básico mixto corredor Puerto Arica- La Chorrera		<b>CÓDIGO</b>	I4.8
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere infraestructura adecuada para el manejo de pasajeros y de mercancías, su impacto será a nivel local. Se garantiza la conectividad de los municipios del río Igara Paraná. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor complementario: Puerto Arica - La Chorrera			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Construcción de muelles mixtos fluviales para pasajeros, turistas y carga en los municipios con menores niveles de demanda, orientada principalmente a viajes de carácter local, considerando como guía el proyecto "Muelle tipo" y la metodología de sostenibilidad AIKA del INVIAS (Ver descripción ficha I4).  Las poblaciones con muelle básico mixto son: -La Chorrera (en construcción)			
<b>CANTIDADES:</b>	1 UNIDADES			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
	✓			
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Número de muelles básicos mixtos implementados	Cantidad de muelles básicos mixtos implementados/Cantidad de muelles programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático			
<b>PROYECTO:</b>	Construcción muelle básico mixto corredor Leticia - Puerto Nariño		<b>CÓDIGO</b>	14.9
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere infraestructura adecuada para el manejo de pasajeros y de mercancías, su impacto será a nivel local. Se garantiza la conectividad de las poblaciones del río Amazonas. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor complementario: Leticia - Puerto Nariño			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Construcción de muelles mixtos fluviales para pasajeros, turistas y carga en los municipios con menores niveles de demanda, orientada principalmente a viajes de carácter local, considerando como guía el proyecto "Muelle tipo" y la metodología de sostenibilidad AIKA del INVIAS (Ver descripción ficha 14).  Las poblaciones con muelle básico mixto son: -Nazareth - Santa Sofia -Mocagua			
<b>CANTIDADES:</b>	3			UNIDADES
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓				
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Número de muelles básicos mixtos implementados	Cantidad de muelles básicos mixtos implementados/Cantidad de muelles programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático			
<b>PROYECTO:</b>	Construcción muelle básico mixto corredor Río Inírida		<b>CÓDIGO</b>	14.10
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere infraestructura adecuada para el manejo de pasajeros y de mercancías, su impacto será a nivel local. Se garantiza la conectividad de las poblaciones del río Inírida. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor complementario: Caño Grande(La Paz) - Tomachipan (Río Inírida)			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Construcción de muelles mixtos fluviales para pasajeros, turistas y carga en los municipios con menores niveles de demanda, orientada principalmente a viajes de carácter local, considerando como guía el proyecto "Muelle tipo" y la metodología de sostenibilidad AIKA del INVIAS (Ver descripción ficha I4).  Las poblaciones con muelle básico mixto son: -Vereda La Paz (Caño Grande) -Tomachipan			
<b>CANTIDADES:</b>			2	UNIDADES
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
	✓			
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Número de muelles básicos mixtos implementados	Cantidad de muelles básicos mixtos implementados/Cantidad de muelles programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático			
<b>PROYECTO:</b>	Construcción muelle básico mixto corredor Río San Miguel		<b>CÓDIGO</b>	I4.11F
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere infraestructura adecuada para el manejo de pasajeros y de mercancías, su impacto será a nivel local. Se garantiza la conectividad de las poblaciones del río San Miguel. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Construcción de muelles mixtos fluviales para pasajeros, turistas y carga en los municipios con menores niveles de demanda, orientada principalmente a viajes de carácter local, considerando como guía el proyecto "Muelle tipo" y la metodología de sostenibilidad AIKA del INVIAS (Ver descripción ficha I4).  Las poblaciones con muelle básico mixto son: -San Miguel (Puerto Colón) -Teteyé			
<b>CANTIDADES:</b>	2		UNIDADES	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓				
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Número de muelles básicos mixtos implementados	Cantidad de muelles básicos mixtos implementados/Cantidad de muelles programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático			
<b>PROYECTO:</b>	Construcción de muelles de pasajeros y carga		<b>CÓDIGO</b> 15	
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>  <input type="checkbox"/>
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	<p>Se requiere contar con zonas planificadas y adaptadas para el adecuado manejo de pasajeros y de mercancías. Dada la jerarquía de las poblaciones que contarán con este tipo de infraestructura y acorde con el crecimiento de la demanda, en mediano y largo plazo los muelles de carga puede pensarse en ampliaciones.</p>			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Este proyecto tiene como objetivo la construcción o mejoramiento de muelles fluviales de pasajeros y carga en los municipios en los que se concentra la demanda de viajes en transporte público fluvial en locaciones independientes. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.</p> <p>El "Muelle tipo" esta conformado por diferentes componentes tanto en tierra como agua, estos últimos requieren estudios navales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Sistema de atraque: Estructura donde se utiliza para realizar el embarque y desembarque de pasajeros o carga, mercancías o abastecimientos.</li> <li>-Sistema de transición pasarelas: Estructuras utilizadas para conectar la zona firme (tierra) con la zona acuática (sistema de atraque), igualmente permite fluctuar los niveles máximos hasta los mínimos del río o para el caso de carga</li> <li>- Sistemas de rampas en concreto: Para ingreso de vehículos de carga al embarcadero para cargue y descargue de la carga.</li> <li>-Estación portuaria: Zona de operaciones y espera de pasajeros, logísticas y de administración.</li> <li>-Componente urbano: El desarrollo urbano alrededor de los tres componentes anteriores, zona de estacionamiento, zona de cargue y descargue y espera vehículos transporte de carga, zona de bodegas y almacenamiento, mobiliario urbano. El desarrollo urbano es proporcionar al espacio disponible y a las necesidades de cada población o en algunos casos no se requieren o en otros no pueden adaptarse al entorno.</li> </ul> <p>Adicionalmente se debe llevar a cabo la evaluación de sostenibilidad de la metodología AIKA que contempla entre otros, el aumento de la temporalidad del seguimiento en la vida útil del proyecto, su resiliencia y adecuada gestión del riesgo considerado como un criterio de valoración. Dicha evaluación permitirá identificar las amenazas y posteriormente definir estrategias que logren incrementar la resiliencia de la infraestructura de transporte en fases como construcción, operación o mantenimiento.</p> <p>Finalmente, todo los componentes anteriores deben incorporarse el concepto de accesibilidad universal, materiales e imagen propios de la región, para salvaguardar el entorno y garantizando el manejo ambiental asociados a la concentración de personas y embarcaciones. Se debe garantizar la autonomía energética para este tipo de infraestructura fluvial evitando el uso de combustibles fósiles y promoviendo energías sostenibles y limpias con el ambiente . (ver proyectos I5.1 al I5.7)</p>			
<b>CANTIDADES:</b>	11	muelles pasajeros		
	11	muelles carga		
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático			
<b>PROYECTO:</b>	Construcción muelles de pasajeros y carga corredor San José del Guaviare - La Macarena		<b>CÓDIGO</b>	I5.1
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere infraestructura adecuada para el manejo de pasajeros y de mercancías, su impacto será a nivel regional con enfoque turístico. Se garantiza la conectividad de los municipios del río Guayabero. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor complementario: San José del Guaviare - La Macarena			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Construcción de muelles de pasajeros y carga independiente en los municipios en los que se concentra la demanda de viajes en transporte público fluvial, considerando como guía el proyecto "Muelle tipo" y la metodología de sostenibilidad AIKA del INVIAS (Ver descripción ficha I5). Las poblaciones con muelle básico mixto son: -La Macarena			
<b>CANTIDADES:</b>	1 UNIDADES			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓				
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Inventario vial actualizado	Cantidad de muelles de pasajero y de carga/Cantidad de muelles programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático			
<b>PROYECTO:</b>	Construcción muelles de pasajeros y carga corredor Calamar - Mitú		<b>CÓDIGO</b>	15.2
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere infraestructura adecuada para el manejo de pasajeros y de mercancías, su impacto será a nivel regional. Se garantiza la conectividad de los municipios del río Vaupes. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San José del Guaviare - Mitú			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Construcción de muelles de pasajeros y carga independiente en los municipios en los que se concentra la demanda de viajes en transporte público fluvial, considerando como guía el proyecto "Muelle tipo" y la metodología de sostenibilidad AIKA del INVIAS (Ver descripción ficha 15). Las poblaciones con muelle básico mixto son: - Calamar			
<b>CANTIDADES:</b>	1 UNIDADES			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
	✓			
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Inventario vial actualizado	Cantidad de muelles de pasajero y de carga/Cantidad de muelles programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático		
<b>PROYECTO:</b>	Construcción muelles de pasajeros y carga corredor Florencia - La Pedrera	<b>CÓDIGO</b>	15.3
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  <b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere infraestructura adecuada para el manejo de pasajeros y de mercancías, su impacto será a nivel regional. Se garantiza la conectividad de los municipios del río Caquetá. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Florencia - Solano - La Tagua - La Pedrera		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Construcción de muelles de pasajeros y carga independiente en los municipios en los que se concentra la demanda de viajes en transporte público fluvial, considerando como guía el proyecto "Muelle tipo" y la metodología de sostenibilidad AIKA del INVIAS (Ver descripción ficha 15). Las poblaciones con muelle básico mixto son: -Puerto Arango -La Tagua		
<b>CANTIDADES:</b>	2 UNIDADES		
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Inventario vial actualizado	Cantidad de muelles de pasajero y de carga/Cantidad de muelles programados		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático			
<b>PROYECTO:</b>	Construcción muelles de pasajeros y carga corredor Puerto Guzmán - Solano		<b>CÓDIGO</b>	15.4
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere infraestructura adecuada para el manejo de pasajeros y de mercancías, su impacto será a nivel regional. Se garantiza la conectividad de los municipios del río Caquetá. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Florencia - Solano - La Pedrera			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Construcción de muelles de pasajeros y carga independiente en los municipios en los que se concentra la demanda de viajes en transporte público fluvial, considerando como guía el proyecto "Muelle tipo" y la metodología de sostenibilidad AIKA del INVIAS (Ver descripción ficha 15). Las poblaciones con muelle básico mixto son: -Puerto Guzmán			
<b>CANTIDADES:</b>	1 UNIDADES			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
	✓			
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Inventario vial actualizado	Cantidad de muelles de pasajero y de carga/Cantidad de muelles programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático			
<b>PROYECTO:</b>	Construcción muelles de pasajeros y carga corredor San Vicente del Caguán - Cartagena del Chairá - Río Caquetá		<b>CÓDIGO</b>	15.5
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere infraestructura adecuada para el manejo de pasajeros y de mercancías, su impacto será a nivel regional. Se garantiza la conectividad de los municipios del río Caguán. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San Vicente del Caguán - Cartagena del Chairá - Remolinos del Caguán			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Construcción de muelles de pasajeros y carga independiente en los municipios en los que se concentra la demanda de viajes en transporte público fluvial, considerando como guía el proyecto "Muelle tipo" y la metodología de sostenibilidad AIKA del INVIAS (Ver descripción ficha I5). Las poblaciones con muelle básico mixto son: -San Vicente del Caguán - Puerto Rico - Cartagena de Chairá			
<b>CANTIDADES:</b>				3 UNIDADES
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓				
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Inventario vial actualizado	Cantidad de muelles de pasajero y de carga/Cantidad de muelles programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático			
<b>PROYECTO:</b>	Construcción muelles de pasajeros y carga corredor Leticia - Puerto Asís		<b>CÓDIGO</b>	15.6
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere infraestructura adecuada para el manejo de pasajeros y de mercancías, garantizando la conectividad de los municipios del río Putumayo. Su impacto será a nivel regional y podrá fortalecer y dinamizar el comercio exterior hacia Brasil en esta zona del país. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Construcción de muelles de pasajeros y carga independiente en los municipios en los que se concentra la demanda de viajes en transporte público fluvial, considerando como guía el proyecto "Muelle tipo" y la metodología de sostenibilidad AIKA del INVIAS (Ver descripción ficha 15). Las poblaciones con muelle básico mixto son: -Puerto Leguízamo - Tarapacá (Construcción componentes en tierra).			
<b>CANTIDADES:</b>			2	UNIDADES
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓				
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Inventario vial actualizado	Cantidad de muelles de pasajero y de carga/Cantidad de muelles programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático			
<b>PROYECTO:</b>	Construcción muelles de pasajeros y carga corredor Leticia-Puerto Nariño		<b>CÓDIGO</b> 15.7	
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>  <input type="checkbox"/>
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere infraestructura adecuada para el manejo de pasajeros y de mercancías, su impacto será a nivel regional con enfoque turístico. Se garantiza la conectividad de los municipios del río Amazonas. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor complementario: Leticia - Puerto Nariño			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Construcción de muelles de pasajeros y carga independiente en los municipios en los que se concentra la demanda de viajes en transporte público fluvial , considerando como guía el proyecto "Muelle tipo" y la metodología de sostenibilidad AIKA del INVIAS (Ver descripción ficha 15).</p> <p>Las poblaciones con muelle básico mixto son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Puerto Nariño</li> </ul>			
<b>CANTIDADES:</b>	1 UNIDADES			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
	✓			
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Inventario vial actualizado	Cantidad de muelles de pasajero y de carga/Cantidad de muelles programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático			
<b>PROYECTO:</b>	Construcción o mejoramiento de muelles de pasajeros con espacio público	<b>CÓDIGO</b>	I6	
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere contar con zonas planificadas y adaptadas para el adecuado manejo de pasajeros y turistas, convirtiéndose en un espacio de encuentro y esparcimiento de las poblaciones y la región amazónica a la orilla de los ríos. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que dá un criterio importante para la priorización.			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Este proyecto tiene como objetivo la construcción o el mejoramiento de muelles fluviales de pasajeros asociados a mejoramiento de espacio público aledaño, dados los medios y altos volúmenes de demanda actuales y futuros tanto de residentes como de turistas.</p> <p>Los muelles de pasajeros con espacio público deben disponer de al menos los siguientes componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>-Urbanísticos: Incluye adecuación de las vías de acceso, zona de estacionamiento, andenes para el acceso peatonal, ciclo rutas, zonas verdes, señalización horizontal y vertical, entre otros.</li><li>-Zona de embarque de personas y turistas con:</li><li>-Sistema de atraque: Estructura para realizar el embarque y desembarque de pasajeros y turistas.</li><li>-Sistema de transición o pasarelas: Estructuras utilizadas para conectar la zona firme (tierra) con la zona acuática (sistema de atraque), que permite fluctuar los niveles máximos hasta los mínimos del río.</li><li>-Estación portuaria: Zona de espera de pasajeros, logísticas y de administración.</li></ul> <p>Adicionalmente se debe llevar a cabo la evaluación de sostenibilidad de la metodología AIKA que contempla entre otros, el aumento de la temporalidad del seguimiento en la vida útil del proyecto, su resiliencia y adecuada gestión del riesgo considerado como un criterio de valoración. Dicha evaluación permitirá identificar las amenazas y posteriormente definir estrategias que logren incrementar la resiliencia de la infraestructura de transporte en fases como construcción, operación o mantenimiento.</p> <p>Los componentes del muelle con espacio público debe incorporar el concepto de accesibilidad universal, uso de materiales e imagen propios de la región para salvaguardar el entorno y garantizar el manejo ambiental asociado a la concentración de personas y embarcaciones. Se debe garantizar la autonomía energética para este tipo de infraestructura fluvial evitando el uso de combustibles fósiles y promoviendo el uso de energías limpias.</p> <p>Los proyectos detallados se presentan en las fichas I6.1 al I6.3</p>			
<b>CANTIDADES:</b>	5 muelles de pasajeros con espacio público			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático.			
	Instituto Nacional de Vías (INVIAS)			
	Inspecciones Fluviales.			
	Gerencia del PATIS			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático		
<b>PROYECTO:</b>	Construcción o mejoramiento de muelles de pasajeros con espacio público corredor San José del Guaviare-Inírida	<b>CÓDIGO</b>	I6.1
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  <b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere infraestructura adecuada para el manejo de pasajeros y de turísticas, su impacto será a nivel regional. Se garantiza la conectividad de los municipios del río Guaviare. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San José del Guaviare - Inírida		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Construcción y/o mejoramiento del muelle fluvial de pasajeros con manejo del espacio público (Ver descripción ficha I6) : -San José del Guaviare -Puerto Inírida		
<b>CANTIDADES:</b>	2 UNIDADES		
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Malecones implementados	Cantidad de muelles de pasajeros con espacio público/Cantidad de muelles programados		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático		
<b>PROYECTO:</b>	Construcción o mejoramiento de muelles de pasajeros con espacio público corredor Calamar-Mitú	<b>CÓDIGO</b>	16.2
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  <b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere infraestructura adecuada para el manejo de pasajeros y de turísticas, su impacto será a nivel regional. Se garantiza la conectividad de los municipios del río Vaupes. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San José del Guaviare - Mitú		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Construcción y/o mejoramiento del muelle fluvial de pasajeros con manejo del espacio público (Ver descripción ficha I6) : -Mitú		
<b>CANTIDADES:</b>	1	UNIDADES	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Malecones implementados	Cantidad de muelles de pasajeros con espacio público/Cantidad de muelles programados		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de muelles fluviales adaptados a las dinámicas hídricas en escenarios de variabilidad y cambio climático		
<b>PROYECTO:</b>	Construcción o mejoramiento de muelles de pasajeros con espacio público corredor Leticia - Puerto Asís	<b>CÓDIGO</b>	16.3
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  <b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere infraestructura adecuada para el manejo de pasajeros y de turísticas, su impacto será a nivel regional. Se garantiza la conectividad de los municipios del río Putumayo. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que dá un criterio importante para la priorización.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Construcción y/o mejoramiento del muelle fluvial de pasajeros con manejo del espacio público (Ver descripción ficha I6) : -Puerto Asís -Leticia		
<b>CANTIDADES:</b>	2 UNIDADES		
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Malecones implementados	Cantidad de muelles de pasajeros con espacio público/Cantidad de muelles programados		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



**INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE**

<b>PROGRAMA:</b> Desarrollo de infraestructura logística especializada (ILE) intermodal					
<b>PROYECTO:</b>	Construcción de muelles de carga- plataformas logísticas intermodales			<b>CÓDIGO</b>	17
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 	
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	<p>Se requiere contar con zonas planificadas y adaptadas con Infraestructura Logística Especializada (ILE), para el adecuado manejo de intercambio modal del transporte de mercancías. Dada la jerarquía de las poblaciones que contarán con este tipo de infraestructura, se contaría a corto plazo con muelles de carga, para posteriormente, acorde con el crecimiento de la demanda, se articulen con plataformas logísticas intermodales. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.</p>				
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Los muelles de carga tienen la función de atender la demanda de transporte fluvial de mercancías. En la medida en que los volúmenes de carga se incrementen, hecho que se asocia a necesidades de intermodalidad fluvial - carretera o fluvial - aéreo, estos muelles deben asociarse a plataformas logísticas.</p> <p>Los muelles de carga están conformados por diferentes componentes tanto en tierra como agua:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Sistema de atraque: Estructura para realizar el embarque y desembarque de carga, mercancías o abastecimientos tanto pesados como livianos.</li> <li>-Sistema de transición o pasarelas: Estructuras utilizadas para conectar la zona firme (tierra) con la zona acuática (sistema de atraque), que permiten fluctuar los niveles máximos hasta los mínimos del río. Según la demanda, se debe considerar que soporten el paso de vehículos livianos como montacargas.</li> <li>- Sistemas de rampas en concreto: Para ingreso de vehículos de carga al embarcadero para cargue y descargue de la carga.</li> <li>-Estación portuaria: Zona de operaciones, logísticas y de administración.</li> <li>-Componente urbano: El desarrollo urbano alrededor del muelle de carga o la plataforma logística debe contemplar la zona de estacionamientos, terminales de intercambio modal, zonas de espera para los vehículos carreteros y fluviales, zona de bodegas y almacenamiento, así como el mobiliario urbano, en proporción al espacio disponible y a las necesidades de cada población. Para la operatividad de estas instalaciones, se deben contar con los recursos humanos, materiales y tecnológicos necesarios para realizar de forma óptima las operaciones de la cadena de distribución logística.</li> </ul> <p>Las plataformas logísticas intermodales son infraestructuras vinculada a la producción de servicios de transporte de mercancías y logística de distribución regional, se llevan a cabo operaciones logísticas entre los diferentes modos existentes fluvial, carretero y aéreo.</p> <p>En el corto plazo se deben adelantar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Sistemas de atraque</li> <li>-Sistemas de transición pasarelas o sistemas de rampas en concreto</li> <li>- Estación Portuaria</li> <li>-Garantizar espacios para el desarrollo de los componentes urbanos</li> </ul> <p>En el largo plazo se deben adelantar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejoramiento y ampliación de sistemas de atraque</li> <li>- Mejoramiento y ampliación Sistemas de transición pasarelas o sistemas de rampas en concreto</li> <li>- Mejoramiento y ampliación de Estación Portuaria</li> <li>-Construcción de entornos urbanos para pasar de muelle de carga a una plataforma logística intermodal.</li> </ul> <p>Adicionalmente se debe llevar a cabo la evaluación de sostenibilidad de la metodología AKA que contempla entre otros, el aumento de la temporalidad del seguimiento en la vida útil del proyecto, su resiliencia y adecuada gestión del riesgo considerado como un criterio de valoración. Dicha evaluación permitirá identificar las amenazas y posteriormente definir estrategias que logren incrementar la resiliencia de la infraestructura de transporte en fases como construcción, operación o mantenimiento</p> <p>Finalmente, todo los componentes muelles de carga y plataforma logística, deben incorporarse el concepto de accesibilidad universal, materiales e imagen propios de la región, para salvaguardar el entorno y garantizando el manejo ambiental asociados a la concentración de personas y embarcaciones. Se debe garantizar la autonomía energética para este tipo de infraestructura fluvial e intermodal evitando el uso de combustibles fósiles y promoviendo energías sostenibles y limpias con el ambiente .I. (ver proyectos I6.P1 al I6.P3)</p>				
<b>CANTIDADES:</b>	0 muelles de carga- plataformas logísticas intermodales				
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de infraestructura logística especializada (ILE) intermodal		
<b>PROYECTO:</b>	Construcción de muelles de carga - plataformas logísticas intermodales corredor Puerto Asís - Leticia		<b>CÓDIGO</b> 17.1
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  <b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere contar con zonas planificadas y adaptadas con Infraestructura Logística Especializada (ILE), para el adecuado manejo de intercambio modal del transporte de mercancías, reduciendo costos y tiempos. Se garantiza la conectividad de los municipios del río Putumayo y su impacto será a nivel regional y podrá fortalecer y dinamizar el comercio exterior hacia Brasil en esta zona del país. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Construcción y/o mejoramiento del muelle fluvial actual de carga (corto plazo) y conformación de plataforma logística (mediano/largo plazo) (Ver descripción ficha I6.P): -Puerto Asís -Leticia		
<b>CANTIDADES:</b>	2 UNIDADES		
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
	✓	✓	
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Malecones implementados	Cantidad de muelles de carga- plataformas logísticas intermodales / Cantidad de muelles programados		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Desarrollo de infraestructura logística especializada (ILE) intermodal			
<b>PROYECTO:</b>	Construcción de muelles de carga - plataformas logísticas intermodales corredor San José del Guaviare-Inírida		<b>CÓDIGO</b>	17.2
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere contar con zonas planificadas y adaptadas con Infraestructura Logística Especializada (ILE), para el adecuado manejo de intercambio modal del transporte de mercancías, reduciendo costos y tiempos. Se garantiza la conectividad de los municipios del río Guaviare y su impacto será a nivel regional. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San José del Guaviare - Inírida			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Construcción y/o mejoramiento del muelle fluvial actual de carga (corto plazo) y conformación de plataforma logística (mediano/largo plazo) (Ver descripción ficha I6.P): -San José del Guaviare (Mejoramiento) -Inírida			
<b>CANTIDADES:</b>			2	UNIDADES
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
	✓		✓	
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Malecones implementados	Cantidad de muelles de carga- plataformas logísticas intermodales / Cantidad de muelles programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b> Desarrollo de infraestructura logística especializada (ILE) intermodal				
<b>PROYECTO:</b> Construcción de muelles de carga - plataformas logísticas intermodales corredor San José del Guaviare-Mitú			<b>CÓDIGO</b> 17.3	
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere contar con zonas planificadas y adaptadas con Infraestructura Logística Especializada (ILE), para el adecuado manejo de intercambio modal del transporte de mercancías, reduciendo costos y tiempos. Se garantiza la conectividad de los municipios del río Putumayo y su impacto será a nivel regional. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San José del Guaviare - Mitú			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Construcción y/o mejoramiento del muelle fluvial actual de carga (corto plazo) y conformación de plataforma logística (mediano/largo plazo) (Ver descripción ficha I6.P): -Mitú			
<b>CANTIDADES:</b>	1 UNIDADES			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
		✓		
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Malecones implementados	Cantidad de muelles de carga- plataformas logísticas intermodales / Cantidad de muelles programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b> Estudios de viabilidad para el desarrollo de vías carreteras terciarias cumpliendo los lineamientos LIVV y criterios de sostenibilidad			
<b>PROYECTO:</b> Estudios de viabilidad para el desarrollo de vías carreteras terciarias cumpliendo los lineamientos LIVV y criterios de sostenibilidad		<b>CÓDIGO</b>	18
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>	<b>AÉREO</b>	<b>CARRETERO</b> <div style="text-align: center;">✓</div>
	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>		
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	<p>Los proyectos de construcción de carreteras que se planean, diseñan y ejecutan, deben contemplar las medidas de manejo necesarias para evitar y/o mitigar los impactos ambientales significativos que potencialmente puedan generar. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.</p>		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredores principales: San José del Guaviare - Mitú y San José del Guaviare - Inírida Corredor complementario: San Jose del Guaviare - La Macarena		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Para el desarrollo de vías terrestres en todo el ámbito PATIS se debe realizar la evaluación de la viabilidad de la misma, cumpliendo especificaciones de los lineamientos de infraestructura vial verde vial - LIVV, los criterios ambientales para la priorización de accesos terrestres y criterios de sostenibilidad AIKA definidos por el Ministerio de Ambiente y Ministerio de Transporte, en cada una de las etapas de los proyectos de infraestructura vial (prefactibilidad, factibilidad, diseños definitivos, construcción y operación).</p> <p>En este sentido, el resultado de la evaluación determinará si es viable o no el desarrollo de la vía.</p> <p>Es importante:</p> <p>I. Garantizar que su desarrollo estará sujeta a la normatividad legal vigente y a las exigencias ambientales con respecto a la licencia ambiental o el plan de manejo ambiental según corresponda.</p> <p>II. Categorizar el tipo de vía el cual dependerá de las necesidades del transporte de la población y de las condiciones de viabilidad del entorno.</p> <p>Los proyectos identificados a evaluar su viabilidad son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- San José del Guaviare - Calamar</li> <li>- Eje vial ganadero</li> <li>- San José del Guaviare - Capricho</li> <li>- San José de Guaviare- La Carpa- Cachicamo - La Macarena.</li> <li>-Teteyé - Puerto Asís.</li> <li>-Orito - La Hormiga.</li> <li>- Puerto Leguizamo - La Tagua.</li> <li>- Huesitos- El Pato - Puerto Colombia (Río Negro)</li> <li>- Calamar - Miraflores</li> </ul>		
<b>CANTIDADES:</b>	9 <i>Estudio</i>		
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático. Instituto Nacional de Vías (INVIAS), Entidades territoriales Inspecciones Fluviales. Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
	✓		
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Estudios de factibilidad	Cantidad de estudios realizados / Cantidad de estudios programados		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>		Mejoramiento de red vial con incorporación de lineamientos LIVV y criterios de sostenibilidad			
<b>PROYECTO:</b>	Mejoramiento de red vial con incorporación de lineamientos LIVV y criterios de sostenibilidad			<b>CÓDIGO</b>	19
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  ✓	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 	
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	<p>El mejoramiento de vías primarias y terciarias permite el desarrollo social y económico e impulsar el sector turismo en las regiones, permitiendo sacar en menor tiempo los productos a centros de consumo de la región, departamento y del país. Además, mejorará la conectividad vial entre los departamentos del Meta, Guaviare, y Vaupés hacia el centro del país, reduciendo los tiempos de desplazamiento; lo anterior bajo lineamientos de infraestructura verde vial - LIVV y criterios de sostenibilidad de la metodología AIKA la cual permite que en todo el ciclo de vida se evalúe el cumplimiento de la normatividad vigente y del cumplimiento de la sostenibilidad en los proyectos viales. Este programa dependerá de la evaluación realizada en el programa de estudio de viabilidad I8. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.</p>				
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Una vez realizada la evaluación de la viabilidad para el desarrollo de las carreteras, es fundamental que se aplique integralmente la adopción de los criterios ambientales para la priorización de accesos terrestres, los lineamientos de infraestructura vial verde vial - LIVV, los criterios de sostenibilidad de la metodología AIKA del INVIAS y las guías ambientales como instrumento de autogestión y regulación según corresponda.</p> <p>Los LIVV definidos por el Ministerio de Ambiente y Ministerio de Transporte, en el marco de proyectos encaminados a su mejoramiento, rehabilitación o mantenimiento contempla dentro de las consideraciones de sostenibilidad ambiental: i) evaluación de alineamientos de la vía y medidas de intervención requeridas que mitiguen y corrijan impactos ambientales negativos, ii) identificar estructuras y obras de drenaje que garanticen la movilidad de la fauna en cuerpos de agua y rondas hídricas y iii) Identificar potenciales corredores de conectividad ecológica de forma previa a la intervención; en todas las etapas de intervención se debe contemplar un adecuado manejo ambiental.</p> <p>En complemento a lo anterior, el Departamento Nacional de Planeación -DNP con el apoyo del Instituto Nacional de Vías- INVIAS, definieron lineamientos para "Proyectos Tipo" para el mejoramiento de vías primarias, secundarias y terciarias, la cual busca ahorros en los costos calculados de pre-inversión y tiempo en etapas de formulación y estructuración. Los mejoramientos consisten en dos tipos de intervenciones: i) lineales relacionadas con soluciones estructurales (estabilización con cemento, materiales bituminosos o mecánico) y funcionales de las vías terciarias (Lechada asfáltica o tratamiento superficial doble-TSD) y ii) puntuales en sitios críticos con medidas de estabilización de taludes, obras de drenaje y tratar zona de inestabilidad.</p>				
<b>CANTIDADES:</b>			73	<i>Kilómetros de mejoramiento red nacional ya contratados</i>	
			544	<i>Kilómetros de mejoramiento red nacional sin contratación</i>	
			470	<i>Kilómetros de mejoramiento vía terciaria</i>	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Instituto Nacional de Vías (INVIAS)				
	Gerencia del PATIS				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento de red vial con incorporación de lineamientos LIVV y criterios de sostenibilidad			
<b>PROYECTO:</b>	Mejoramiento del tramo vial San José del Guaviare, El Retorno y Calamar		<b>CÓDIGO</b>	I9.1
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  ✓	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Es un proyecto estratégico que permite el desarrollo social y económico de la región, permitiendo sacar en menor tiempo los productos a centro de consumo de la región y del país. Además, mejorará la conectividad vial entre los departamentos del Meta, Guaviare, y Vaupés hacia el centro del país. Este tramo hace parte del corredor San José del Guaviare - Mitú y permite la conexión intermodal con el modo fluvial a la altura de Calamar, el cual genera funcionamiento y abastecimiento a los asentamientos rurales en dirección hacia Mitú.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San José del Guaviare - Mitú			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>El tramo desde San José del Guaviare a Calamar se encuentra actualmente en ejecución con una longitud de 73 Kilómetros, y se tiene contemplado la pavimentación total del corredor. Los recursos fueron garantizados por Gobierno Nacional.</p> <p>El pasado 22 de julio de 2022, se entregaron los primero 20 kilómetros pavimentados del corredor, 14 kilómetros entre San José de Guaviare y El Retorno, y 6 kilómetros entre el El Retorno y Calamar. Actualmente ya se tiene contratados y se encuentra la pavimentación de 48 kilómetros para culminar el corredor.</p>			
<b>CANTIDADES:</b>	73			<i>Kilómetros de mejoramiento</i>
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte			
	Instituto Nacional de Vías (INVIAS)			
	Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓				
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
<b>Nuevo pavimento</b>	Cantidad de km pavimentados y entregados a la comunidad / Cantidad de km pavimentados programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento de red vial con incorporación de lineamientos LIVV y criterios de sostenibilidad			
<b>PROYECTO:</b>	Mejoramiento eje vial terciario económico la Ganadera - Guaviare		<b>CÓDIGO</b>	19.2
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  ✓	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Mejorar las condiciones de conectividad de la población rural y visitantes con los centros urbanos importante a nivel regional, reduciendo tiempos de desplazamiento y mejorando velocidades. Asimismo, contribuirá a la competitividad y la económica regional, en tanto beneficiará el transporte de las productos de la zona y actividades ganaderas.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor complementario: San José del Guaviare - Puerto Alvira			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Proyecto contemplado en el Documento Conpes 4106 de 2022, el tramo vial que se pretende comunicar los municipios de San José del Guaviare (Guaviare) y Mapiripán (Meta). Para el resto del tramo hasta Mapiripán, se plantea la evaluación de viabilidad de la ficha 18 y según el resultado generar el mejoramiento de vía terciaria por medio de la adopción de la ficha 19.			
<b>CANTIDADES:</b>	100		<i>Kilómetros de mejoramiento</i>	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Instituto Nacional de Vías (INVIAS), Entidades territoriales Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓	✓		✓	
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
<b>Nuevo pavimento</b>	Cantidad de km pavimentados y entregados a la comunidad / Cantidad de km pavimentados programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento de red vial con incorporación de lineamientos LIVV y criterios de sostenibilidad			
<b>PROYECTO:</b>	Mejoramiento eje vial terciario San José del Guaviare - El Capricho		<b>CÓDIGO</b>	19.3
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  ✓	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Mejorar las condiciones de conectividad de la población rural y visitantes con los centros urbanos y sitios turísticos importante a nivel regional, reduciendo tiempos de desplazamiento y condiciones de transitabilidad.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Proyecto contemplado en el Documento Conpes 4106 de 2022, el tramo vial que se pretende mejorar comunica los municipios de San José del Guaviare (Guaviare) y El Capricho. Este proyecto se encuentra además en el Plan Vial Departamental del Guaviare.			
<b>CANTIDADES:</b>	35 Kilómetros de mejoramiento			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Instituto Nacional de Vías (INVIAS), Entidades territoriales Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓	✓		✓	
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
<b>Nuevo pavimento</b>	Cantidad de km pavimentados y entregados a la comunidad / Cantidad de km pavimentados programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento de red vial con incorporación de lineamientos LIVV y criterios de sostenibilidad			
<b>PROYECTO:</b>	Mejoramiento eje vial terciario El Retorno - Cerritos - El Capricho		<b>CÓDIGO</b>	19.4
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  ✓	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Mejorar las condiciones de conectividad de la población rural y visitantes con los centros urbanos y sitios turísticos importante a nivel regional, reduciendo tiempos de desplazamiento y mejorando velocidades. Asimismo, mejorará las condiciones de transporte de la región beneficiando el transporte de productos de la zona.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Proyecto contemplado en el Documento Conpes 4106 de 2022, el tramo vial que se pretende mejorar comunica los municipios de Veredas de Ruta Central, Caño Bonito, Cerritos y El Capricho. Para el resto del corredor de plantea el mejoramiento de vía terciaria siguiendo los lineamientos definidos en la ficha 19.			
<b>CANTIDADES:</b>	28		Kilómetros de mejoramiento	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte			
	Instituto Nacional de Vías (INVIAS), Entidades territoriales			
	Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
	✓		✓	
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
<b>Nuevo pavimento</b>	Cantidad de km pavimentados y entregados a la comunidad / Cantidad de km pavimentados programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento de red vial con incorporación de lineamientos LIVV y criterios de sostenibilidad			
<b>PROYECTO:</b>	Mejoramiento eje vial terciario San José de Guaviare- La Carpa- Cachicamo - La Macarena		<b>CÓDIGO</b>	19.5
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  ✓	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Mejorar las condiciones de conectividad de la población rural y visitantes con los centros urbanos y sitios turísticos importante a nivel regional, reduciendo tiempos de desplazamiento y mejorando velocidades. Asimismo, contribuirá a la competitividad y la económica regional, en tanto beneficiará el transporte de las productos de la zona y actividades ganaderas.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor complementario: San José del Guaviare - La Macarena			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	El tramo vial pretende mejorar la conectividad entre los departamentos del Meta y Guaviare. Se plantea el mejoramiento de vía terciaria por medio de la adopción de la ficha I9. Este proyecto se puede plantear en dos etapas: I. Corto plazo en el tramo San José de Guaviare y La Carpa ; II. Mediano plazo en el tramo entre La Carpa y La Macarena. En el mediano y largo plazo se plantea mantenimiento de la intervención. Para el resto del corredor de plantea el mejoramiento de vía terciaria siguiendo los lineamientos definidos en la ficha I9.			
<b>CANTIDADES:</b>	194 <i>Kilómetros de mejoramiento</i>			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Instituto Nacional de Vías (INVIAS), Entidades territoriales Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
	✓		✓	
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
<b>Nuevo pavimento</b>	Cantidad de km pavimentados y entregados a la comunidad / Cantidad de km pavimentados programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento de red vial con incorporación de lineamientos LIVV y criterios de sostenibilidad			
<b>PROYECTO:</b>	Mejoramiento eje vial Florencia - San Vicente del Caguán – Balsillas – Neiva		<b>CÓDIGO</b>	19.6
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  ✓	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Este proyecto tiene como objeto mejorar las condiciones de conectividad en el departamento de Caquetá y Huila. Asimismo, se beneficiará el transporte de productos de las zona Caquetá hacia centros poblados del centro del país.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Florencia - San Vicente del Caguán Corredor complementario: San Vicente del Caguán - Balsillas(Ext) – Neiva(Ext)			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Se plantea el mejoramiento de la vía por medio de la adopción de la ficha 19, entre el municipio de San José de Caguán pasando por Puerto Rico y culminando Florencia. Y entre San José de Caguán pasando por Balsillas y culminando en Neiva. En el mediano y largo plazo se plantea mantenimiento de la intervención. Referencia CONPES 4010 de 2020.			
<b>CANTIDADES:</b>	299			<i>Kilómetros de mejoramiento</i>
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓	✓		✓	
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
<b>Nuevo pavimento</b>	Cantidad de km pavimentados y entregados a la comunidad / Cantidad de km pavimentados programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento de red vial con incorporación de lineamientos LIVV y criterios de sostenibilidad			
<b>PROYECTO:</b>	Mejoramiento eje vial Altamira - Florencia- Villagarzón		<b>CÓDIGO</b>	19.7
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  ✓	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Este proyecto tiene como objeto mejorar las condiciones de conectividad entre Caqueta y Putumayo, y su vez esto con el interior del país. Asimismo, se beneficiará el transporte de productos de la zona hacia centros poblados del centro del país.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Altamira - Florencia - Piamonte - San José de Fragua - Villagarzón			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Se plantea el mejoramiento de vía por medio de la adopción de la ficha I9 entre el municipio de Altamira pasando por Florencia en dirección a San José de Fragua y culminando Villagarzón (Putumayo). Incluye puente sobre el río Caquetá. En el mediano y largo plazo se plantea mantenimiento de la intervención.			
<b>CANTIDADES:</b>	245		Kilómetros de mejoramiento	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓	✓	✓		
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
<b>Nuevo pavimento</b>	Cantidad de km pavimentados y entregados a la comunidad / Cantidad de km pavimentados programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento de red vial con incorporación de lineamientos LIVV y criterios de sostenibilidad			
<b>PROYECTO:</b>	Mejoramiento del eje vial Santana-Mocoa-Neiva		<b>CÓDIGO</b>	19.8
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  ✓	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	La sociedad concesionaria Ruta Al Sur SAS en calidad de cesionario (esquema APP número 012 de 2015) tiene como alcance la construcción, rehabilitación mejoramiento, operación y mantenimiento del eje vial Santana-Mocoa-Neiva con una longitud de carreteras completadas de 456 kilómetros.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Mocoa - Puerto Caicedo - Puerto Asís			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>El proyecto cuenta con 7 unidades funcionales, la unidad correspondiente al departamento del Putumayo es: Unidad Funcional 7 Mocoa-Santana-Puerto Asís: rehabilitación y mejoramiento de la vía existente.</p> <p>Dentro del Ambito PATIS en el largo plazo, y dependiendo el crecimiento de la demanda, se contempla la construcción de doble calzada del corredor Mocoa - Puerto Asís.</p> <p>En el mediano y largo plazo se plantea mantenimiento de la intervención.</p>			
<b>CANTIDADES:</b>	77 <i>Kilómetros de mejoramiento</i>			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte, Gobernación ANI Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓	✓	✓		
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
<b>Nuevo pavimento</b>	Cantidad de km pavimentados y entregados a la comunidad / Cantidad de km pavimentados programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento de red vial con incorporación de lineamientos LIVV y criterios de sostenibilidad			
<b>PROYECTO:</b>	Mejoramiento eje vial terciario Teyeyé - Puerto Vega - Puerto Asís		<b>CÓDIGO</b>	19.9
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  ✓	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Mejorar las condiciones de conectividad de la población rural y visitantes con los centros urbanos a nivel regional y departamental, reduciendo tiempos de desplazamiento y mejorando velocidades.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Se plantea el mejoramiento de vía terciaria por medio de la adopción de la ficha 19 entre el corregimiento Teyeyé pasando por Puerto Vega y culminando en Puerto Asís. En el mediano y largo plazo se plantea mantenimiento de la intervención.			
<b>CANTIDADES:</b>	41 <i>Kilómetros de mejoramiento</i>			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Instituto Nacional de Vías (INVIAS), Entidades territoriales Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
	✓		✓	
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
<b>Nuevo pavimento</b>	Cantidad de km pavimentados y entregados a la comunidad / Cantidad de km pavimentados programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento de red vial con incorporación de lineamientos LIVV y criterios de sostenibilidad			
<b>PROYECTO:</b>	Mejoramiento eje vial terciario Orito - La Hormiga		<b>CÓDIGO</b>	19.10
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  ✓	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Mejorar las condiciones de conectividad de la población rural con los centros urbanos a nivel regional y departamental, reduciendo tiempos de desplazamiento y mejorando velocidades.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor complementario: Orito -Siberia - La Hormiga			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Se plantea el mejoramiento de vía terciaria por medio de la adopción de la ficha 19 entre los municipios de Orita y la Hormiga. En el mediano y largo plazo se plantea mantenimiento de la intervención.			
<b>CANTIDADES:</b>	50 <i>Kilómetros de mejoramiento</i>			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Instituto Nacional de Vías (INVIAS), Entidades territoriales Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
	✓		✓	
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
<b>Nuevo pavimento</b>	Cantidad de km pavimentados y entregados a la comunidad / Cantidad de km pavimentados programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento de red vial con incorporación de lineamientos LIVV y criterios de sostenibilidad			
<b>PROYECTO:</b>	Mejoramiento del corredor terciario Puerto Leguízamo - La Tagua		<b>CÓDIGO</b>	19.11
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  ✓	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Este proyecto tiene como objeto mejorar las condiciones de conectividad entre los ríos Caquetá y Putumayo a la altura del Municipio de Puerto Leguízamo y su corregimiento La Tagua, siendo puntos estratégicos de intermodalidad entre los modos terrestre y fluvial.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor complementario: La tagua - Puerto Leguizamo			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Se plantea el mejoramiento de la vía por medio de la adopción de la ficha 19 entre el municipio Puerto Leguízamo y La Tagua.  En el mediano y largo plazo se plantea mantenimiento de la intervención.			
<b>CANTIDADES:</b>	22 <i>Kilómetros de mejoramiento</i>			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Instituto Nacional de Vías (INVIAS) Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
	✓		✓	
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
<b>Nuevo pavimento</b>	Cantidad de km pavimentados y entregados a la comunidad / Cantidad de km pavimentados programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b> Mejoramiento y modernización de la infraestructura aeroportuaria			
<b>PROYECTO:</b>	Ejecución de obras contempladas en los Planes Maestros de la Red Aeroportuaria y posterior actualización.		<b>CÓDIGO</b>   110
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b>  ✓	<b>CARRETERO</b>    <b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere llevar a cabo la ejecución de obras contempladas en los Planes Maestros de la Red Aeroportuaria y al término de su vigencia se plantea la actualización del documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía", que ha sido formulado por la Aerocivil con vigencia al año 2038, con el objetivo de que en el año de finalización de este conjunto de Planes Maestros Aeroportuarios, se proyecten las nuevas actuaciones e intervenciones con miras de continuar con el proceso de mejoramiento y modernización de infraestructura para el transporte aéreo y regional.		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Este proyecto plantea llevar a cabo la ejecución de obras contempladas en los Planes Maestros de la Red Aeroportuaria y al término de su vigencia se plantea la actualización del documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" (Contrato 17000905 01 H3 de 2017) formulado por la AEROCIVIL para los siguientes aeropuertos pertenecientes al Ámbito PATIS:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>-Aeropuerto Tres de Mayo - Puerto Asís.</li><li>-Aeropuerto Eduardo Falla Solano - San Vicente del Caguán.</li><li>-Aeropuerto Cananguchal - Villagarzón.</li><li>-Aeropuerto Fabio A. León Bentley - Mitú.</li><li>-Aeropuerto Jorge Enrique González - San José del Guaviare.</li></ul> <p>Para el caso del Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo - Leticia el documento que se encuentra en vigencia se corresponde con "Actualización del Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo" (Contrato 19000850 H3 de 2019) también formulado por la AEROCIVIL.</p> <p>Estos planes buscan el mejoramiento y modernización de infraestructura para el transporte aéreo a nivel regional y local, desarrollando infraestructura aeroportuaria para la operación permanente de los aeropuertos del ámbito PATIS, teniendo en cuenta las condiciones atmosféricas y climáticas propias a la región e incorporando análisis de vulnerabilidad por amenaza de inundación, erosión hídrica y otros fenómenos naturales o asociados al cambio climático.</p>		
<b>CANTIDADES:</b>	6 Estudios de actualización		
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte		
	Aerocivil		
	Gerencia del PATIS		



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y modernización de la infraestructura aeroportuaria		
<b>PROYECTO:</b>	Ejecución de obras contempladas en los Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Tres de Mayo Puerto Asís		<b>CÓDIGO</b> 110.1
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b>  ✓	<b>CARRETERO</b>  <b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere llevar a cabo la ejecución de obras contempladas en el documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" para el Aeropuerto Tres de Mayo, que ha sido formulado por la Aerocivil con vigencia al año 2038, con el objetivo de continuar con el proceso de mejoramiento y modernización de infraestructura para el transporte aéreo y regional.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Ejecución de obras contempladas en el documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" (Contrato 17000905 01 H3 de 2017) formulado por la AEROCIVIL, este documento contempla la siguiente inversión (AIU incluido) para el Aeropuerto 3 de Mayo localizado en Puerto Asís (Putumayo):  -Corto Plazo (2022 - 2030): \$24.294'905.162 -Mediano Plazo (2031 - 2040): \$957'264.033		
<b>CANTIDADES:</b>			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Aerocivil Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓	✓		
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Ejecución de obras en los planes maestro de la red aeroportuaria	Cantidad de obras ejecutadas / Cantidad de obras programadas en la actualización de los planes maestro de la red aeroportuaria		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y modernización de la infraestructura aeroportuaria			
<b>PROYECTO:</b>	Actualización Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Tres de Mayo Puerto Asís		<b>CÓDIGO</b>	110.2
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b>  ✓	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere llevar a cabo la actualización del documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" para el Aeropuerto Tres de Mayo, que ha sido formulado por la Aerocivil con vigencia al año 2038, con el objetivo de que en el año de finalización de este conjunto de Planes Maestros Aeroportuarios, se proyecten las nuevas actuaciones e intervenciones con el objetivo de continuar con el proceso de mejoramiento y modernización de infraestructura para el transporte aéreo y regional.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Actualización (durante el año 2038) del documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" (Contrato 17000905 01 H3 de 2017) formulado por la AEROCIVIL, para el Aeropuerto 3 de Mayo localizado en Puerto Asís (Putumayo).			
<b>CANTIDADES:</b>	1		Estudio	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Aerocivil Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
	✓			
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Ejecución de obras en los planes maestro de la red aeroportuaria	Cantidad de obras ejecutadas / Cantidad de obras programadas en la actualización de los planes maestro de la red aeroportuaria			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y modernización de la infraestructura aeroportuaria			
<b>PROYECTO:</b>	Ejecución de obras contempladas en los Planes Maestros de la Red Aeroportuaria -Aeropuerto Eduardo Falla Solano - San Vicente del Caguán		<b>CÓDIGO</b>	110.3
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b>  ✓	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere llevar a cabo la ejecución de obras contempladas en el documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" para el Aeropuerto Eduardo Falla Solano , que ha sido formulado por la Aerocivil con vigencia al año 2038, con el objetivo de continuar con el proceso de mejoramiento y modernización de infraestructura para el transporte aéreo y regional.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San Vicente del Caguán - Florencia - Piemonte - San José de Fragua - Villagarzón			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Ejecución de obras contempladas en el documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" (Contrato 17000905 01 H3 de 2017) formulado por la AEROCIVIL, este documento contempla la siguiente inversión (AIU incluido) para el Aeropuerto Eduardo Falla Solano localizado enSan Vicente del Caguán (Caquetá):  -Corto Plazo (2022 - 2030): \$61.064'053.839 -Mediano Plazo (2031 - 2040): \$6.142'829.340			
<b>CANTIDADES:</b>				
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Aerocivil Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓	✓			
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Ejecución de obras en los planes maestro de la red aeroportuaria	Cantidad de obras ejecutadas / Cantidad de obras programadas en la actualización de los planes maestro de la red aeroportuaria			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y modernización de la infraestructura aeroportuaria		
<b>PROYECTO:</b>	Actualización Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Eduardo Falla Solano - San Vicente del Caguán	<b>CÓDIGO</b>	110.4
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	FLUVIAL 	AÉREO  ✓	CARRETERO  MEDIOS ALTERNATIVOS 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere llevar a cabo la actualización del documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" para el Aeropuerto Eduardo Falla Solano, que ha sido formulado por la Aerocivil con vigencia al año 2038, con el objetivo de que en el año de finalización de este conjunto de Planes Maestros Aeroportuarios, se proyecten las nuevas actuaciones e intervenciones con el objetivo de continuar con el proceso de mejoramiento y modernización de infraestructura para el transporte aéreo y regional.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San Vicente del Caguán - Florencia -Piamonte - San José de Fragua - Villagarzón		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Actualización (durante el año 2038) del documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" (Contrato 17000905 01 H3 de 2017) formulado por la AEROCIVIL, para el Aeropuerto Eduardo Falla Solano localizado en San Vicente del Caguán (Caquetá).		
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Aerocivil Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
	✓		
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Ejecución de obras en los planes maestro de la red aeroportuaria	Cantidad de obras ejecutadas / Cantidad de obras programadas en la actualización de los planes maestro de la red aeroportuaria		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y modernización de la infraestructura aeroportuaria		
<b>PROYECTO:</b>	Ejecución de obras contempladas en los Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Cananguchal - Villagarzón		<b>CÓDIGO</b> 110.5
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	FLUVIAL 	AÉREO  ✓	CARRETERO  MEDIOS ALTERNATIVOS 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere llevar a cabo la ejecución de obras contempladas en el documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" para el Aeropuerto Cananguchal, que ha sido formulado por la Aerocivil con vigencia al año 2038, con el objetivo de continuar con el proceso de mejoramiento y modernización de infraestructura para el transporte aéreo y regional.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San Vicente del Caguán - Florencia -Piamonte - San José de Fragua - Villagarzón		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Ejecución de obras contempladas en el documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" (Contrato 17000905 01 H3 de 2017) formulado por la AEROCIVIL, este documento contempla la siguiente inversión (AIU incluido) para el Aeropuerto Eduardo Falla Solano localizado en San Vicente del Caguán (Caquetá):  -Corto Plazo (2022 - 2030): \$69.078'839.378 -Mediano Plazo (2031 - 2040): \$3.970'276.931		
<b>CANTIDADES:</b>			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Aerocivil Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓	✓		
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Ejecución de obras en los planes maestro de la red aeroportuaria	Cantidad de obras ejecutadas / Cantidad de obras programadas en la actualización de los planes maestro de la red aeroportuaria		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y modernización de la infraestructura aeroportuaria		
<b>PROYECTO:</b>	Actualización Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Cananguchal - Villagarzón	<b>CÓDIGO</b>	110.6
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	FLUVIAL 	AÉREO  ✓	CARRETERO  MEDIOS ALTERNATIVOS 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere llevar a cabo la actualización del documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" para el Aeropuerto Cananguchal, que ha sido formulado por la Aerocivil con vigencia al año 2038, con el objetivo de que en el año de finalización de este conjunto de Planes Maestros Aeroportuarios, se proyecten las nuevas actuaciones e intervenciones con el objetivo de continuar con el proceso de mejoramiento y modernización de infraestructura para el transporte aéreo y regional.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San Vicente del Caguán - Florencia -Piamonte - San José de Fragua - Villagarzón		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Actualización (durante el año 2038) del documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" (Contrato 17000905 01 H3 de 2017) formulado por la AEROCIVIL, para el Aeropuerto Cananguchal localizado en Villagarzón (Putumayo).		
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Aerocivil Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
	✓		
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Ejecución de obras en los planes maestro de la red aeroportuaria	Cantidad de obras ejecutadas / Cantidad de obras programadas en la actualización de los planes maestro de la red aeroportuaria		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y modernización de la infraestructura aeroportuaria		
<b>PROYECTO:</b>	Ejecución de obras contempladas en los Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Fabio A. León Bentley - Mitú		<b>CÓDIGO</b> 110.7
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b>  ✓	<b>CARRETERO</b>  <b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere llevar a cabo la ejecución de obras contempladas en el documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" para el el Aeropuerto Fabio A. León Bentley, que ha sido formulado por la Aerocivil con vigencia al año 2038, con el objetivo de continuar con el proceso de mejoramiento y modernización de infraestructura para el transporte aéreo y regional.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San José del Guaviare - Mitú		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Ejecución de obras contempladas en el documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" (Contrato 17000905 01 H3 de 2017) formulado por la AEROCIVIL, este documento contempla la siguiente inversión (AIU incluido) para el el Aeropuerto Fabio A. León Bentley localizado en Mitú (Vaupés):  -Corto Plazo (2022 - 2030): \$55.171'753.445 -Mediano Plazo (2031 - 2040): \$5.389'522.909		
<b>CANTIDADES:</b>			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Aerocivil Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓	✓		
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Ejecución de obras en los planes maestro de la red aeroportuaria	Cantidad de obras ejecutadas / Cantidad de obras programadas en la actualización de los planes maestro de la red aeroportuaria		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y modernización de la infraestructura aeroportuaria		
<b>PROYECTO:</b>	Actualización Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Fabio A. León Bentley - Mitú	<b>CÓDIGO</b>	110.8
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	FLUVIAL 	AÉREO  ✓	CARRETERO  MEDIOS ALTERNATIVOS 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere llevar a cabo la actualización del documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" para el Aeropuerto Fabio A. León Bentley, que ha sido formulado por la Aerocivil con vigencia al año 2038, con el objetivo de que en el año de finalización de este conjunto de Planes Maestros Aeroportuarios, se proyecten las nuevas actuaciones e intervenciones con el objetivo de continuar con el proceso de mejoramiento y modernización de infraestructura para el transporte aéreo y regional.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San José del Guaviare - Mitú		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Actualización (durante el año 2038) del documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" (Contrato 17000905 01 H3 de 2017) formulado por la AEROCIVIL, para el Aeropuerto Fabio A. León Bentley localizado en Mitú (Vaupés).		
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Aerocivil Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
	✓		
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Ejecución de obras en los planes maestro de la red aeroportuaria	Cantidad de obras ejecutadas / Cantidad de obras programadas en la actualización de los planes maestro de la red aeroportuaria		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y modernización de la infraestructura aeroportuaria		
<b>PROYECTO:</b>	Ejecución de obras contempladas en los Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Jorge Enrique González - San José del Guaviare		<b>CÓDIGO</b> 110.9
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b>  ✓	<b>CARRETERO</b>  <b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere llevar a cabo la ejecución de obras contempladas en el documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" para el Aeropuerto Jorge Enrique González, que ha sido formulado por la Aerocivil con vigencia al año 2038, con el objetivo de continuar con el proceso de mejoramiento y modernización de infraestructura para el transporte aéreo y regional.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San José del Guaviare - Inírida		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Ejecución de obras contempladas en el documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" (Contrato 17000905 01 H3 de 2017) formulado por la AEROCIVIL, este documento contempla la siguiente inversión (AIU incluido) para el para el Aeropuerto Jorge Enrique González en San José del Guaviare (Guaviare):  -Corto Plazo (2022 - 2030): \$63.832'248.779 -Mediano Plazo (2031 - 2040): \$3.829'933.084		
<b>CANTIDADES:</b>			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Aerocivil Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓	✓		
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Ejecución de obras en los planes maestro de la red aeroportuaria	Cantidad de obras ejecutadas / Cantidad de obras programadas en la actualización de los planes maestro de la red aeroportuaria		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y modernización de la infraestructura aeroportuaria			
<b>PROYECTO:</b>	Actualización Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Jorge Enrique González - San José del Guaviare		<b>CÓDIGO</b>	I10.10
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b>  ✓	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere llevar a cabo la actualización del documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" para el Aeropuerto Jorge Enrique González, que ha sido formulado por la Aerocivil con vigencia al año 2038, con el objetivo de que en el año de finalización de este conjunto de Planes Maestros Aeroportuarios, se proyecten las nuevas actuaciones e intervenciones con el objetivo de continuar con el proceso de mejoramiento y modernización de infraestructura para el transporte aéreo y regional.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San José del Guaviare - Inírida			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Actualización (durante el año 2038) del documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" (Contrato 17000905 01 H3 de 2017) formulado por la AEROCIVIL, para el Aeropuerto Jorge Enrique González en San José del Guaviare (Guaviare).			
<b>CANTIDADES:</b>	1		Estudio	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Aerocivil Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
	✓			
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Ejecución de obras en los planes maestro de la red aeroportuaria	Cantidad de obras ejecutadas / Cantidad de obras programadas en la actualización de los planes maestro de la red aeroportuaria			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y modernización de la infraestructura aeroportuaria			
<b>PROYECTO:</b>	Ejecución de obras contempladas en los Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto César Gaviria Trujillo - Inírida		<b>CÓDIGO</b>	I10.11
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b>  ✓	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere llevar a cabo la ejecución de obras contempladas en el documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" para el Aeropuerto César Gaviria Trujillo, que ha sido formulado por la Aerocivil con vigencia al año 2038, con el objetivo de continuar con el proceso de mejoramiento y modernización de infraestructura para el transporte aéreo y regional.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San José del Guaviare - Inírida			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Ejecución de obras contempladas en el documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" (Contrato 17000905 01 H3 de 2017) formulado por la AEROCIVIL, este documento contempla la siguiente inversión (AIU incluido) para el para el Aeropuerto César Gaviria Trujillo en Inírida (Guainía):  -Corto Plazo (2022 - 2030): \$63.090'052.260 -Mediano Plazo (2031 - 2040): \$4.549'961.130			
<b>CANTIDADES:</b>				
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Aerocivil Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓	✓			
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Ejecución de obras en los planes maestro de la red aeroportuaria	Cantidad de obras ejecutadas / Cantidad de obras programadas en la actualización de los planes maestro de la red aeroportuaria			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y modernización de la infraestructura aeroportuaria		
<b>PROYECTO:</b>	Actualización Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Aeropuerto César Gaviria Trujillo - Inírida	<b>CÓDIGO</b>	I10.12
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	FLUVIAL 	AÉREO  ✓	CARRETERO  MEDIOS ALTERNATIVOS 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere llevar a cabo la actualización del documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" para el Aeropuerto César Gaviria Trujillo, que ha sido formulado por la Aerocivil con vigencia al año 2038, con el objetivo de que en el año de finalización de este conjunto de Planes Maestros Aeroportuarios, se proyecten las nuevas actuaciones e intervenciones con el objetivo de continuar con el proceso de mejoramiento y modernización de infraestructura para el transporte aéreo y regional.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San José del Guaviare - Inírida		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Actualización (durante el año 2038) del documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" (Contrato 17000905 01 H3 de 2017) formulado por la AEROCIVIL, para el Aeropuerto César Gaviria Trujillo en Inírida (Guainía).		
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Aerocivil Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
	✓		
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Ejecución de obras en los planes maestro de la red aeroportuaria	Cantidad de obras ejecutadas / Cantidad de obras programadas en la actualización de los planes maestro de la red aeroportuaria		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y modernización de la infraestructura aeroportuaria		
<b>PROYECTO:</b>	Ejecución de obras contempladas en los Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo - Leticia	<b>CÓDIGO</b>	110.13
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	FLUVIAL 	<b>AÉREO</b>  ✓	CARRETERO  MEDIOS ALTERNATIVOS 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere llevar a cabo la ejecución de obras contempladas en el documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" para el Aeropuerto Alfredo Vásquez Cobo, que ha sido formulado por la Aerocivil con vigencia al año 2038, con el objetivo de continuar con el proceso de mejoramiento y modernización de infraestructura para el transporte aéreo y regional.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Ejecución de obras contempladas en el documento "Planes Maestros de la Red Aeroportuaria de Orinoquía" (Contrato 17000905 01 H3 de 2017) formulado por la AEROCIVIL, este documento contempla la siguiente inversión (AIU incluido) para el para el Aeropuerto Internacional Alfredo Vasquéz Cobo localizado en Leticia (Amazonas):  -Corto Plazo (2022 - 2030): \$73.184'184.412 -Mediano Plazo (2031 - 2040): \$23.476'266.978 -Largo Plazo (2040-2055): \$11.134'624.589		
<b>CANTIDADES:</b>			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Aerocivil Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓	✓	✓	
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Ejecución de obras en los planes maestro de la red aeroportuaria	Cantidad de obras ejecutadas / Cantidad de obras programadas en la actualización de los planes maestro de la red aeroportuaria		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y modernización de la infraestructura aeroportuaria			
<b>PROYECTO:</b>	Actualización Planes Maestros de la Red Aeroportuaria - Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo - Leticia		<b>CÓDIGO</b>	I10.14
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b>  ✓	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere llevar a cabo la actualización del documento "Actualización del Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo (Leticia)", que ha sido formulado por la Aerocivil con vigencia al año 2049 con el objetivo de que en el año de finalización de este conjunto de Planes Maestros Aeroportuarios, se proyecten las nuevas actuaciones e intervenciones con el objetivo de continuar con el proceso de mejoramiento y modernización de infraestructura para el transporte aéreo y regional.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Actualización (durante el año 2050) del documento "Actualización del Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo" (Contrato 19000850 H3 de 2019) formulado por la AEROCIVIL, para el Aeropuerto Internacional Alfredo Vasquez Cobo localizado en Leticia (Amazonas).			
<b>CANTIDADES:</b>	1		<i>Estudio</i>	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Aerocivil Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
			✓	
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Ejecución de obras en los planes maestro de la red aeroportuaria	Cantidad de obras ejecutadas / Cantidad de obras programadas en la actualización de los planes maestro de la red aeroportuaria			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b> Mejoramiento y modernización de la infraestructura aeroportuaria			
<b>PROYECTO:</b>	Estudios para el mejoramiento de infraestructura de transporte aéreo a nivel regional y local (77 pistas)		<b>CÓDIGO</b>   111
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	FLUVIAL 	AÉREO  ✓	CARRETERO  MEDIOS ALTERNATIVOS 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	<p>La infraestructura aeroportuaria disponible en el ámbito PATIS se encuentra conformada por 86 aeródromos, los aeropuertos principales que están a cargo de la Aerocivil son de operación nacional y se encuentran designados exclusivamente para operaciones con origen y destino dentro del Ámbito PATIS (estos se encuentran contemplados dentro del proyecto I13). El resto de aeródromos se categorizan como pistas, que son propiedad de las entidades territoriales y prestan servicio público en zonas de difícil acceso y conectividad.</p> <p>Este programa tiene como objetivo brindar una base sólida a la operación de transporte aéreo, para este fin es necesario que la infraestructura aérea disponible sea identificada, caracterizada y mantenida en buen estado a través de planes de mejora y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria disponible.</p>		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Este programa plantea formular estudios que permitan llevar a cabo el inventario, caracterización y mejoramiento de la red de infraestructura de transporte aéreo identificada bajo la Clase 1A, 1B, 1C 2A, 2B, 2C, 3B Y 3C (Exceptuando los 7 aeropuertos que se encuentran contemplados en el proyecto I13) para dotar esta infraestructura aeroportuaria de condiciones aptas para una operación regular, segura y eficiente.</p> <p>Es importante priorizar las pistas en corto plazo, es por esto que los criterios de priorización se relacionan tanto con la movilización de pasajeros y de carga en viajes internos al ámbito PATIS, como con los resultados del proceso participativo en el que las comunidades participantes (ciudadanía, campesinos, comunidades afro e indígenas, representantes de prestadores de servicios). En corto plazo las pistas que se proponen priorizar son: Barrancominas, Cumaribo, Miraflores, Taraira, La Pedrera, Carurú, La Macarena, Araracuara, Puerto Leguizamo, La Chorrera, San Felipe, Monfort, Tarapaca, San Vicente del Caguán, Tapurucuara, Acaricuara, Mapiripán, Tiquié, Piedra Ñi, Piracuara, Yapú, Buenos Aires, Kamanaos, San Felipe, Calamar, Pacoa y El Encanto sumando un total de 27 pistas, las demás se implementaran en el horizonte de mediano plazo.</p>		
<b>CANTIDADES:</b>	1 Estudio (por cada una de las 77 pistas)		
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	AEROCIVIL, Entidades Territoriales Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓	✓		
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Estudios para el mejoramiento de la infraestructura de transporte aéreo	Cantidad de estudios de mejoramiento / Cantidad de estudios programados (77)		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento y modernización de la infraestructura aeroportuaria		
<b>PROYECTO:</b>	Análisis de vulnerabilidad por amenaza de inundación y erosión de infraestructura aeroportuaria: Aeropuerto Jorge Enrique González- San José del Guaviare	<b>CÓDIGO</b>	I12
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	FLUVIAL 	AÉREO  ✓	CARRETERO  MEDIOS ALTERNATIVOS 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	De acuerdo con las concertaciones y procesos participativos desarrollados con la comunidad se ha identificado la necesidad llevar a cabo estudios de vulnerabilidad por amenaza de inundación y erosión de la margen derecha del río Guaviare a la altura del aeropuerto Jorge Enrique González.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San José del Guaviare - Inírida		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Se plantea el desarrollo de estudios de vulnerabilidad por amenaza de inundación y erosión de la margen derecha del Río Guaviare a la altura del Aeropuerto Jorge Enrique González. Además de las concertaciones y procesos participativos con la comunidad que justifican el desarrollo de estos estudios, durante el año 2009 se desarrolló un Plan Local de Emergencias y Contingencias del Municipio de San José del Guaviare, en este plan se identifican riesgos de origen natural asociados a inundación y erosión de la margen derecha del río Guaviare con frecuencia de ocurrencia muy probable, si bien allí se proponen recomendaciones y acciones de mitigación del riesgo, se considera pertinente realizar una actualización de estos estudios.		
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Unidad Nacional de Gestión del Riesgo Aerocivil Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
	✓		
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Estudio de vulnerabilidad por inundación y erosión en la infraestructura de transporte aéreo	Cantidad de estudios de vulnerabilidad / Cantidad de estudios de vulnerabilidad programados		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b> Mejoramiento caminos ancestrales			
<b>PROYECTO:</b> Inventario, caracterización y mejoramiento de caminos ancestrales			<b>CÓDIGO</b> 113
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  ✓
	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 		
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Esta acción estratégica tiene como objeto llevar a cabo el inventario, caracterización y mejoramiento de la red de caminos ancestrales que se ha identificado en la región del Ámbito PATIS. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>En la región del Ámbito PATIS se ha identificado una red de senderos de alta importancia para la región, son vías de comunicación antiguas compuestas por caminos y rutas a través de las cuales, usualmente, transitan animales, personas caminando o en vehículos pequeños como motocicletas y bicicletas que movilizan bienes y mercancías. Se ha reconocido la importancia de los caminos ancestrales en la comunicación e integración interregional de las comunidades indígenas y grupos étnicos, para el año 2022 el Ministerio de Transporte ha identificado 150,65 kilómetros pertenecientes a los departamentos de Guainía, Vaupés, Vichada y Putumayo.</p> <p>A través de las distintas actividades desarrolladas en la consultoría y planes de vida de las comunidades se han identificado 687 kilómetros nuevos de caminos ancestrales en el departamento del Amazonas, 484 kilómetros en el departamento de Caquetá, 351 kilómetros adicionales en el departamento del Guainía, 6 kilómetros en el departamento del Guaviare, 135 kilómetros en el departamento de Putumayo y 2.332 kilómetros adicionales en el departamento de Vaupés.</p> <p>Este programa plantea el llevar a cabo el inventario, caracterización y mejoramiento de la red de caminos ancestrales para la comunicación e integración de las comunidades indígenas y los grupos étnicos, así como para el desarrollo de redes de negocios comunitarios, comercialización de productos agrícolas y el fomento del turismo de la región. Para ello, se propone seguir la arquitectura ancestral indígena, la incorporación de soluciones a restricciones naturales (humedales, paso de caños, etc.), así como el desarrollo de puntos de conectividad entre caminos y caños</p>		
<b>CANTIDADES:</b>	3.989	<i>Kilómetros de caminos ancestrales inventariados</i>	
	3.989	<i>Kilómetros de mejoramiento de caminos ancestrales</i>	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte		
	Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓	✓		
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
	Cantidad de km con mejoramiento y entregados a la comunidad indígena / Cantidad de km de mejoramiento programados		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Estudio de viabilidad de adopción de senderos ecológicos sostenibles			
<b>PROYECTO:</b>	Sendero ecológico vía Vista Hermosa - La Macarena		<b>CÓDIGO</b>	I14
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  ✓	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	El programa tiene como objeto evaluar la viabilidad de habilitar el desarrollo ecoturismo en el sendero, siempre y cuando se cumplan las condiciones técnicas, sociales y de seguridad necesarias para que la población local se beneficie de esta actividad y se recupere ambientalmente el territorio. Se considera la relevancia de la comunidad en los talleres regionales, lo que da un criterio importante para la priorización.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor complementario: San José del Guaviare - La Macarena			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Definir la condiciones para que se permita el ecoturismo en esta zona sin que esto afecte las áreas protegidas y establecer las formas adecuadas para el manejo de la biodiversidades que habita allí.</p> <p>Así mismo establecer los parámetros e indicadores que permitan realizar monitoreo y seguimiento a las actividades turísticas que se desarrollen en la zona. Se recomienda el tránsito y circulación de movilidad activa bajo los lineamientos de las entidades competentes.</p> <p>Definir y disponer de los recursos humanos, logísticos y económicos para la conservación del territorio.</p>			
<b>CANTIDADES:</b>				1 <i>Estudio</i>
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte, Parques Nacionales, Cormacarena.			
	Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓				
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Estudios de viabilidad de senderos ecológicos	Cantidad de estudios / Cantidad de estudios programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Infraestructura para la integración modal del transporte de pasajeros interurbanos		
<b>PROYECTO:</b>	Estudios de factibilidad de construcción de terminales terrestres de transporte de pasajeros	<b>CÓDIGO</b>	I15
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	FLUVIAL 	AÉREO 	CARRETERO  <b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere agrupar a las empresas de transporte intermunicipal en un sitio adecuado que permita ofrecer los servicios de transporte terrestre automotor nacional y regional tanto al transportador como al ciudadano mediante la gestión y operación sostenible en los principales centros poblados y estratégicos de ámbito PATIS. Por otro lado, poblaciones de menor jerarquía pero estratégicas, acorde con el crecimiento de la demanda, en el corto plazo se deberán definir este tipo de infraestructura en su territorio; para posteriormente, crear, habilitar, homologar y operar las terminales de transportes.		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Estudio de factibilidad para la creación y operación de un terminal de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera privada, pública o mixta, un estudio de factibilidad que contenga la justificación económica, operativa y técnica del proyecto. Es importante que los municipios que deben crear, habilitar, homologar u operar los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carga se acojan al decreto 2762 de 2001.  Definir dentro de su instrumento de planeación territorial y sistema de movilidad la creación y operación de un terminal de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera privada, pública o mixta.		
<b>CANTIDADES:</b>	4	<i>Estudios de factibilidad creación y operación terminal de transporte</i>	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático.		
	Instituto Nacional de Vías (INVIAS)		
	Inspecciones Fluviales.		
	Gerencia del PATIS		



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Infraestructura para la integración modal del transporte de pasajeros interurbanos			
<b>PROYECTO:</b>	Estudios de factibilidad de construcción de terminales terrestres de transporte de pasajeros en San José del Guaviare		<b>CÓDIGO</b>	115.1
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  ✓	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere un sitio adecuado que permita ofrecer los servicios de transporte terrestre automotor nacional y regional de una manera organizada y sostenible.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredores principales: San José del Guaviare - Inírida y San José del Guaviare - Mitú Corredor complementario: San José del Guaviare - La Macarena			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Municipios que deben presentar estudio de factibilidad para la creación y operación de un terminal de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera privada, pública o mixta: - San José del Guaviare			
<b>CANTIDADES:</b>	1		<i>Estudio</i>	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓				
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Estudio de factibilidad presentado ante el Ministerio de Transporte	Cantidad de estudios de factibilidad creación y operación terminal de transporte / Cantidad de estudios programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Infraestructura para la integración modal del transporte de pasajeros interurbanos			
<b>PROYECTO:</b>	Estudios de factibilidad de construcción de terminales terrestres de transporte de pasajeros corredor Puerto Asís - Mocoa - Pitalito (Ext) - Altamira (Ext) - Neiva (Ext)		<b>CÓDIGO</b>	115.2
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  ✓	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere un sitio adecuado que permita ofrecer los servicios de transporte terrestre automotor nacional y regional de una manera organizada y sostenible.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Puerto Asís - Mocoa			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Municipios que deben presentar estudio de factibilidad para la creación y operación de un terminal de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera privada, pública o mixta: - Mocoa (Ya presentó estudio) - Puerto Asís.			
<b>CANTIDADES:</b>			2	Estudio
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓				
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Estudio de factibilidad presentado ante el Ministerio de Transporte	Cantidad de estudios de factibilidad creación y operación terminal de transporte / Cantidad de estudios programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Infraestructura para la integración modal del transporte de pasajeros interurbanos			
<b>PROYECTO:</b>	Estudios de factibilidad de construcción de terminales terrestres de transporte de pasajeros corredor San Vicente del Caguán - Florencia - San José de Fragua - Villagarzón		<b>CÓDIGO</b>	115.3
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  ✓	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere un sitio adecuado que permita ofrecer los servicios de transporte terrestre automotor nacional y regional de una manera organizada y sostenible.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredores principales: San Vicente del Caguán - Florencia y Altamira - Florencia - Piamonte - San José de Fragua - Villagarzón			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Municipios que deben presentar estudio de factibilidad para la creación y operación de un terminal de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera privada, pública o mixta: - San Vicente del Caguán			
<b>CANTIDADES:</b>	1 Estudio			
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓				
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Estudio de factibilidad presentado ante el Ministerio de Transporte	Cantidad de estudios de factibilidad creación y operación terminal de transporte / Cantidad de estudios programados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	<b>Mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos</b>		
<b>PROYECTO:</b>	<b>Plan de mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos</b>	<b>CÓDIGO</b>	116.F
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b>  ✓	<b>CARRETERO</b>  ✓
	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 		
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Los pasos fronterizos tienen sus particularidades acordes al territorio y a la vocación fronteriza. De esta manera, la frontera con Ecuador posee una vocación de intercambio comercial, la frontera con Perú se caracteriza por un intercambio comercial de abastecimiento básico y la conservación ambiental, en la frontera con Brasil se comparten áreas de difícil acceso, un bajo intercambio comercial y alta presión por la actividad minera, la frontera con Venezuela se caracteriza por fluctuantes dinámicas, en este momento es una frontera de abastecimiento que requiere mejoramiento de acceso a los pasos fronterizos.		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Un Plan de mejoramiento de la infraestructura, operación y facilitación de los pasos fronterizos debe incluir el enfoque diferencial territorial y entre otros los siguientes aspectos: 1. Caracterización de las dinámicas de intercambio comercial fronterizo; 2. Caracterización de las dinámicas del tránsito de personas por los pasos fronterizos; 3. Inventario de pasos fronterizos formales e informales; 4. Proyectos de mejoramiento de la infraestructura de los pasos fronterizos que faciliten la conexión intermodal y el tránsito de personas y mercancías; 5. Proyectos de mejoramiento de la operación y facilitación del transporte de personas y mercancías con la implementación de los Centros Nacionales Fronterizos CENAF y/o los Centros Binacionales Fronterizos CEBAF, que contemplen los servicios, procesos, procedimientos, instalaciones, entidades, equipos, sistemas informáticos, espacios y demás aspectos necesarios para el desempeño integral y eficiente de las actividades de trámites, control y facilitación que se realizan en el paso de frontera (dentro de las actividades de control se hace referencia entre otros al control aduanero, control migratorio, control de tráfico de fauna y flora, control fito y zoonosanitario).		
<b>CANTIDADES:</b>	4	Planes de Mejoramiento Fronterizos	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES</b>	<b>1</b>	Ministerio de Transporte Ministerio de Ambiente INVIAS DNP Gobernaciones Alcaldías municipales. Gerencia del PATIS	
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Plan de mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos.	Cantidad de planes de mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos / Cantidad de planes aprobados		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos			
<b>PROYECTO:</b>	Plan de mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos capítulo frontera Colombia - Ecuador	<b>CÓDIGO</b>	I16.1_F	
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  ✓	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	La frontera con Ecuador se caracteriza por ser la frontera amazónica más dinámica en el tránsito de personas y mercancías. Es la puerta de entrada por vía terrestre a la Cuenca Amazónica uniendo las capitales de: Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia. Por vía fluvial el límite fronterizo El límite natural fronterizo es el Río San Miguel que se une con el Río Putumayo. Es necesario fortalecer y potenciar este paso fronterizo de gran importancia comercial para la región.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Puerto Asís - Orito - La Hormiga - San Miguel			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Un Plan de mejoramiento de la infraestructura, operación y facilitación de los pasos fronterizos debe incluir el enfoque diferencial territorial y entre otros los siguientes aspectos: 1. Caracterización de las dinámicas de intercambio comercial fronterizo; 2. Caracterización de las dinámicas del tránsito de personas por los pasos fronterizos; 3. Inventario de pasos fronterizos formales e informales; 4. Proyectos de mejoramiento de la infraestructura intermodal que faciliten la conexión intermodal en el tránsito de personas y mercancías teniendo en cuenta las vías de acceso y los embarcaderos sobre los ríos San Miguel (Puerto Colón, Teteye) y Putumayo (Puerto Ospina); 5. Proyectos de mejoramiento de la operación y facilitación del transporte de personas y mercancías con la implementación de los Centros Nacionales Fronterizos CENAF y/o los Centros Binacionales Fronterizos CEBAF, que contemplen los servicios, procesos, procedimientos, instalaciones, entidades, equipos, sistemas informáticos, espacios y demás aspectos necesarios para el desempeño integral y eficiente de las actividades de trámites, control y facilitación que se realizan en el paso de frontera (dentro de las actividades de control se hace referencia entre otros al control aduanero, control migratorio, control de tráfico de fauna y flora, control fito y zoonosanitario).			
<b>CANTIDADES:</b>	1	Plan de Mejoramiento Fronterizo		
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES</b>	1	Ministerio de Transporte		
		Ministerio de Ambiente		
		INVIAS		
		DNP		
		Gobernaciones Putumayo		
		Alcaldías municipales San Miguel, Puerto Asis y Valle del Guamuez		
		Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓				
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Plan de mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos.	Cantidad de planes de mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos. / Cantidad de planes aprobados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos		
<b>PROYECTO:</b>	Plan de mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos capítulo frontera Colombia - Perú	<b>CÓDIGO</b>	116.2_F
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>
	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>		
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	<p>La frontera con Perú se caracteriza por contar con extensos límites hídricos naturales como el Río Putumayo y el Río Amazonas. Estas hidro vías permiten el abastecimiento de sus centros poblados, principalmente el de Leticia. Es necesario fortalecer la infraestructura para optimizar el tránsito de personas y mercancías entre las naciones principalmente entre comunidades indígenas a lo largo de la frontera y del turismo en la región del Trapecio Amazónico. Es un área fronteriza de vocación ambiental, histórica y cultural.</p>		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Un Plan de mejoramiento de la infraestructura, operación y facilitación de los pasos fronterizos debe incluir el enfoque diferencial territorial y entre otros los siguientes aspectos: 1. Caracterización de las dinámicas de intercambio comercial fronterizo; 2. Caracterización de las dinámicas del tránsito de personas por los pasos fronterizos; 3. Diagnóstico de las necesidades de mejoramiento en la operación e infraestructura de transporte intermodal de los pasos fronterizos de Puerto Leguízamo, Puerto Alegría, Nueva Granada, Marandúa, Puerto Arica y El Encanto; 4. Proyectos de mejoramiento de la infraestructura de los pasos fronterizos que faciliten la conexión intermodal y el tránsito de personas y mercancías; 5. Proyectos de mejoramiento de la operación y facilitación del transporte de personas y mercancías con la implementación de los Centros Nacionales Fronterizos CENAF y/o los Centros Binacionales Fronterizos CEBAF, que contemplen los servicios, procesos, procedimientos, instalaciones, entidades, equipos, sistemas informáticos, espacios y demás aspectos necesarios para el desempeño integral y eficiente de las actividades de trámites, control y facilitación que se realizan en el paso de frontera (dentro de las actividades de control se hace referencia entre otros al control aduanero, control migratorio, control de tráfico de fauna y flora, control fito y zoonosanitario).</p>		
<b>CANTIDADES:</b>	1	Plan de Mejoramiento Fronterizo	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES</b>	<b>1</b>	Ministerio de Transporte	
		Ministerio de Ambiente	
		INVIAS	
		DNP	
		Gobernaciones Putumayo y Amazonas	
		Alcaldía municipal de Puerto Leguízamo	
		Gerencia del PATIS	
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Plan de mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos.	Cantidad de planes de mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos. / Cantidad de planes aprobados		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos		
<b>PROYECTO:</b>	Plan de mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos capítulo frontera Colombia - Brasil.	<b>CÓDIGO</b>	I16.3_F
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>
		<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 	
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	<p>La frontera con Brasil se caracteriza por sus abrupta geografía que dificulta el tránsito de personas y mercancías a lo largo de toda su extensión, no obstante, los acuerdos internacionales permiten la navegabilidad por gran parte del Río Amazonas en territorio brasilero para garantizar el autoabastecimiento de la capital amazónica de Leticia. En esta frontera se comparte una historia de ayuda mutua y de un gran flujo de personas que desarrollan la actividad turística en la región del Trapecio Amazónico. Corresponde al área de mayor conservación ambiental de la Amazonía colombiana por tanto es una frontera de vocación netamente ambiental.</p>		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	<p style="text-align: center;">Corredores principales: Puerto Asís - Leticia, San Jose del Guaviare - Mitú, San José del Guaviare - Inírida</p>		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Un Plan de mejoramiento de la infraestructura, operación y facilitación de los pasos fronterizos debe incluir el enfoque diferencial territorial y entre otros los siguientes aspectos: 1. Caracterización de las dinámicas de intercambio comercial fronterizo; 2. Caracterización de las dinámicas del tránsito de personas por los pasos fronterizos; 3. Diagnóstico de las necesidades de mejoramiento en la operación e infraestructura de transporte intermodal de los pasos fronterizos de Leticia, Tarapacá, Yavaraté, La Guadalupe; 4. Proyectos de mejoramiento de la infraestructura de los pasos fronterizos que faciliten la conexión intermodal y el tránsito de personas y mercancías; 5. Proyectos de mejoramiento de la operación y facilitación del transporte de personas y mercancías con la implementación de los Centros Nacionales Fronterizos CENAF y/o los Centros Binacionales Fronterizos CEBAF, que contemplen los servicios, procesos, procedimientos, instalaciones, entidades, equipos, sistemas informáticos, espacios y demás aspectos necesarios para el desempeño integral y eficiente de las actividades de trámites, control y facilitación que se realizan en el paso de frontera (dentro de las actividades de control se hace referencia entre otros al control aduanero, control migratorio, control de tráfico de fauna y flora, control fito y zoonosanitario).</p>		
<b>CANTIDADES:</b>	1	Plan de Mejoramiento Fronterizo	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES</b>	<b>1</b>	Ministerio de Transporte Ministerio de Ambiente INVIAS DNP Gobernaciones Amazonas, Vaupés y Guainía Alcaldías municipales de Leticia y Mitú Gerencia del PATIS	
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Plan de mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos.	Cantidad de planes de mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos. / Cantidad de planes aprobados		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL SOSTENIBLE

<b>PROGRAMA:</b>	Mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos			
<b>PROYECTO:</b>	Plan de mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos capítulo frontera Colombia - Venezuela.	<b>CÓDIGO</b>	116.4_F	
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>  <input type="checkbox"/>
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	<p>La frontera con Venezuela se caracteriza por ser un área de gran complejidad geográfica al unir las cuencas del Amazonas con la del Orinoco mediante los ríos que sirven de límite natural y que pintan la frontera de forma vertical el Orinoco y el Río Negro, los cuales se unen por el brazo del Casiquiare. Esta frontera se ha caracterizado por grandes desacuerdos en la navegabilidad de estos ríos, lo que dificulta el tránsito de personas y mercancías a lo largo de la frontera. Las dinámicas económicas y las divisiones de las políticas binacionales dificultan la vida de los habitantes fronterizos. Actualmente, la frontera se abastece por el tránsito de mercancías del lado colombiano, las cuales provienen desde el interior del país por los ríos Guaviare y Vichada. La frontera presenta también presiones de tipo ambiental por la presencia de minería ilegal. Es un área fronteriza de protección y vocación netamente ambiental.</p>			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San José del Guaviare - Inírida			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Un Plan de mejoramiento de la infraestructura, operación y facilitación de los pasos fronterizos debe incluir el enfoque diferencial territorial y entre otros los siguientes aspectos: 1. Caracterización de las dinámicas de intercambio comercial fronterizo; 2. Caracterización de las dinámicas del tránsito de personas por los pasos fronterizos; 3. Diagnóstico de las necesidades de mejoramiento en la operación e infraestructura de transporte intermodal de los pasos fronterizos de La Guadalupe, San Felipe, Puerto Colombia, Inírida, Cacagual; 4. Proyectos de mejoramiento de la infraestructura de los pasos fronterizos que faciliten la conexión intermodal y el tránsito de personas y mercancías; 5. Proyectos de mejoramiento de la operación y facilitación del transporte de personas y mercancías con la implementación de los Centros Nacionales Fronterizos CENAF y/o los Centros Binacionales Fronterizos CEBAF, que contemplen los servicios, procesos, procedimientos, instalaciones, entidades, equipos, sistemas informáticos, espacios y demás aspectos necesarios para el desempeño integral y eficiente de las actividades de trámites, control y facilitación que se realizan en el paso de frontera (dentro de las actividades de control se hace referencia entre otros al control aduanero, control migratorio, control de tráfico de fauna y flora, control fito y zoonosanitario).</p>			
<b>CANTIDADES:</b>	1	Plan de Mejoramiento Fronterizo		
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES</b>	<b>1</b>	Ministerio de Transporte		
		Ministerio de Ambiente		
		INVIAS		
		DNP		
		Gobernaciones Guainía		
		Alcaldía municipal de Inírida		
	Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
<input checked="" type="checkbox"/>				
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Plan de mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos.	Cantidad de planes de mejoramiento de la infraestructura y operación de los pasos fronterizos. / Cantidad de planes aprobados			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## OPERACIÓN DE TRANSPORTE DIFERENCIADA PARA LA AMAZONÍA

<b>PROGRAMA:</b>	Estructuración y fortalecimiento del sistema de transporte público fluvial de pasajeros y de carga para la prestación eficiente del servicio		
<b>PROYECTO:</b>	Conformación del censo de flota de transporte fluvial		<b>CÓDIGO</b> O1.1
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input type="checkbox"/>
	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>  <input type="checkbox"/>		
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Contar con información primaria de la situación actual de la flota del sistema de transporte público fluvial de pasajeros y de carga es importante para detectar las falencias o problemáticas del sector, y de esta manera plantear soluciones y acciones enfocadas a ofrecer un servicio eficiente.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Actualización del censo de flota de transporte público fluvial de pasajeros, turismo y carga y determinación de tipología de flota en operación		
<b>CANTIDADES:</b>	1		Estudio
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático, Inspecciones fluviales, Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>
<input checked="" type="checkbox"/>			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Porcentaje de estudios realizados	Estudios realizados/estudios programados * 100		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## OPERACIÓN DE TRANSPORTE DIFERENCIADA PARA LA AMAZONÍA

<b>PROGRAMA:</b>	Estructuración y fortalecimiento del sistema de transporte público fluvial de pasajeros y de carga para la prestación eficiente del servicio		
<b>PROYECTO:</b>	Actualización de la norma de especificaciones técnicas de embarcaciones	<b>CÓDIGO</b>	O1.2
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input type="checkbox"/>
		<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 	
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Es importante que desde el Gobierno Nacional garantice que las personas que utilizan este sistema de transporte lo hagan mediante embarcaciones seguras y eficientes con el ambiente. Por lo tanto, es importante, establecer reglamentos técnicos con las especificaciones para los importadores, ensambladores, fabricantes y comercializadores de embarcaciones del país.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Establecer las especificaciones y requisitos que deben cumplir los planos de embarcaciones y artefactos fluviales para su aprobación y autorización de operación, incluyendo la consideración de uso de energéticos de bajas o cero emisiones. Se debe contemplar la implementación de accesos tecnológicos para el monitoreo.</p> <p>Establecer la vida útil recomendada a partir de las condiciones actuales de la flota identificadas en el censo y las recomendaciones técnicas actualizadas.</p> <p>Referencia Decreto 2049 de 1956.</p>		
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático, inspecciones fluviales, Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Porcentaje de estudios realizados	Norma actualizada/norma por actualizar * 100		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## OPERACIÓN DE TRANSPORTE DIFERENCIADA PARA LA AMAZONÍA

<b>PROGRAMA:</b>	Estructuración y fortalecimiento del sistema de transporte público fluvial de pasajeros y de carga para la prestación eficiente del servicio		
<b>PROYECTO:</b>	Análisis del modelo de delegación del servicio de transporte público fluvial	<b>CÓDIGO</b>	O1.3
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input type="checkbox"/>
		<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 	
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	<p>A partir de las Encuestas de percepción realizadas para el presente estudio, donde los encuestados manifestaron que actualmente se tienen con altos costos y servicios deficientes (flota antigua e insegura, falta de frecuencias, mal trato del personal, entre otros) para movilizarse en el ámbito PATIS en los diferentes modos de transporte disponibles (terrestre, aéreo y fluvial). Es importante, que la autoridad competente del gobierno nacional revise si las condiciones actuales para otorgar la habilitación para prestar el servicio de transporte público fluvial responde a las dinámicas actuales de la población de la región y al cumplimiento de las condiciones por las cuales fueron habilitadas.</p>		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Se pretende analizar la actual forma de delegación y remuneración de los operadores de transporte fluvial, de forma que se analice la necesidad y pertinencia de modificación del esquema actual, de forma que los incentivos a la operación permitan garantizar la prestación del servicio incluso en condiciones de baja demanda.</p>		
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte, Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Porcentaje de estudios realizados	Estudios realizados/estudios programados * 100		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## OPERACIÓN DE TRANSPORTE DIFERENCIADA PARA LA AMAZONÍA

<b>PROGRAMA:</b>	Estructuración y fortalecimiento del sistema de transporte público fluvial de pasajeros y de carga para la prestación eficiente del servicio		
<b>PROYECTO:</b>	Estudio de demanda de transporte fluvial		<b>CÓDIGO</b> O1.4
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input type="checkbox"/>
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	<p>La planificación del transporte juega un papel muy importante para el crecimiento y desarrollo sostenible de un corredor, tramo, ciudad o región. A través de la realización de un estudio de la demanda, se puede conocer y entender las necesidades de los desplazamientos de las personas y cargas actuales y a futuro, así como la demanda insatisfecha. De igual modo, las condiciones actuales de la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y carga. Para finalmente, prever las inversiones necesarias en términos de flota, infraestructura y de equipos, para atender esos desplazamientos de la mejor manera y al menor costo posible.</p>		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Esta acción estratégica está encaminada a realizar un estudio de demanda de transporte de pasajeros y de carga en los tramos de las vías fluviales donde se ha identificado oferta de transporte fluvial y que no cuentan actualmente con rutas de servicio público de transporte formal.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Río Unilla/Vaupés: Calamar - Mitú</li> <li>-Río San Miguel: Tramo Fluvial San Miguel - Teteyé</li> <li>-Río Caguán: San Vicente del Caguán - Cartagena del Chairá - Monserrate</li> <li>-Río Inírida: Tomachipán - La Paz - Morichal - Inírida</li> <li>-Río Inírida: Puerto Inírida - Morichal</li> <li>-Río negro: Tramo Puerto Colombia - La Guadalupe</li> <li>- Río Vichada: Cumaribo - Puerto Nariño</li> <li>-Río Orinoco: Puerto Nariño - Inírida</li> </ul>		
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte, Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Porcentaje de estudios realizados	Estudios realizados/estudios programados * 100		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## OPERACIÓN DE TRANSPORTE DIFERENCIADA PARA LA AMAZONÍA

<b>PROGRAMA:</b>	Estructuración y fortalecimiento del sistema de transporte público fluvial de pasajeros y de carga para la prestación eficiente del servicio		
<b>PROYECTO:</b>	Revisión de incentivos destinados para la reducción de costos tarifarios del transporte público fluvial		<b>CÓDIGO</b> O1.5
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input type="checkbox"/>
	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>  <input type="checkbox"/>		
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	<p>En las encuestas de percepción realizadas para el presente estudio, se manifestó que actualmente los usuarios incurren en altos costos y servicios con baja frecuencia para movilizarse en el ámbito PATIS. En este sentido, resulta relevante analizar la posibilidad de implementación de mecanismos que faciliten la asequibilidad del servicio de transporte. Dentro de estos mecanismos es pertinente considerar incentivos que pueden ser de tipo tributario, dirigidos a los ofertantes del servicio, o auxilios de asistencia económica (subsidios) dirigidos a los demandantes del servicio, entre otros mecanismos que de manera individual o concomitante permitan la reducción en los costos finales al usuario. La revisión debe contemplar diferentes fuentes de financiación, montos y sostenibilidad del incentivo, así como el marco técnico y jurídico pertinente.</p>		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Análisis de incentivos para la operación del transporte fluvial orientado a la reducción en los costos finales al usuario, con el fin de considerar su impacto en la definición de tarifas al usuario.</p>		
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte, Departamento Nacional de Planeación, Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Porcentaje de estudios realizados	Estudios realizados/estudios programados * 100		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## OPERACIÓN DE TRANSPORTE DIFERENCIADA PARA LA AMAZONÍA

<b>PROGRAMA:</b>	Estructuración y fortalecimiento del sistema de transporte público fluvial de pasajeros y de carga para la prestación eficiente del servicio		
<b>PROYECTO:</b>	Estructuración técnica, tecnológica, legal y financiera del servicio de transporte público fluvial de pasajeros.		<b>CÓDIGO</b>
			O1.6
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input type="checkbox"/>
	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>  <input type="checkbox"/>		
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	<p>A partir del diagnóstico participativo desarrollado en los distintos ciclos de talleres y las actividades ejecutadas en los trabajos de campo se ha identificado que las tarifas de transporte fluvial de pasajeros pueden resultar elevadas para los usuarios que realizan sus viajes fluviales al interior del área del ámbito PATIS, además de esto se ha identificado que las rutas de transporte fluvial se asignan por solicitud directa de las empresas, esto conlleva a que las rutas se concentren en aquellos trayectos que representan mayores demandas de transporte que permitan una rentabilidad financiera a partir de las tarifas del usuario.</p>		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Este proyecto de consultoría tiene por objetivo estructurar un sistema de rutas de pasajeros que garantice la cobertura y niveles de servicio a los usuarios, con tarifas asequibles y una operación viable desde el punto de vista financiero para las empresas operadoras de estos servicios.</p>		
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte, Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Porcentaje de estudios realizados	Estudios realizados/estudios programados * 100		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## OPERACIÓN DE TRANSPORTE DIFERENCIADA PARA LA AMAZONÍA

<b>PROGRAMA:</b>	Estructuración y fortalecimiento del sistema de transporte público fluvial de pasajeros y de carga para la prestación eficiente del servicio		
<b>PROYECTO:</b>	Estructuración técnica, tecnológica, legal y financiera del servicio de transporte público fluvial de carga.		<b>CÓDIGO</b> O1.7
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b> <input type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b> <input type="checkbox"/>
	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> <input type="checkbox"/>		
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	<p>A partir del diagnóstico participativo desarrollado en los distintos ciclos de talleres y las actividades ejecutadas en los trabajos de campo se ha identificado que las rutas de transporte fluvial de carga ofertadas a los usuarios con necesidades de transporte desde y hacia el interior del ámbito PATIS, pueden resultar insuficientes en cobertura y presentan tarifas de transporte elevadas, lo cual se asocia al alto costo de los energéticos utilizados para la movilización de transporte de carga. Adicionalmente se ha identificado que las rutas de transporte fluvial de carga desarrollan su operación con dificultades logísticas y en presencia de una alta informalidad en la prestación del servicio.</p>		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Este proyecto de consultoría tiene por objetivo estructurar un sistema de rutas de transporte de carga que garantice la adecuada cobertura y capacidad de transporte, con tarifas asequibles y una operación viable desde el punto de vista financiero para las empresas operadoras de estos servicios.</p>		
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Porcentaje de estudios realizados	Estudios realizados/estudios programados * 100		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## OPERACIÓN DE TRANSPORTE DIFERENCIADA PARA LA AMAZONÍA

<b>PROGRAMA:</b> Formulación Planes de seguridad fluvial Ámbito PATIS			
<b>PROYECTO:</b> Formulación piloto de planes de seguridad fluvial			<b>CÓDIGO</b> O2.1
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  <b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Los planes de seguridad son los instrumentos de planificación que consigna dentro de un documento las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes Inspecciones fluviales dentro de una jurisdicción. Dichas acciones están encaminadas a prevenir accidentes entre embarcaciones, garantizar la seguridad de los pasajeros, tripulantes y carga al momento de los desplazamientos, disminuir los efectos que puedan generarse cuando se presente un accidente fluvial, la atención y emergencias antes situaciones de riesgo, entre otros.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Este Proyecto busca llevar a cabo la formulación de Planes Piloto de seguridad fluvial para las vías fluviales navegables pertenecientes a las inspecciones fluviales del ámbito PATIS. Su concepción debe considerar la confluencia de diferentes modos y medios de transporte. Se considera en una primer fase iniciar con los planes fluviales de: - San Vicente del Caguán - Cartagena del Chairá - Río Caquetá (Inspección fluvial Cartagena del Chairá) -Puerto Asís - Leticia (Inspecciones fluviales de Leticia, Puerto Asís y Puerto Leguizamo) -San José del Guaviare - Inírida (Inspecciones fluviales de Puerto Inírida y San José de Guaviare) -Puerto Guzmán - Solano (Inspección fluvial Solano)		
<b>CANTIDADES:</b>	4	Estudio de consultoría para la formulación del Plan de Seguridad Fluvial	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático, inspecciones fluviales. Instituto Nacional de Vías. Agencia Nacional de Seguridad Vial, Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Porcentaje de estudios realizados	Estudios realizados/estudios programados * 100		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## OPERACIÓN DE TRANSPORTE DIFERENCIADA PARA LA AMAZONÍA

<b>PROGRAMA:</b> Formulación Planes de seguridad fluvial Ámbito PATIS			
<b>PROYECTO:</b> Formulación Plan de seguridad fluvial - Inspección Fluvial Cartagena del Chairá			<b>CÓDIGO</b> O2.2
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input type="checkbox"/>
	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>  <input type="checkbox"/>		
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	El plan de seguridad fluvial contiene las acciones para fomentar la seguridad en la navegación al momento de la prestación del servicio transporte de pasajeros y carga en mira de evitar accidentes en la jurisdicción de la inspección fluvial.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San Vicente del Caguán - Cartagena del Chairá - Remolinos del Caguán		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Este Proyecto busca llevar a cabo la formulación del Plan de seguridad fluvial para las vías fluviales pertenecientes a la inspección fluvial Cartagena del Chairá. Su concepción debe considerar la confluencia de diferentes modos y medios de transporte.		
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio de consultoría para la formulación del Plan de Seguridad Fluvial	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático		
	Inspección Fluvial Cartagena del Chairá		
	Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Porcentaje de estudios realizados	Estudios realizados/estudios programados * 100		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## OPERACIÓN DE TRANSPORTE DIFERENCIADA PARA LA AMAZONÍA

<b>PROGRAMA:</b> Formulación Planes de seguridad fluvial Ámbito PATIS			
<b>PROYECTO:</b> Formulación Plan de seguridad fluvial - Inspección Fluvial Leticia			<b>CÓDIGO</b> O2.3
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  <b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	El plan de seguridad fluvial contiene las acciones para fomentar la seguridad en la navegación al momento de la prestación del servicio transporte de pasajeros y carga en mira de evitar accidentes en la jurisdicción de la inspección fluvial.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Este Proyecto busca llevar a cabo la formulación del Plan de seguridad fluvial para las vías fluviales pertenecientes a la inspección fluvial del municipio de Leticia. Su concepción debe considerar la confluencia de diferentes modos y medios de transporte.		
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio de consultoría para la formulación del Plan de Seguridad Fluvial	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático		
	Inspección Fluvial Leticia		
	Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b> ✓	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Porcentaje de estudios realizados	Estudios realizados/estudios programados * 100		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## OPERACIÓN DE TRANSPORTE DIFERENCIADA PARA LA AMAZONÍA

**PROGRAMA:** Formulación Planes de seguridad fluvial Ámbito PATIS

**PROYECTO:** Formulación Plan de seguridad fluvial - Inspección Fluvial Puerto Asís

**CÓDIGO**

O2.4

**MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:**

**FLUVIAL**



**AÉREO**



**CARRETERO**



**MEDIOS ALTERNATIVOS**



**JUSTIFICACIÓN:**

El plan de seguridad fluvial contiene las acciones para fomentar la seguridad en la navegación al momento de la prestación del servicio transporte de pasajeros y carga en mira de evitar accidentes en la jurisdicción de la inspección fluvial.

**CORREDOR DE INTERVENCIÓN:**

Corredor principal: Puerto Asís - Leticia

**DESCRIPCIÓN:**

Este Proyecto busca llevar a cabo la formulación del Plan de seguridad fluvial para las vías fluviales pertenecientes a la inspección fluvial Puerto Asís. Su concepción debe considerar la confluencia de diferentes modos y medios de transporte.

**CANTIDADES:**

1

Estudio de consultoría para la formulación del Plan de Seguridad Fluvial

**ENTIDADES PARTICIPANTES:**

Ministerio de Transporte: Grupo acuático

Inspección Fluvial Puerto Asís

Gerencia del PATIS

### HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN

**Corto Plazo (2022-2030)**

**Mediano Plazo (2031-2040)**

**Largo Plazo (2040-2055)**



### METAS

**DEFINICIÓN**

**INDICADOR**

Porcentaje de estudios realizados

Estudios realizados/estudios programados \* 100

### FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO

Anual



## OPERACIÓN DE TRANSPORTE DIFERENCIADA PARA LA AMAZONÍA

<b>PROGRAMA:</b> Formulación Planes de seguridad fluvial Ámbito PATIS			
<b>PROYECTO:</b> Formulación Plan de seguridad fluvial - Inspección Fluvial Puerto Inírida			<b>CÓDIGO</b> O2.5
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b>  <b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	El plan de seguridad fluvial contiene las acciones para fomentar la seguridad en la navegación al momento de la prestación del servicio transporte de pasajeros y carga en mira de evitar accidentes en la jurisdicción de la inspección fluvial.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San José del Guaviare - Inírida		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Este Proyecto busca llevar a cabo la formulación del Plan de seguridad fluvial para las vías fluviales pertenecientes a la inspección fluvial Puerto Inírida. Su concepción debe considerar la confluencia de diferentes modos y medios de transporte.		
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio de consultoría para la formulación del Plan de Seguridad Fluvial	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático		
	Inspección Fluvial Puerto Inírida		
	Gerencia del PATIS		
HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓			
METAS			
DEFINICIÓN	INDICADOR		
Porcentaje de estudios realizados	Estudios realizados/estudios programados * 100		
FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO			
Anual			



## OPERACIÓN DE TRANSPORTE DIFERENCIADA PARA LA AMAZONÍA

<b>PROGRAMA:</b>	Formulación Planes de seguridad fluvial Ámbito PATIS			
<b>PROYECTO:</b>	Formulación Plan de seguridad fluvial - Inspección Fluvial Puerto Leguízamo		<b>CÓDIGO</b>	O2.6
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	El plan de seguridad fluvial contiene las acciones para fomentar la seguridad en la navegación al momento de la prestación del servicio transporte de pasajeros y carga en mira de evitar accidentes en la jurisdicción de la inspección fluvial.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Puerto Asís - Leticia			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Este Proyecto busca llevar a cabo la formulación del Plan de seguridad fluvial para las vías fluviales pertenecientes a la inspección fluvial Puerto Leguízamo. Su concepción debe considerar la confluencia de diferentes modos y medios de transporte.			
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio de consultoría para la formulación del Plan de Seguridad Fluvial		
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático			
	Inspección Fluvial Puerto Leguízamo			
	Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓				
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Porcentaje de estudios realizados	Estudios realizados/estudios programados * 100			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## OPERACIÓN DE TRANSPORTE DIFERENCIADA PARA LA AMAZONÍA

<b>PROGRAMA:</b> Formulación Planes de seguridad fluvial Ámbito PATIS			
<b>PROYECTO:</b> Formulación Plan de seguridad fluvial - Inspección Fluvial San José del Guaviare			<b>CÓDIGO</b> O2.7
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input type="checkbox"/>
	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>  <input type="checkbox"/>		
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	El plan de seguridad fluvial contiene las acciones para fomentar la seguridad en la navegación al momento de la prestación del servicio transporte de pasajeros y carga en mira de evitar accidentes en la jurisdicción de la inspección fluvial.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: San José del Guaviare - Inírida		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Este Proyecto busca llevar a cabo la formulación del Plan de seguridad fluvial para las vías fluviales pertenecientes a la inspección fluvial San José del Guaviare. Su concepción debe considerar la confluencia de diferentes modos y medios de transporte.		
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio de consultoría para la formulación del Plan de Seguridad Fluvial	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático Inspección Fluvial San José del Guaviare Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Porcentaje de estudios realizados	Estudios realizados/estudios programados * 100		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## OPERACIÓN DE TRANSPORTE DIFERENCIADA PARA LA AMAZONÍA

<b>PROGRAMA:</b> Formulación Planes de seguridad fluvial Ámbito PATIS			
<b>PROYECTO:</b> Formulación Plan de seguridad fluvial - Inspección Fluvial Solano			<b>CÓDIGO</b> O2.8
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input type="checkbox"/>
	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>  <input type="checkbox"/>		
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	El plan de seguridad fluvial contiene las acciones para fomentar la seguridad en la navegación al momento de la prestación del servicio transporte de pasajeros y carga en mira de evitar accidentes en la jurisdicción de la inspección fluvial.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Corredor principal: Florencia - Solano - La Pedrera		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Este Proyecto busca llevar a cabo la formulación del Plan de seguridad fluvial para las vías fluviales pertenecientes a la inspección fluvial Solano. Su concepción debe considerar la confluencia de diferentes modos y medios de transporte.		
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio de consultoría para la formulación del Plan de Seguridad Fluvial	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático Inspección Fluvial Solano Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Porcentaje de estudios realizados	Estudios realizados/estudios programados * 100		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## OPERACIÓN DE TRANSPORTE DIFERENCIADA PARA LA AMAZONÍA

<b>PROGRAMA:</b>	Fortalecimiento de la operación de transporte aéreo de pasajeros y carga con enfoque social de servicio y accesibilidad		
<b>PROYECTO:</b>	Estudios de inventario, caracterización y necesidad de renovación de flota aérea de operación local en el ámbito PATIS		<b>CÓDIGO</b> O3.1
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b> 
	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 		
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Algunas de las aeronaves en operación en el ámbito PATIS ya llevan operando tiempo considerable en la industria nacional en sus versiones más antiguas, por lo tanto, es pertinente evaluar la necesidad de renovación de flota.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Estudio para determinar las especificaciones de flota aérea de operación local en el ámbito PATIS y recomendaciones respecto a la renovación.</p> <p>En consideración a los costos, es relevante evaluar las mejoras implementadas en la flota actual frente a las que actualmente se ofrecen en aeronaves con nuevas, así como un análisis de los mecanismos de financiación para su adquisición, teniendo en cuenta la labor social que estas prestarían en la región.</p>		
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES</b>	Ministerio de Transporte		
	Aerocivil		
	Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Porcentaje de estudios realizados	Estudios realizados/estudios programados * 100		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## OPERACIÓN DE TRANSPORTE DIFERENCIADA PARA LA AMAZONÍA

<b>PROGRAMA:</b>	Fortalecimiento de la operación de transporte aéreo de pasajeros y carga con enfoque social de servicio y accesibilidad			
<b>PROYECTO:</b>	Estructuración del sistema de transporte público aéreo de pasajeros y de carga para la conectividad interna de la región		<b>CÓDIGO</b>	O3.2
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b>  ✓	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	Se requiere fortalecer la red de rutas aéreas para atención interna en el ámbito PATIS, en la medida en que en la actualidad el servicio resulta estar concentrado en rutas que obligan a recorridos hasta el centro del país, elevando los costos y tiempos de viaje. Las rutas internas resultan costosas y con bajas frecuencias.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Se plantea la estructuración de la prestación del servicio de transporte aéreo social del PATIS, considerando de manera integral aspectos como rutas, frecuencias, demanda, flota aérea, infraestructura, tarifas, modelo de gestión y operación, entre otros.			
<b>CANTIDADES:</b>	1		Estudio	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES</b>	Ministerio de Transporte			
	Aerocivil			
	Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓				
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Porcentaje de estudios realizados	Estudios realizados/estudios programados * 100			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## OPERACIÓN DE TRANSPORTE DIFERENCIADA PARA LA AMAZONÍA

<b>PROGRAMA:</b>	Fortalecimiento de la operación de transporte aéreo de pasajeros y carga con enfoque social de servicio y accesibilidad		
<b>PROYECTO:</b>	Revisión y ajuste del modelo de delegación de la propiedad y administración de aeropuertos y pistas en el ámbito PATIS		<b>CÓDIGO</b> O3.3
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b> 
	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 		
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	El programa busca disponer de un inventario actualizado de pistas autorizadas y analizar el modelo de propiedad y administración para definir esquemas adecuados de operación a futuro.		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	El modelo de propiedad, administración y operación de la infraestructura aeronáutica debe facilitar su adecuación a las necesidades del servicio a pasajeros y carga, el mantenimiento oportuno y contar con mecanismos de seguimiento a las inversiones que se realicen.		
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES</b>	Ministerio de Transporte Aerocivil Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Porcentaje de estudios realizados	Estudios realizados/estudios programados * 100		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## OPERACIÓN DE TRANSPORTE DIFERENCIADA PARA LA AMAZONÍA

<b>PROGRAMA:</b>	Fortalecimiento de la operación de transporte aéreo de pasajeros y carga con enfoque social de servicio y accesibilidad		
<b>PROYECTO:</b>	Revisión de incentivos destinados para la reducción de costos tarifarios del transporte público aéreo		<b>CÓDIGO</b> O3.4
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b> 
	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 		
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	<p>En las encuestas de percepción realizadas para el presente estudio, se manifestó que actualmente los usuarios incurrir en altos costos y servicios con baja frecuencia para movilizarse en el ámbito PATIS. En este sentido, resulta relevante analizar la posibilidad de implementación de mecanismos que faciliten la asequibilidad del servicio de transporte. Dentro de estos mecanismos es pertinente considerar incentivos que pueden ser de tipo tributario, dirigidos a los ofertantes del servicio, o auxilios de asistencia económica (subsidios) dirigidos a los demandantes del servicio, entre otros mecanismos que de manera individual o concomitante permitan la reducción en los costos finales al usuario. La revisión debe contemplar diferentes fuentes de financiación, montos y sostenibilidad del incentivo, así como el marco técnico y jurídico pertinente.</p>		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Análisis de incentivos para la operación del transporte aéreo orientado a la reducción en los costos finales al usuario, con el fin de considerar su impacto en la definición de tarifas al usuario.		
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte, Departamento Nacional de Planeación Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
✓			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Porcentaje de estudios realizados	Estudios realizados/estudios programados * 100		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## ASCENSO TECNOLÓGICO E INNOVACIÓN HACIA TECNOLOGÍAS DE CERO Y BAJAS EMISIONES

**PROGRAMA:** Transición a medios de transporte basados en energías alternativas de cero y bajas emisiones

**PROYECTO:** Estudio de factibilidad de uso de energías alternativas para el transporte fluvial **CÓDIGO** AT1.1

<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
--	--	---	---	---

**JUSTIFICACIÓN:** La búsqueda por energía asequible y no contaminante forma parte de los 17 objetivos de desarrollo sostenible adoptados por las Naciones Unidas en septiembre del 2015. La movilidad de personas y carga, tiene un peso importante dentro del desarrollo sostenible por los efectos ambientales, sociales y económicos que implican esta actividad. Por lo tanto existe una clara necesidad de reducir el consumo de combustibles fósiles y pasar el uso de energías renovable.

**CORREDOR DE INTERVENCIÓN:** Ámbito PATIS

**DESCRIPCIÓN:** Este proyecto esta encaminado a viabilizar el uso de energías alternativas para el movimiento de embarcaciones fluviales para pasajeros y carga. Debe contemplar análisis técnicos, legales y financieros para la implementación de diferentes energéticos de bajas o cero emisiones, y definir la hoja de ruta para implementar la operación.

**CANTIDADES:** 1 Estudio

**ENTIDADES PARTICIPANTES:**

- Ministerio de Transporte: Grupo acuático, inspecciones fluviales
- Unidad de Planeación Minero-Energética
- Ministerio de Ambiente
- Gerencia del PATIS

### HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN

<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>
✓		

### METAS

DEFINICIÓN	INDICADOR
Porcentaje de estudios realizados	Estudios realizados/estudios programados * 100

### FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO

Anual



## ASCENSO TECNOLÓGICO E INNOVACIÓN HACIA TECNOLOGÍAS DE CERO Y BAJAS EMISIONES

<b>PROGRAMA:</b>	Transición a medios de transporte basados en energías alternativas de bajas o cero emisiones			
<b>PROYECTO:</b>	Implementación plan piloto de energía solar para el transporte fluvial de pasajeros en Leticia y Puerto Inírida.		<b>CÓDIGO</b>	AT1.2
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  ✓	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b> 
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	El proyecto piloto permitirá analizar la ventajas y limitaciones que ofrece la operación del transporte fluvial mediante energía solar en comparación a la operación actual que en su gran mayoría utiliza fuentes fósiles. De igual manera, el proyecto busca impulsar y dar visibilidad a la movilidad eléctrica en modo fluvial en el país, esta tecnología basada en energía solar ha sido probada en muchos lugares del mundo, incluido América Latina. En general, el proyecto permite avanzar y crear posibilidades para mejorar la integración social y económica de las comunidades amazónicas mediante medios de transporte basado en energías alternativas.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Este proyecto se orienta a realizar un piloto de operación del transporte fluvial que use energía solar fotovoltaica para su desplazamiento. Implica poner en operación de prueba embarcaciones destinadas al trasporte de pasajeros, con el fin de construir una batería de indicadores sobre la operación, costos, externalidades asociadas, así como identificar barreras y oportunidades para su implementación.			
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio		
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático, inspecciones fluviales			
	Unidad de Planeación Minero-Energética			
	Ministerio de Ambiente			
	Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓				
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>			
Porcentaje de estudios realizados	Estudios realizados/estudios programados * 100			
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				



## ASCENSO TECNOLÓGICO E INNOVACIÓN HACIA TECNOLOGÍAS DE CERO Y BAJAS EMISIONES

<b>PROGRAMA:</b>	Transición a medios de transporte basados en energías alternativas de bajas o cero emisiones		
<b>PROYECTO:</b>	Implementación plan piloto para el uso de Nautigas en el departamento de Caquetá y Guaviare		<b>CÓDIGO</b> AT1.3
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b>  <input checked="" type="checkbox"/>	<b>AÉREO</b>  <input type="checkbox"/>	<b>CARRETERO</b>  <input type="checkbox"/>
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	<p>El proyecto piloto permitirá analizar la ventajas y limitaciones que ofrece la operación del transporte fluvial mediante nautigas en comparación a la operación actual. De igual manera, el proyecto busca reducir el impacto ambiental de esta actividad mediante el desarrollo y despliegue de tecnologías basadas en energías alternativas. En general, el proyecto permite avanzar y crear posibilidades para mejorar la integración social y económica de las comunidades amazónicas mediante medios de transporte basado en energías alternativas.</p>		
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS		
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Este proyecto se orienta a realizar un piloto de operación del transporte fluvial que use nautigas para su desplazamiento.</p> <p>Implica poner en operación de prueba embarcaciones destinadas al transporte de pasajeros, con el fin de construir una batería de indicadores sobre la operación, costos, externalidades asociadas, así como identificar barreras y oportunidades para su implementación.</p>		
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático, inspecciones fluviales Unidad de Planeación Minero-Energética Ministerio de Ambiente Gerencia del PATIS		
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>			
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>			
<b>METAS</b>			
<b>DEFINICIÓN</b>	<b>INDICADOR</b>		
Porcentaje de estudios realizados	Estudios realizados/estudios programados * 100		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>			
Anual			



## ASCENSO TECNOLÓGICO E INNOVACIÓN HACIA TECNOLOGÍAS DE CERO Y BAJAS EMISIONES

<b>PROGRAMA:</b>		Inclusión de medios alternativos de transporte para la Amazonía		
<b>PROYECTO:</b>		Estudios de viabilidad para el uso de medios alternativos de transporte		<b>CÓDIGO</b>
				AT2.1
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	<b>FLUVIAL</b> 	<b>AÉREO</b> 	<b>CARRETERO</b> 	<b>MEDIOS ALTERNATIVOS</b>  ✓
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	En la Amazonia el transporte fluvial ha sido y es el principal modo de transporte para pasajeros y turísticas, inclusive en algunas zonas es el único modo de transporte. Por lo tanto, se debe estudiar la inclusión de medios alternativos (hidroaviones, aerodeslizadores, dirigibles drones) aprovechando la extensa red fluvial y pistas de aterrizaje de la región para llegar a zonas remotas. Por lo tanto, es conveniente el desarrollo de estudios técnicos que determinen la viabilidad y el desarrollo sostenible para implementar estos modos alternativos de transporte en la región de la Amazonia.			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	Análisis técnicos, financieros y legales para definir factibilidad y pertinencia de incorporación de medios alternativos para el servicio de transporte en la Amazonia: Hidroaviones, aerodeslizadores, dirigibles, drones, cables aéreos. Se deben analizar diferentes modalidades de servicios como: -Rutas regulares de pasajeros priorizando motivos de educación y salud. -Transporte de mercancías priorizando las de tipo farmacéutico. -Servicios de emergencia. Además se debe establecer la hoja de ruta a nivel estratégico para la implementación de los medios cuyo uso resulte factible.  Se propone llevar a cabo la ejecución de estos estudios en viajes con origen y destino en: -Leticia - Tarapacá. -Tarapacá - La Pedrera. -Mitú - Yavaraté. - Calamar - Miraflores -San José del Guaviare - La Macarena			
<b>CANTIDADES:</b>	5		Estudio	
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático, inspecciones fluviales Unidad de Planeación Minero-Energética Ministerio de Ambiente Gerencia del PATIS			
<b>HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN</b>				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>		<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>		<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>
✓				
<b>METAS</b>				
<b>DEFINICIÓN</b>		<b>INDICADOR</b>		
Porcentaje de estudios realizados		Estudios realizados/estudios programados * 100		
<b>FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO</b>				
Anual				

		ASCENSO TECNOLÓGICO E INNOVACIÓN HACIA TECNOLOGÍAS DE CERO Y BAJAS EMISIONES		
<b>PROGRAMA:</b>	Inclusión de medios alternativos de transporte para la Amazonía			
<b>PROYECTO:</b>	Estudios de viabilidad para la líneas de cable aéreo en zonas turísticas	<b>CÓDIGO</b>	AT2.2	
<b>MODOS DE TRANSPORTE INVOLUCRADOS:</b>	FLUVIAL 	AÉREO 	CARRETERO 	MEDIOS ALTERNATIVOS 
	✓			
<b>JUSTIFICACIÓN:</b>	<p>En la Amazonia el transporte fluvial ha sido y es el principal modo de transporte para pasajeros y turísticas, inclusive en algunas zonas es el único modo de transporte. Por lo tanto, se debe estudiar la inclusión de medios alternativos de transporte diferente al fluvial. El cable aéreo como propuesta alternativa de movilidad ha permitido el acceso a zonas de difícil e integración con otros modos de transporte. De igual manera, dentro de los beneficios que ofrece este modo es: el disfrute de la vista del paisaje durante el recorrido, la reducción de los tiempos y costos de viaje, la contribución a fortalecer los cambios sustanciales en el entorno del territorio y de sus alrededores, incremento no solamente del turismo si no mejorando notoriamente la movilidad de los ciudadanos donde se implemente. Por lo tanto, es conveniente el desarrollo de estudios técnicos que determinen la viabilidad y el desarrollo sostenible para implementar estos modos alternativos de transporte en la región de la Amazonia.</p>			
<b>CORREDOR DE INTERVENCIÓN:</b>	Ámbito PATIS			
<b>DESCRIPCIÓN:</b>	<p>Análisis técnicos, financieros y legales para definir factibilidad y pertinencia de incorporación de cables para el transporte de turistas en la Amazonía  Establecer la hoja de ruta a nivel estratégico para la implementación de los medios cuyo uso resulte factible.</p>			
<b>CANTIDADES:</b>	1	Estudio		
<b>ENTIDADES PARTICIPANTES:</b>	Ministerio de Transporte: Grupo acuático, inspecciones fluviales			
	Unidad de Planeación Minero-Energética			
	Ministerio de Ambiente			
	Gerencia del PATIS			
HORIZONTE DE IMPLEMENTACIÓN				
<b>Corto Plazo (2022-2030)</b>	<b>Mediano Plazo (2031-2040)</b>	<b>Largo Plazo (2040-2055)</b>		
✓				
METAS				
DEFINICIÓN	INDICADOR			
Porcentaje de estudios realizados	Estudios realizados/estudios programados * 100			
FRECUENCIA DE SEGUIMIENTO				
Anual				