



La movilidad
es de todos

Mintransporte



Informe al Congreso de la República
Sector Transporte
2020 - 2021



Informe al Congreso de la República
Sector Transporte
2020 - 2021



Ángela María Orozco Gómez

Ministra de Transporte

Olga Lucía Ramírez Duarte

Viceministra de Infraestructura

Carmen Ligia Valderrama Rojas

Viceministra de Transporte

Gloria Elvira Ortiz Caicedo

Secretaria General

Fabio Andrés Restrepo Bernal

Director de Transporte y Tránsito

Laura Carmona Álvarez

Directora de Infraestructura

Edith Aristide Galvis

Jefe Oficina Asesora de Planeación

Angélica María Acosta Vergara

Jefe Oficina de Regulación Económica

Beatriz Helena García Guzmán

Jefe Oficina Asesora Jurídica

Luz Stella de la Concepción Conde Romero

Jefe Oficina de Control Interno

ENTIDADES ADSCRITAS

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS

Juan Esteban Gil Chavarría

Director General

UNIDAD ESPECIAL ADMINISTRATIVA DE AERONÁUTICA CIVIL – AEROCIVIL

Jair Orlando Fajardo Fajardo

Director General



AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI

Manuel Felipe Gutiérrez Torres

Presidente

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL – ANSV

Luis Felipe Lota

Director

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE – SUPERTRANSPORTE

Camilo Pabón Almanza

Superintendente

OTRAS ENTIDADES RELACIONADAS CON EL SECTOR

**CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL RIO GRANDE DE LA MAGDALENA –
CORMAGDALENA**

Pedro Pablo Jurado Durán

Director ejecutivo

DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA POLICÍA NACIONAL

MG. Juan Alberto Libreros Morales

Director

Versión: julio de 2021



CONTENIDO

I. INTRODUCCIÓN.....	6
II. TRANSPORTE Y LOGÍSTICA PARA LA COMPETITIVIDAD Y LA INTEGRACIÓN REGIONAL	9
1. Gobernanza, institucionalidad moderna para el transporte y la logística, y Seguridad Vial.	10
OBJETIVO 1. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL, GOBERNANZA Y ARTICULACIÓN INTERSECTORIAL.....	10
OBJETIVO 2. GESTIÓN DE LA SEGURIDAD Y PROTECCIÓN EN LA OPERACIÓN DEL TRANSPORTE.....	18
OBJETIVO 3: SISTEMAS INTELIGENTES, ANÁLISIS Y GOBERNANZA DE LA INFORMACIÓN PARA LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE Y DEL TRÁNSITO.	32
2. Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida.	39
OBJETIVO 1: MOVILIDAD INTEGRAL EN LAS CIUDADES Y AGLOMERACIONES URBANAS.....	39
OBJETIVO 2: SISTEMAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS COMPETITIVOS Y DE CALIDAD.	50
OBJETIVO 3: FINANCIAMIENTO PARA LA MOVILIDAD EFICIENTE.....	63
OBJETIVO 4: CONECTIVIDAD URBANO-REGIONAL	66
3. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal.	76
OBJETIVO 1: DESARROLLO Y PROMOCIÓN DEL PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE HACIA UNA INTERMODALIDAD EFICIENTE.....	76
OBJETIVO 2: REACTIVACIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO COMO MOTOR DE DESARROLLO DE LAS REGIONES.	77
OBJETIVO 3: APROVECHAMIENTO DE LA RED FLUVIAL PARA EL POSICIONAMIENTO DEL MODO	81
OBJETIVO 4: POLÍTICA PORTUARIA: ACCESOS MARÍTIMOS Y MODOS PORTUARIOS SEGUROS Y ADAPTADOS A LOS RETOS DE COMERCIO EXTERIOR.	91
OBJETIVO 5: TRANSPORTE AÉREO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS	100
OBJETIVO 6: TRANSPORTE CARRETERO ESTRATÉGICO PARA LA INTEGRACIÓN NACIONAL, TERRITORIAL Y LA COMPETITIVIDAD.....	125
4. Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago.	157
III. PACTO POR LA SOSTENIBILIDAD: PRODUCIR CONSERVANDO Y CONSERVAR PRODUCIENDO.....	164



1. Sectores comprometidos con la sostenibilidad y la mitigación del cambio climático	164
OBJETIVO 1. AVANZAR HACIA LA TRANSICIÓN DE ACTIVIDADES PRODUCTIVAS COMPROMETIDAS CON LA SOSTENIBILIDAD Y LA MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO	164
OBJETIVO 2. IMPLEMENTAR ESTRATEGIAS TRANSECTORIALES PARA CONTROLAR LA DEFORESTACIÓN, CONSERVAR LOS ECOSISTEMAS Y PREVENIR SU DEGRADACIÓN	166
OBJETIVO 3. AVANZAR EN EL CONOCIMIENTO DE ESCENARIOS DE RIESGOS ACTUALES Y FUTUROS PARA ORIENTAR LA TOMA DE DECISIONES EN LA PLANEACIÓN DEL DESARROLLO.....	168
OBJETIVO 4. ASEGURAR LA CORRESPONSABILIDAD TERRITORIAL Y SECTORIAL EN LA REDUCCIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES Y LA ADAPTACIÓN A LA VARIABILIDAD Y AL CAMBIO CLIMÁTICO	170
IV. ATENCIÓN A LA EMERGENCIA POR COVID-19	173
V. PRESUPUESTO 2020 – 2021 SECTOR TRANSPORTE.....	188
Presupuesto Sector Transporte 2020.....	188
Presupuesto Sector Transporte 2021 (Corte junio).....	191
VI. IMPLEMENTACIÓN DE LA POLITICA PÚBLICA NACIONAL DE EQUIDAD DE GÉNERO EN EL SECTOR TRANSPORTE.....	194



I. INTRODUCCIÓN

En el marco del Plan Nacional de Desarrollo PND 2018 – 2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad” este cuenta con tres pilares (pactos estructurales):

- El pacto por la legalidad que va de la mano de la seguridad efectiva y el acceso a la justicia eficaz para garantizar la convivencia que permita a los colombianos vivir con libertad y en democracia.
- El pacto por el emprendimiento y la productividad que hará posible la transformación productiva del país y aumentará la formalización laboral y empresarial para avanzar a una economía dinámica, incluyente y sostenible que potencie todos los talentos, línea en la que se ubican las acciones del Sector Transporte.
- El pacto por la equidad que se ampara en una política social moderna centrada en la familia, eficiente, de calidad y conectada a mercados, y que busca garantizar igualdad de oportunidades para todos los colombianos.

Así mismo, cuenta con pactos transversales y pactos regionales; dentro de los pactos transversales está el Pacto VI – Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional, del cual es conductor el Ministerio de Transporte como cabeza de sector y a través del cual se busca potenciar la red fluvial y férrea, mejorar la eficiencia del transporte carretero, aéreo y marítimo para reducir los costos y tiempos logísticos y de transporte; así como, modernizar las entidades públicas del Sector Transporte, incentivar mecanismos alternativos de financiación para el transporte y la infraestructura, promover el desarrollo de infraestructura logística especializada, concluir los proyectos de cuarta generación y lograr una movilidad urbano-regional segura y acorde con las necesidades de los territorios¹

El Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional está conformado por los siguientes capítulos, los cuales se encuentran ampliamente descritos en las Bases del PND y fueron presentados en el articulado de la Ley 1955 de 2019 – Ley del Plan Nacional de Desarrollo, frente a:

- Gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros

¹ 1 plan Nacional de Desarrollo, 2018-2022, Pacto por Colombia, Pacto por la equidad



- Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida
- Corredores estratégicos intermodales, red de transporte nacional, modos logísticos y eficiencia modal
- Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago

Con base en todo lo anterior, el Sector Transporte continua su labor de conectar vidas y territorios de manera sostenible, así como proveer infraestructura y facilitar la prestación de servicios generando alternativas de transporte intermodal y logística para el desarrollo de Colombia, principalmente bajo el enfoque de la visión del presidente de la República y las prioridades transformacionales para el país desde el Sector Transporte, bajo el lineamiento del presidente Iván Duque Márquez de concluir, concluir y concluir los proyectos estratégicos de infraestructura y transporte, entregados desde el inicio del cuatrienio.

Por eso, durante el periodo objeto del presente informe, comprendido entre julio de 2020 y junio de 2021, el Ministerio de Transporte, como líder del sector, ha dado continuidad a acciones específicas para restaurar la confianza de los distintos actores, y así poder aunar esfuerzos para reactivar las iniciativas que se encontraban paralizadas, como los proyectos de Cuarta Generación (4G), para combatir la corrupción, para renovar el aparato institucional que regula y controla al sector, para contrarrestar la ilegalidad y la siniestralidad vial, y para obtener la asignación de los recursos presupuestales que requiere el sector. Este último es un aspecto que resulta crítico para el logro de los objetivos trazados.

Es importante señalar que la gestión del sector tiene como foco principal a los ciudadanos, a cada uno de los colombianos que interactúa diariamente con algún modo de transporte. Nos concentramos en su cuidado y protección de sus derechos. Por eso, a través de la modernización de las entidades del sector buscamos tener una mayor capacidad técnica y tecnológica.

Entregamos al país los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial – LIVV-, formulados con el propósito de que los proyectos viales incorporen de manera integral, elementos ambientales, sociales, tecnológicos y de ingeniería para evitar, mitigar y corregir los potenciales impactos ambientales negativos que puedan generar, obteniendo como resultado de su ejecución, un balance ambiental neto positivo. Esto impulsa el desarrollo de infraestructura de transporte sostenible en el país, en virtud de lo establecido en el Pacto por la Sostenibilidad: Producir conservando y conservar produciendo, del Plan Nacional de Desarrollo – PND-2018-2022.



Durante el periodo que abarca este informe podemos decir que el Sector Transporte avanzó con contundencia para alcanzar los ambiciosos objetivos que nos hemos planteado. Ha sido una gestión adelantada con eficacia y transparencia, teniendo siempre a los ciudadanos en el centro de cada acción, pues son ellos los receptores de todo lo que hacemos. Tenemos claro que lo alcanzado no es más que una invitación a seguir trabajando con entrega, dedicación y tenacidad, pues la misión permanece. Nuestro objetivo es ayudar a que Colombia se mueva más y mejor, es conectar las vidas de los ciudadanos, brindarles la infraestructura, el transporte y la logística que queremos y necesitamos como Nación. Ese ha sido nuestro compromiso, y lo será hasta el final de nuestra gestión.

Ángela María Orozco

Ministra de Transporte



II. TRANSPORTE Y LOGÍSTICA PARA LA COMPETITIVIDAD Y LA INTEGRACIÓN REGIONAL

Colombia tiene todo lo necesario para convertirse en un país próspero, equitativo e incluyente, y así ser ejemplo e inspiración para toda la región. Por esto, el Gobierno nacional, a través del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2018 – 2022 “*Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad*”, definió la hoja de ruta para “*sentar las bases de la legalidad, emprendimiento y equidad que permitan lograr la igualdad de oportunidades para todos los colombianos, en concordancia con un proyecto de largo plazo con el que Colombia alcance los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) al 2030*”

De los 25 pactos establecidos en el PND, el Ministerio de Transporte es responsable del “*Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional*”, el cual busca mejorar la eficiencia del transporte urbano, carretero, aéreo y marítimo, así como potenciar las redes fluviales y férreas para reducir los costos y tiempos logísticos y de transporte. También establece retos que buscan modernizar las entidades públicas del Sector Transporte, incentivar mecanismos alternativos de financiación para el transporte y la infraestructura, promover el desarrollo de infraestructura logística especializada, concluir los proyectos de Cuarta Generación y lograr una movilidad urbano-regional segura y acorde con las necesidades de los territorios.

En este sentido, el pacto está dividido en cuatro capítulos o líneas, que contienen los objetivos y las estrategias esenciales para lograr consolidar un país más conectado y equitativo desde el Sector Transporte. De igual manera, cada uno de los capítulos establece una relación con algunos de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Con base en este marco, el Sector Transporte presenta los principales avances y resultados alcanzados en desarrollo de la misionalidad de cada una de las Entidades que lo conforman, así como los compromisos adquiridos en el “*Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional*”.



1. Gobernanza, institucionalidad moderna para el transporte y la logística, y Seguridad Vial.

OBJETIVO 1. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL, GOBERNANZA Y ARTICULACIÓN INTERSECTORIAL.

Las entidades que conforman el Sector Transporte, y otras que participan en procesos asociados con este, presentan en algunos casos duplicidad de funciones, bajos niveles de especialización y falta de claridad en la delimitación de roles y responsabilidades a su cargo. Esto se traduce en procesos ineficientes y fragmentados en la formulación de política y en la planeación, financiación, provisión, operación, regulación y supervisión de infraestructura y servicios de transporte (DNP, 2015).

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

Fortalecimiento del control de la prestación del servicio público de transporte

En relación con la informalidad, por primera vez se requirió por parte de la Superintendencia de Transporte a las autoridades municipales y departamentales la formulación del “Plan Estratégico de Control al Transporte Ilegal-2021”. Ya existen investigaciones administrativas, por presuntamente estar incumpliendo con las obligaciones propias según la normatividad vigente a los organismos de tránsito en ciudades capitales y se cuenta con fallo ejecutoriado para la Secretaría de Movilidad de Santiago de Cali.

Mediante Circular Externa No 0001 de 4 de junio de 2021, de manera expresa se estableció la pérdida de vigencia de 366 Circulares expedidas en los últimos 30 años por la Superintendencia de Transporte. La circular de derogatorias es un paso previo a la expedición de la Circular Única, que responde a la necesidad de los vigilados y de la ciudadanía en general de acceder de manera sencilla al ordenamiento jurídico y que facilitará la identificación de los requerimientos efectuados por esta Entidad.

Asimismo, en aras de propiciar entornos de seguridad jurídica para el Sector Transporte y alivianar las cargas y costos innecesarios para sus vigilados, el 29 de abril 2020, la Superintendencia convocó a los sujetos supervisados y a la ciudadanía en general, a postular aquellas circulares que: (i) generaran algún costo



para quienes deben cumplirla, (ii) carecieran de utilidad en tanto que, no instruyan a sus vigilados sobre cómo deben cumplir sus obligaciones legales y (iii) no correspondan a la imposición de mecanismos de vigilancia eficientes.

La Superintendencia de Transporte, junto con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía (DITRA), ejecutan los operativos especiales de inspección a los vehículos de carga que transitan por las vías nacionales, corredores logísticos, peajes y estaciones de pesaje, con el objetivo de verificar, de manera estricta, el cumplimiento de las normas establecidas por el Gobierno Nacional para el Sector Transporte. En la Fase I de estas inspecciones se realizaron 194 operativos, en los que se revisaron 3.885 vehículos. Entre los resultados de esta primera jornada se encuentra la apertura de seis investigaciones a empresas transportadoras de carga por incumplir con la normatividad vigente para el sector.

En materia fluvial, la Superintendencia de Transporte realizó acompañamiento a los operativos programados por la Direcciones de Tránsito y Transporte Fluvial, llevando a cabo los análisis correspondientes para verificar el cumplimiento del Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación (RCTO).

La Dirección de Promoción y Prevención de la Delegatura de Puertos ha venido realizando diferentes jornadas de capacitación, las cuales pueden ser consultadas en las redes de la Entidad, logrando un número importante de visitas. De esta manera, la Superintendencia de Transporte reafirma su compromiso en el acompañamiento que se viene brindando a los prestadores del servicio portuario, fluvial y marítimo, quienes, mediante este tipo de herramientas, pueden llevar a cabo evaluaciones y ajustes en sus procesos de operación, a la normatividad vigente.

A partir de la reforma de la estructura organizacional de la Superintendencia de Transporte, luego de 18 años de operación y a través del Decreto 2409 de finales de 2018, se logró fortalecer su presencia en toda Colombia. Actualmente, contamos con personal en 21 departamentos, 24 ciudades, 26 terminales de transporte, 25 aeropuertos.

Con el propósito de dar cumplimiento a la legalidad en materia de información de tarifas en el sector de transporte terrestre, la SuperTransporte cuenta con un programa de seguimiento de información pública de precios. En desarrollo de este programa, en el período comprendido entre enero y abril del año en curso, se han realizado 49 visitas de verificación en las terminales de transporte terrestre de pasajeros por carretera, en 46 ciudades de Colombia. Lo anterior, haciendo un seguimiento exhaustivo a 992 taquillas de venta de tiquetes.

Desde septiembre de 2020 entró en operación el Sistema de Autogestión y Supervisión de Protocolos-SASPRO, que fue creado para que las concesiones e



infraestructuras del transporte en Colombia, puedan reportar el cumplimiento de los protocolos de bioseguridad, en un solo formulario que presentan de manera virtual ante la Superintendencia de Transporte facilitando el reporte y contribuyendo al efectivo cumplimiento de los protocolos.

La SuperTransporte ha recibido con corte a abril del 2021, por parte de los administradores de las infraestructuras del transporte y a través de esta herramienta, 13.000 formularios diligenciados y 60.000 evidencias que dan cuenta de ello, generando un alto cumplimiento de las normas establecidas para los protocolos de bioseguridad.

En el periodo objeto de este informe podemos destacar los más de 47 programas en materia de vigilancia que se han implementado desde la Delegatura para la Protección de Usuarios del Sector Transporte, relacionados con todos los modos de transporte dirigidos a usuarios y empresarios, entre ellos, las guías y cartillas de derechos y deberes en los modos aéreo y terrestre, sobre promociones y ofertas dirigidas a empresarios y a usuarios, sobre comercio electrónico.

Destacamos principalmente, el programa de capacitaciones de la Delegatura para la Protección de Usuarios del Sector Transporte, el cual se ha desarrollado en 360 jornadas, educando a más de 14.380 personas sobre sus derechos y deberes y a más de 267 empresas.

En inspección, a junio de 2021 se han recibido, en la Delegatura para la Protección de Usuarios del Sector Transporte, 13.282 PQRD, de las cuales se ha gestionado más del 97%. En materia de control, se han impuesto 24 sanciones en primera instancia, que suman \$ 2.373.510.575, por infracciones a las normas de protección de usuarios. En las regiones, hemos extendido las labores de protección de usuarios en campo, realizando sensibilizaciones, orientaciones e intermediaciones en materia de derechos y deberes, impactando a más de 848.765 usuarios del Sector Transporte.

Fortalecimiento Institucional

Fortalecimiento Institucional Supertransporte

La Delegatura de Tránsito y Transporte Terrestre, de acuerdo con las funciones encomendadas por el Decreto 2409 de 2015 y al concepto emitido por el Consejo de Estado el día 5 de mayo de 2019, en el año 2020 y lo corrido del año 2021, ha archivado 12.301 Informes Únicos de Infracción al Transporte IUIT.

Tras el concepto emitido por el Consejo de Estado sobre la irregularidad de las multas impuestas entre el 2016 y el 2018, la SuperTransporte, mediante un grupo



élite realiza la verificación de 60.000 procesos, de los cuales, ya han sido revisados un total de 30.701. Entre devoluciones de dineros por estas multas, conciliaciones, archivos de casos y exoneraciones de pagos, se ha logrado un total de \$32.593 millones en alivios para el sector. Adicionalmente, de los 30.701 expedientes revisados, se han archivado 8.000 procesos. Así mismo, se han revocado 9.778 sanciones ya impuestas.

La Delegatura de Tránsito y Transporte Terrestre, de acuerdo con las funciones encomendadas por el Decreto 2409 de 2015 y al concepto emitido por el Consejo de Estado el día 5 de mayo de 2019, en el año 2020 y lo corrido del año 2021, ha archivado 12.301 IUIT. Ahora bien, en el año 2020 y en el transcurso del año 2021, los usuarios radicaron ante la Entidad 6.677 solicitudes para la entrega de los vehículos inmovilizados, los cuales se tramitaron en su totalidad, cumpliendo un avance en esta gestión del 100%.

Desde la renovación de la Superintendencia de Transporte, se han vinculado a la entidad, jóvenes profesionales destacados que obtuvieron las mejores calificaciones en el examen de calidad de la Educación Superior Saber Pro, con el propósito de promulgar el mérito, la innovación y la oportunidad. El programa “Juventud y meritocracia” se rige por los parámetros del Decreto 2365 de 2019, mediante el cual se busca reconocer a los jóvenes como actores fundamentales de la sociedad y así poder ofrecerles la oportunidad de pertenecer a la SuperTransporte bajo las políticas de transparencia y equidad, sin necesidad de experiencia.

- **Fortalecimiento de Aerocivil**

La Aerocivil gestionó un incremento en la planta de personal, para fortalecer áreas misionales críticas. En tal sentido en virtud de la aplicación del Decreto 163 del 7 de febrero de 2020, se realizó la provisión de ciento veinticinco (125) empleos adicionales; cincuenta y cuatro (54) empleos de controladores de tránsito aéreo, uno (1) de técnicos aeronáuticos y setenta (70) de bomberos aeronáuticos en la actual vigencia, cubriendo en parte las necesidades presentadas en las áreas misionales y fortaleciendo las condiciones de seguridad operacional y la mejora en la atención a los usuarios del espacio aéreo colombiano.

Adicionalmente, es importante mencionar que además de la provisión de los empleos creados mediante Decreto 163 de 2020, durante el periodo comprendido entre julio 2020 - junio de 2021 también se hizo una provisión de 283 empleos, como a continuación se describe.

**Tabla 1. Provisión de los empleos creados mediante Decreto 163 de 2020**

NIVEL DENOMINACIÓN	No. EMPLEOS PROVISTOS ADICIONALMENTE
LIBRE NOMBRAMIENTO Y REMOCIÓN	
DIRECTIVO	4
TÉCNICO	1
CARRERA ADMINISTRATIVA	
INSPECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL	16
CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO	147
PROFESIONAL	23
TÉCNICO	6
Administrativo	0
Soporte ATSEP	0
Bombero Aeronáutico	74
NIVEL AUXILIAR	15
TOTAL, VACANTES	283

Fuente. Dirección de Talento Humano. Aerocivil

Con el propósito de mejorar la gestión de la Entidad, fortalecer su eficiencia y la relación Estado-ciudadano, así como tener la capacidad de responder a las directrices y compromisos emanados del Plan Nacional de Desarrollo, Plan Sectorial, Plan Institucional y Plan Estratégico Aeronáutico 2030, se ha continuado con el proceso de transformación Institucional que inició con la expedición y aplicación de los decretos que fortalecen la planta de personal misional.

Paralelo a lo anterior la Entidad presentó el Proyecto de Fortalecimiento Institucional ante el Consejo Directivo de Aerocivil, el Departamento Administrativo de la Función pública, el Departamento Administrativo de la Presidencia de la República – DAPRE, y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y lo socializó a la comunidad aeronáutica y Asociaciones sindicales mediante mesas de trabajo y charlas virtuales.

A la fecha los proyectos de Decreto por los cuales se modifica la Estructura, la nomenclatura, la Planta de Personal y la escala salarial de Aerocivil cuentan con viabilidad por la cabeza de sector Ministerio de Transporte y concepto técnico favorable de la Función Pública, concepto de viabilidad presupuestal de Min Hacienda, firma de decretos de la Cancillería y viabilidad política por parte del DAPRE, y fueron remitidos en abril de 2021, a Presidencia de la República por la Secretaria General del Ministerio de Hacienda para firma del Presidente. Una vez se expidan los Decretos se iniciará la implementación de la nueva estructura orgánica y de la planta de personal.

El proyecto de Manual de Funciones y competencias laborales y el proyecto de Resolución por medio de la cual se conforman los grupos internos de trabajo se publicará para consulta y revisión de los interesados con el fin de obtener



comentarios y sugerencias. Una vez surtido este paso se expedirá la Resolución de distribución de la planta de personal, en las diferentes dependencias de la Entidad y se continuará con la revisión y actualización de los procesos, procedimientos y trámites de la Entidad.

Se prevé pasar de 3.099 cargos del año 2019 a 3.889 cargos en el año 2024, de manera gradual, proceso que se inició en el año 2020 con 1800 cargos nuevos, de manera que, en un término de 5 años, la planta se encuentre provista en el 100%.

- **Fortalecimiento Institucional INVIAS**

En relación con el fortalecimiento institucional del INVIAS con corte a 30 de junio de 2021 se han adelantado las siguientes actividades y resultados relevantes.

1. Elaboración Estudio Técnico de Rediseño Organizacional del Instituto Nacional de Vías – INVIAS según guía del Departamento Administrativo de la Función Pública - DAFP y envío al DAFP para revisión preliminar, recibo de recomendaciones DAFP y ajustes Estudio Técnico y soportes (Enero – febrero 2021).
2. Presentación del rediseño organizacional del INVIAS al Departamento Administrativo de la Presidencia de la República - DAPRE y a la Dirección General de Presupuesto Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Abril – mayo 2021).
3. Recibo de concepto favorable del DAPRE en relación con el rediseño organizacional de INVIAS en concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo y las políticas del gobierno nacional. Esto observando el Decreto 371 de abril de 2021(mayo 2021).
4. Solicitud de viabilidad presupuestal a la DGP – MHCP (abril - junio 2021).
5. Gestión ante Ministerio de Transporte para la publicación de proyectos de Decreto Modificación Estructura Organizacional y Modificación de Planta de Personal. Surtido este paso, se remitirá el Decreto ya firmado por la Señora Ministra de Transporte a DAFP, MHCP para firma del Decreto, y a Presidencia para su expedición (junio 2021).



- **Puesta en marcha de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT)**

La Unidad de Planeación de la Infraestructura – UPIT, creada mediante Decreto 946 de 2014, nace como una solución ante la necesidad de una visión integral para planear el desarrollo articulado de la infraestructura de transporte en Colombia, así como de una estrategia de largo plazo que guíe y priorice las inversiones requeridas en esta materia.

Durante el 2020, en un trabajo conjunto liderado por el Ministerio de Transporte y con el apoyo de la Vicepresidencia de la República, el Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Hacienda y el Departamento Administrativo de la Función Pública se lograron establecer las condiciones presupuestales y administrativas para su puesta en operación. De esta manera, con el Decreto 1819 de 2020, se adoptó la Planta de Personal de la UPIT, la cual se irá proveyendo de forma gradual de conformidad con las disponibilidades presupuestales de cada vigencia.

Por otra parte, la entidad formuló dos proyectos de inversión con el objetivo de fortalecer la planeación de la infraestructura de transporte desde dos perspectivas: gestión institucional de la capacidad técnica de planeación de la infraestructura de transporte de manera integral Nacional y el territorio Nacional, esenciales para el cumplimiento de las responsabilidades y compromisos asignados a la UPIT tanto en la normatividad como en los documentos de política pública vigentes y por implementar, así como el despliegue de un modelo de planeación y gestión efectivo que soporte la operación y desarrollo institucional, desde el inicio de la Entidad y de manera adecuada.

Con los recursos del Presupuesto General de la Nación, tanto para funcionamiento como para inversión, la entidad inició en 2021 los trámites administrativos y presupuestales necesarios para dar cumplimiento con sus funciones. Así mismo, mediante el Decreto 802 de 2021, se finalizó con la conformación del Consejo Directivo, que, junto con el Director General, se encargará de la dirección y administración de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte.

Adicionalmente se adelantó el proceso de selección del Director de la entidad con los lineamientos del Departamento Administrativo de la Función Pública. La UPIT, se deberá consolidar en los próximos años, como la entidad que guiará las decisiones de inversión privada y la asignación de los recursos públicos del sector, a través de un proceso de planeación de largo plazo con visión técnica, multimodal y sostenible.



- **Alianzas logísticas regionales (ALR)**

En 2018, el Ministerio de Transporte tuvo la iniciativa de conformar las Alianzas Logísticas Regionales (ALR), con el objetivo de maximizar la presencia institucional del Ministerio en el territorio nacional y consolidar espacios de articulación en los que se incentiven proyectos enfocados a mejorar la competitividad a partir del aprovechamiento de capacidades locales. Así, con la participación del sector público, las organizaciones privadas y las instituciones académicas las ALR se han convertido en un eje articulador que busca promover iniciativas logísticas, coordinación interinstitucional e investigación en las diferentes regiones del país. La Alianza Logística Regional (ALR) del Pacífico Sur, conformada por las gobernaciones de Cauca y Nariño, entre otros actores de la economía, la logística y transporte de estos departamentos. La nueva ALR del Pacífico Sur representa un importante avance para mejorar la eficiencia en el transporte de carga de la región. Su trabajo favorecerá el diseño de mecanismos de articulación institucional entre los sectores público, privado y académico de Cauca y Nariño, buscando un desarrollo integral que facilite el acceso a la información, la promoción del uso de TIC y el fortalecimiento del capital humano en los procesos logísticos.

Actualmente, existen 11 alianzas logísticas regionales que sirven de espacios de articulación intersectorial para el mejoramiento la competitividad a partir del aprovechamiento de capacidades locales. La iniciativa de Alianzas Logísticas Regionales ha sido bien recibida en el sector y cuenta con la participación de más de 50 actores de la logística nacional entre instituciones públicas, privadas y la academia. En términos de inversión, las Alianzas Logísticas se conforman a través de un acuerdo de voluntades entre los participantes de la Alianza lo que no implica aplicación de presupuesto por parte del Ministerio de Transporte.

- **Módulo INSIDE Sistema de información del Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC**

El Ministerio de Transporte expidió la Resolución 20213040005875 del 15 de febrero de 2021, en materia de reporte de información del Sistema de Información de Entornamiento Portuario en el módulo INSIDE del sistema de información del Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC.

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



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

Con la información consolidada en el módulo INSIDE, el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte, contarán con una valiosa herramienta para hacer seguimiento al impacto de las políticas públicas del sector y el desarrollo de las funciones de prevención, inspección, vigilancia y control.

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

Con esta solución tecnológica, que empezará a recibir información desde el 15 de septiembre de 2021, el Ministerio continuará con su labor de implementar tecnologías al servicio de la logística y la competitividad nacional, aportando así a la reactivación económica.

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

Entre 2009 y 2020 en Colombia han fallecido poco más de 74 mil personas en siniestros viales posicionando a esta causa de muerte violenta en el país en segundo lugar. En consecuencia, el Gobierno Nacional priorizó la reducción de los siniestros viales, a través del mejoramiento de las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos, así como la construcción de una cultura ciudadana en corresponsabilidad y autorregulación para una movilidad segura. Las medidas en pro de la seguridad vial contribuyen a la implementación de la agenda de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en el país, la cual contempla reducir la tasa de fallecidos a 8,25 por cada 100.000 habitantes para el año 2030 (DNP- Documento CONPES, 2018).



Pactos por la seguridad vial

- **Pacto por la Seguridad Vial de los niños, niñas y adolescentes con la Organización de las Naciones Unidas**

De junio a diciembre de 2020, se realizaron 63 encuentros entre asistencias técnicas y capacitaciones con la participación de más de 7.600 personas de 27 departamentos y 400 municipios. En lo corrido de 2021 se han desarrollado casi 30 actividades entre asistencias técnicas y talleres virtuales, con la participación de más de 400 entidades, aproximadamente 600 colegios, aproximadamente 4000 asistentes, 900 estudiantes en 100 municipios de 19 departamentos. Finalmente, la ANSV adelanta mesas técnicas de coordinación intersectorial principalmente con dos de los aliados que suscribieron el Pacto: Ministerio de Educación Nacional, Ministerio de Salud, e ICBF y el Ministerio de Protección Social, con quienes se están articulando acciones para posicionar en términos educativos, la seguridad vial de niños, niñas, adolescentes y juventudes.

- **Pacto por la Seguridad Vial de los ciclistas**

Entre febrero y junio de 2021, se han realizado acciones en vía en 9 departamentos: Boyacá, Atlántico, Valle del Cauca, Risaralda, Bolívar, Cundinamarca, Antioquia, Santander y Cesar, donde se ha sensibilizado a más de 2.542 personas en 28 municipios, entre peatones, ciclistas y conductores de vehículos motorizados mediante el acompañamiento a puntos seguros, la instalación de puntos pedagógicos en sitios neurálgicos en las vías nacionales, y la implementación de pistas de habilidades y destrezas para ciclistas.

Cada una de las acciones mencionadas anteriormente, permiten dar a conocer la “Guía de protección para ciclistas”, la cual se basó en las cifras de siniestralidad recopiladas desde el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), que indican que los riesgos más latentes en la interacción entre ciclistas y vehículos motorizados, los cuales se revelan que en el 2020 el 62% de los usuarios de bicicleta fallecidos se dieron en interacción con vehículos de carga, particulares y motociclistas. De igual forma, para los ciclistas lesionados en el 74% fue a causa de la interacción con vehículos particulares (motos y autos).

Este documento buscó tipificar en especial las conductas riesgosas producto de la interacción de conductores de vehículos de motor con los usuarios de la bicicleta y su contenido fue creado con aportes en mesas de trabajo con BiciRed Colombia, quien representa a diferentes colectivos de ciclistas en el territorio del país desde la parte urbano y rural, usando la bicicleta como medio de transporte y en otros casos de manera recreativa y está compuesto por seis breves capítulos fáciles de leer, enfocado especialmente en los conductores de vehículos de



pasajeros y carga, de vehículos particulares y motociclistas; así como en los mismos ciclistas y peatones.

Acuerdos por la seguridad vial

Con el fin de fortalecer y profundizar la corresponsabilidad con la seguridad vial, se ha logrado iniciar la ruta sectorial con entidades públicas, privadas, académicas y de cooperación internacional que han permitido la suscripción de dos (2) Convenios Marco Interadministrativos suscritos con la Superintendencia de Transporte y la DITRA; ocho (8) acuerdos de Entendimiento con gremios y empresas de carga o generadoras de carga como Cemex, Colfecar, Asecarga, Defencarga y Fedetranscarga, así como con la Federación Colombiana de Motociclismo -FEDEMOTO, la Federación Colombiana de Ciclismo -FEDECICLISMO y Prolicores y un (1) acuerdo de colaboración con la Iniciativa Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial. Con estos actores, se cuenta con la implementación de cuatro (4) planes de trabajo aprobados con Cemex, Bloomberg, FEDEMOTO y FEDECICLISMO.

Por otra parte, en el pasado mes de mayo se logró la conformación del Consejo Consultivo de Seguridad Vial, como órgano consultivo y de participación público privado en el que son miembros los representantes de todos los agentes sociales, en especial representantes de las víctimas, de los distintos colectivos de usuarios, de los agentes económicos del sector de ensamblaje automotor, autoridades de tránsito, organismo de apoyo y académicos expertos en la seguridad vial. Su función es la de informar los planes y las estrategias de seguridad vial, proponer acciones, debatir propuestas y lograr el compromiso y alineamiento con estos sectores público-privados en los objetivos y estrategias nacionales de seguridad vial.

Gestión optimizada de la información y del conocimiento

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial estructuró la “Estrategia para la creación y operación de la Red de Observatorios Territoriales”, para la cual se contó con un plan de socialización en los territorios que ha llevado a la solicitud de adhesión de 34 entidades territoriales a la Red de Observatorios Territoriales.

Por otra parte, en noviembre de 2020 la ANSV, se adhirió como miembro del IRTAD (International Road Traffic and Accident Database), la base de datos internacional de tráfico y accidentes por carretera más importante del mundo, de la que hacen parte 80 miembros y observadores de más de 43 países, con lo cual esperamos alcanzar los mejores estándares de gestión de la información de seguridad vial.



Seguridad vial: Compromiso de Todos

- **Convenios Interadministrativos**

La ANSV a la fecha tiene en ejecución 85 Convenios Interadministrativos suscritos con diferentes entidades territoriales y organismos de tránsito del país, mediante los cuales se han aunado esfuerzos para desarrollar actividades de apoyo, asistencia técnica y ejecución de intervenciones en materia de seguridad vial. En el desarrollo y ejecución de los convenios suscritos en la vigencia 2019, se cuenta con intervenciones en materia de seguridad vial a través del programa Pequeñas Grandes Obras (PGO) 2 y 3, Planes de Movilidad Escolar, la asistencia técnica en la formulación de Planes Locales de Seguridad Vial y el apoyo en las acciones de prevención y control de la seguridad vial.

Y continúan en ejecución los siguientes Convenios:

- **Convenio Interadministrativo de Cooperación No. 101 de 2019:** suscrito con la Federación Nacional de Departamentos para el fortalecimiento institucional de los departamentos en la gestión de la seguridad vial, que mejore los índices de siniestralidad en el país.
- **Convenio Interadministrativo de Cooperación No. 103 de 2019:** suscrito con la Federación Colombiana de Municipios, cuyo objeto es aunar esfuerzos institucionales en materia de formación y capacitación de carácter técnico y logístico, desarrollo tecnológico, fortalecimiento institucional, divulgación y comunicación, así como el intercambio de información, a fin de realizar acciones que permitan apoyar la gestión de la política pública de seguridad vial.

- **Planes Estratégicos de Seguridad Vial**

Actualmente se encuentra en revisión por parte de la Presidencia de la República, el proyecto de Decreto “Por el cual se modifican el literal a) del artículo 2.3.2.1 del Capítulo 2 y se sustituye el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial PESV. También se elaboró el Proyecto de Resolución y se actualizó el anexo correspondiente a la Metodología para el Diseño, Implementación y Verificación de Planes Estratégicos



de Seguridad Vial, según lo dispuesto en el artículo 110² del Decreto Ley 2106 de 2019.

- **Planes Locales de Seguridad Vial**

Dado el acercamiento de la ANSV con los territorios surgió la necesidad de asistir técnicamente a las Entidades Territoriales - ET, en la elaboración del documento técnico de soporte para los Planes Locales de Seguridad Vial - PLSV, buscando su alineación con la Política Pública de Seguridad Vial establecida en el Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022 y la plena articulación entre los diferentes actores de la seguridad vial a nivel municipal, departamental y nacional. Lo anterior, con el fin de coordinar esfuerzos que permitan la identificación de la problemática que en la materia tenga la ET y definir intervenciones, según lo establece el PNSV y sus pilares estratégicos, para generar una respuesta oportuna por parte de los agentes del Estado orientada a la disminución de la morbilidad y mortalidad en el territorio nacional.

Durante la vigencia 2020 se asistió técnicamente a 34 entidades territoriales (7 departamentos y 27 municipios), definidas por la ANSV, en la elaboración del documento técnico de soporte para el Plan Local de Seguridad Vial - PLSV, a través de consultoría. En la vigencia 2021, se están ejecutando bajo la estrategia Planes Locales de Seguridad Vial Fase II, con el objeto "Asistir técnicamente a las entidades territoriales definidas por la ANSV, en la elaboración, con enfoque territorial, del documento técnico de soporte para el Plan Local de Seguridad Vial", el pasado 8 de abril de 2021 se adjudicó la Convocatoria Pública No. 004 de 2021.

- **Consejos Territoriales de Seguridad Vial**

La ANSV ha proporcionado la asistencia técnica para el desarrollo de los Consejos Territoriales de Seguridad Vial, que se han llevado a cabo en los treinta y dos (32) departamentos del país dos veces al año. En el período comprendido entre el mes de junio 2020 y junio de 2021, se sesionaron ochenta y nueve (89) Consejos, cinco

² Artículo 110. Diseño, implementación y verificación del plan estratégico de seguridad vial. El artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 quedará así: "Artículo 12. Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo -SGSST. En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación. Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que contendrá como mínimo: 1. Diagnóstico y caracterización de los riesgos de seguridad vial de la empresa, asociados a la flota de vehículos o al personal de conductores. 2. Capacitaciones en seguridad vial a los trabajadores de su entidad organización o empresa independientemente del cargo o rol que desempeñe. 3. Compromisos claros del nivel directivo de la entidad organización o empresa orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial. 4. Actividades de inspección y mantenimiento periódico a los vehículos de la entidad organización o empresa incluidos los vehículos propios de los trabajadores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento misional de su objeto o función."



(5) de manera presencial en los territorios y ochenta y cuatro (84) de manera virtual dada la declaratoria de la Emergencia Sanitaria por el Covid -19.

- **Mesas de Articulación Interinstitucional**

La ANSV cuenta con las Mesas de Articulación Interinstitucional para cada una de las ocho (8) regiones del país, que vigilan y revisan la movilidad en todo el territorio nacional. Allí participan las entidades de orden nacional (Ministerio de Transporte, ANI, INVÍAS, DITRA y ANSV), las concesiones y operadores viales, terminales y las autoridades territoriales. Estas mesas se encuentran abiertas todo el tiempo, pero con especial operación durante los puentes festivos y fechas especiales. Estos escenarios de coordinación están distribuidos en ocho (8) regiones en las que se han instalado las Mesas de Articulación Interinstitucional – MAI.

- **Comités Locales de Seguridad Vial**

Como parte de la estrategia de fortalecimiento de la Política Nacional de Seguridad Vial la ANSV ha brindado acompañamiento a los municipios en la creación y convocatoria de los Comités Locales de Seguridad Vial – CLSV, los cuales son espacios que permiten asesorar, decidir, coordinar y/o articular a las entidades y organismos de carácter público y privado responsables de la seguridad vial del departamento o municipio e implementar y monitorear el Plan Local de Seguridad Vial. En el año 2020 se llevaron a cabo ciento ocho (108) Comités Locales de Seguridad Vial. Con corte a 30 de junio de 2021, en la presente vigencia se han llevado a cabo noventa y seis (96) Comités Locales de Seguridad Vial.

- **Mesas de Trabajo**

Se cuenta con Mesas de Trabajo con las Secretarías de Tránsito y Transporte municipal y departamental, con las Cámaras de Comercio, Plan de Choque - Estrategias de Acciones en las vías con Organismo de Tránsito, Sistema Seguro, con las regiones para priorizar acciones para la protección de los Ciclistas y Motociclistas.

Finalmente, se han realizado las Mesas Técnicas de Seguimiento en Seguridad Vial – MTSSV, las cuales son un espacio de articulación interinstitucional entre la ANSV, la Federación Nacional de Departamentos y los territorios para hacer seguimiento a los compromisos generados en los Consejos Territoriales de Seguridad Vial, análisis de las cifras de siniestralidad nacional, regional y departamental, así como socializar acciones y estrategias para los territorios en Seguridad Vial desde la Agencia. Entre junio de 2020 y junio de 2021 se han realizado diecinueve (19) mesas técnicas de este tipo.



- **La Seguridad Vial se Toma Tu Región**

En 2020, la ANSV implementó esta iniciativa para desarrollar capacidades por medio de la difusión de herramientas técnicas a las personas e instituciones aportantes a la gestión de la seguridad vial, además de concientizar sobre la importancia de generar medidas para la mitigación de siniestros viales con actores vulnerables. En este sentido, en 2020 participaron 39.215 personas de 27 departamentos y 501 municipios del país. En 2021, se han desarrollado 174 escenarios de capacitación, entre presenciales y virtuales, en los cuales han participado 17.820 personas de los 32 departamentos del país.

- **Programa de atención de puntos críticos**

La ANSV continua con la ejecución de intervenciones de bajo costo y alto impacto en puntos críticos ubicados en corredores viales rurales y urbanos de diferentes territorios en Colombia, orientadas a la prevención y mitigación de lesiones por siniestros viales. En este programa se incluyen las Pequeñas Grandes Obras (PGO), que corresponde a intervenciones de señalización vial, construcción de medidas de tráfico calmado y urbanismo táctico, suministro e instalación de sistemas de contención vehicular y actividades de persuasión y socialización a los actores viales sobre los proyectos de intervención.

Durante el periodo comprendido entre el mes de julio de 2020 y junio de 2021 se ha avanzado en la intervención de 80 puntos críticos en 13 departamentos dentro de 20 municipios del país (Acacias, Barrancabermeja, Barranquilla, Bucaramanga, Dosquebradas, Duitama, Floridablanca, Girón, Guadalajara de Buga, Medellín, Neiva, Pasto, Pitalito, Popayán, Puerto Asís, Sincelejo, Sogamoso, Soledad, Tunja y Valledupar) con una inversión aproximada de \$10.400 millones.

Mas estrategias para salvar vidas en la vía

- **Atención a Víctimas por Siniestros Viales**

En el marco de esta estrategia, presentamos los ejes de acción que se encuentran en desarrollo y sus principales avances:

- **Implementación de la ruta de atención integral a víctimas de siniestros viales:** Se elaboró el documento denominado “Lineamientos para la adopción de rutas de atención integral a víctimas de siniestros viales”, que contiene los aspectos normativos, conceptuales y metodológicos para la formulación de las rutas de atención integral a víctimas de siniestros viales bajo un marco de integralidad, brindando orientación inicial a los territorios para la realización del diagnóstico, identificación de actores y capacidades



que permitan crear rutas acordes a la realidad y características, de acuerdo con su dinámica.

En el 2020 se adelantaron mesas de trabajo con todos los departamentos del país, con el fin orientar sobre de las actuaciones en torno a los componentes que definen la atención integral: prehospitalario, hospitalario, acompañamiento a familiares y víctimas, y vigilancia en salud pública y se socializó como insumo, el documento de Lineamientos mencionado.

- **Fortalecimiento de la respuesta a víctimas de siniestros viales:** A través del Acuerdo 008 del 18 de diciembre de 2019, se reglamentó la Comisión Interministerial para fortalecer la implementación del Número Único de Atención de Seguridad y Emergencias (NUSE 123), a partir de lo cual se ha apoyado algunos territorios (Bucaramanga, Boyacá, Rionegro y San Andrés), para lograr la articulación del Centro Regulador de Urgencias y Emergencias -CRUE, con el Sistema Integrado de Seguridad y Emergencias -SIES. Así, con el acompañamiento permanente de la comisión interministerial, se logró que Bucaramanga desarrollara una herramienta tecnológica que permite que una vez recibida la llamada de emergencia al número 123, los operadores de la policía remitan la información de manera inmediata al CRUE, quienes direccionan la ambulancia correspondiente de acuerdo con la necesidad de la emergencia.
- **Gestión y análisis de datos y variables de interés para la atención, monitoreo, seguimiento y evaluación de los factores relacionados con la respuesta integral a las víctimas de siniestros viales:** En articulación con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y el apoyo de la cooperación internacional a través de Fundación Bloomberg, se logró generar un análisis sobre las víctimas lesionadas en relación con las principales variables que describen sus características. Por ello, en el capítulo 6 del Anuario Nacional de Siniestralidad Vial 2019, se consolidó dicha información para mejorar la capacidad de tomar decisiones relacionadas con la atención a víctimas.

- **Puntos Seguros**

Consiste en llevar a los municipios herramientas técnicas para fortalecer las competencias relacionadas con seguridad vial y concientizar sobre la importancia de generar medidas para la mitigación de siniestros enfocadas a los actores vulnerables. Durante 2020 se dio continuidad a esta estrategia, disponiendo de 14 puntos seguros en operación en los departamentos de Antioquia, Atlántico, Bolívar, Boyacá, César, Cundinamarca, Magdalena, Nariño, Norte de Santander, Quindío, Santander, Sucre, Tolima y Valle del Cauca. Con corte del 20 de julio de 2021, se han realizado 255.937 inspecciones a vehículos, aproximadamente.



- **Programa SETA Supervisión Especial de Temporada Alta**

La Delegatura de Concesiones e infraestructura, bajo las políticas de legalidad y seguridad, y en ejercicio de su función preventiva, implementó este programa con el fin de identificar hallazgos que podrían comprometer la seguridad de los usuarios de las vías concesionadas del país. El programa consiste en inspecciones nocturnas sobre todo el corredor vial, donde se registran diferentes tipos de observaciones desde el punto de vista de usuario y se agrupan en 10 categorizaciones para generar planes de mejoramiento que permitan mitigar el riesgo de accidentalidad.

Para esto, la Supertransporte ha desarrollado herramientas tecnológicas que permiten la captura de hallazgos a través del celular y así mismo su visualización en tiempo real, desde la sede principal. Así mismo, esta herramienta permite la presentación de datos a través de tableros de control, que facilitan la obtención de información de manera rápida y segura.

Durante su implementación en el 2019, la delegatura realizó inspecciones en 51 proyectos viales (8.325 km), lo que generó la caracterización de 7.974 hallazgos. Mediante la implementación de requerimientos de planes de mejora para el corto, mediano y largo plazo, se obtuvo la gestión del 44,29% de hallazgos en el corto plazo (3 meses) y el 22,12% en el mediano plazo (6 meses), para un total de 5.294 hallazgos. Los restantes, se incluyeron en el plan general de supervisión para su posterior gestión. El hallazgo con mayor gestión fue la deficiente señalización horizontal o marcas viales en el pavimento, con 311 acciones de mejora rápida. El de menor gestión fue la deficiente señalización preventiva de obra, con 5 acciones de mejora.

A 30 de junio de 2021, el programa se encontraba cursando su etapa de levantamiento de hallazgos. En este periodo, se inspeccionaron 40 proyectos (6.985 km) y se identificaron 2.785 hallazgos. El hallazgo más recurrente es “Ausente, insuficiente y/o deficiente señalización vertical” con 384 hallazgos.

- **Auditorías, inspecciones y evaluaciones de Seguridad Vial**

La ANSV adelanta el programa de auditorías de seguridad vial y la revisión de límites de velocidad en corredores viales del país. Este programa inició en diciembre del año 2020 y busca identificar los principales riesgos asociados a la siniestralidad vial en nuestras carreteras y determinar las velocidades de los corredores viales, en función de los elementos de infraestructura con los que opera actualmente, con el fin de que las entidades que administran la infraestructura vial elaboren un plan de acción que permita mitigar los riesgos



identificados en la realización de este estudio, a la fecha se han auditado más de 1.800 km de la red vial nacional.

- **Intervención Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.**

Dando continuidad a los esfuerzos en la reducción de las tasas de mortalidad, la ANSV apoyó al INVIAS en la urgente y necesaria intervención en el departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, recuperando la señalización y dispositivos para la regulación del tránsito, afectados por el Huracán IOTA y ETA, así como con la implementación de medidas para la seguridad vial y acciones inmediatas para la reposición de los elementos de señalización y sistemas de contención vehicular afectados en el desastre natural y de esta forma prevenir la ocurrencia de siniestros viales.

- **Estrategia Implementación Sistema Seguro**

Desde la ANSV se avanza en la estructuración e implementación de una estrategia integral para adoptar el enfoque de sistema seguro a través de acciones basadas en gestión de la velocidad, control, trabajo con actores viales vulnerables, atención a víctimas, intervenciones de infraestructura, y por supuesto la corresponsabilidad para reducir la fatalidad vial el país. Al respecto, durante el mes de diciembre de 2020 y enero de 2021, se realizó el primer proyecto piloto en el departamento de Quindío, obteniendo una reducción del 74 % de víctimas fatales en el mes de diciembre. En el periodo de intervención se implementaron 17 puestos de control los fines de semana, sensibilizando cerca de 3.346 conductores de automóviles y motociclistas sobre la velocidad y sus efectos.

Así mismo, se implementaron radares pedagógicos de velocidad, acompañados de señalización de velocidad máxima permitida y de detección electrónica en los cinco puntos críticos de siniestralidad y velocidad de las vías nacionales, con fin de disuadir a los conductores de no exceder los límites de velocidad. A partir de esto se logró una reducción del 10,8 % en la velocidad promedio en todos los puntos donde se implementaron las medidas. Por lo anterior, la ANSV avanza en la réplica de la estrategia en departamentos con mayor siniestralidad: Valle del Cauca, Antioquia y César; en el mes de junio de 2021 se iniciaron acciones en vía para motociclistas y ciclistas en estos departamentos.



- **Regulación en materia de cascos protectores para motociclistas**

Siguiendo las recomendaciones internacionales en materia de regulación sobre cascos y elementos de protección personal, el Ministerio de Transporte ha expedido dos (2) Resoluciones relacionadas, la primera corresponde a un reglamento técnico, asociado a las condiciones técnicas que deben cumplir los fabricantes, importadores y comercializadores de Cascos, y la segunda, relacionada con las condiciones mínimas que deben cumplir los usuarios de motocicleta en el uso de este. Sobre el reglamento técnico Resolución 20203040023385 del 20 de noviembre de 2020. En marzo de 2020 empezó a regir la Resolución 1080 del 19 de marzo de 2019, la cual dio un año de transición para adoptar el nuevo reglamento técnico de cascos para motociclistas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos y similares. Este reglamento obliga a productores, importadores y comercializadores a vender estos elementos de protección cumpliendo estándares internacionales de desempeño y calidad. En la expedición de este reglamento técnico se estableció que deberá incluirse en el casco una etiqueta que contenga información como: nombre del producto, casco para uso en motocicleta y vehículos afines; talla, país de origen, importador o fabricante con su razón social; número de lote y fecha de producción.

Con esta resolución no se busca controlar directamente a los motociclistas, sino al mercado de cascos, buscando que, al momento de ofrecer productos a los usuarios, estos sean cascos certificados. Así, los usuarios tendrán mayores garantías de la calidad del producto que están adquiriendo para que, en caso de que sufran un siniestro vial, se minimice el riesgo de traumatismo al reducir el impacto de fuerza o colisión que se genera contra la cabeza.

Por otra parte, la segunda Resolución corresponde a la resolución 20203040023385 del 20 de noviembre de 2020, “Por la cual se establecen las condiciones mínimas de uso del casco protector para los conductores y acompañantes de vehículos tipo motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros, cuatrimotor y se dictan otras disposiciones”. Esta resolución del Ministerio de Transporte establece tres condiciones vitales para el uso de este elemento personal de Protección:

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



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

Según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, durante 2019 fallecieron en siniestros viales 3.455 motociclistas, lo cual representó el 52% del total de muertos en siniestros viales en el país. Así mismo, el número de lesionados fue de 19.277, lo cual representó el 56% del total de lesionados a nivel nacional. Analizados los datos se pudo inferir que cerca del 20% de los motociclistas fallecidos chocaron con un objeto fijo. Y en 2020 fallecieron en siniestros viales 3.140 motociclistas, que representan el 56% del total de muertos en siniestros viales en el país. Así mismo, el número de lesionados fue de 8.645, lo cual representó el 60% del total de lesionados a nivel nacional. Analizados los datos se pudo inferir que cerca del 21% de los motociclistas fallecidos chocaron con un objeto fijo.

- **Reglamentación técnico vehicular**

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

- **Ruta Nacional por la Seguridad Vial**

La Ruta Nacional por la Seguridad Vial es un programa que busca proteger a los diferentes actores viales, en especial, a los conductores de motocicleta. Mediante esta estrategia de pedagogía experiencial en los territorios, la Entidad desarrolló 244.158 sensibilizaciones a los actores viales, entre toda su oferta de actividades, especialmente a motociclistas de 88 municipios del país, y de 24 departamentos. En este periodo se desarrollaron 213 días o jornadas de pedagogía en dichos territorios.

De manera complementaria a las actividades señaladas en el programa Ruta Nacional por la Seguridad Vial, se han venido desarrollando acciones hacia motociclistas, de manera articulada con las autoridades locales y algunos actores



estratégicos involucrados, con el objetivo de asistir técnicamente a los municipios para desarrollar acciones de manera autónoma. En el marco de dichas actividades, se han implementado 24 jornadas llegando a un alcance de 2.389 personas sensibilizadas en 12 departamentos.

- **Escuela virtual de Seguridad Vial**

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

- **Investigación Sistema Sancionatorio**

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

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



riesgosas en vía; esto introduciría al país en el campo de la prevención vial a través de la tecnología, mejorando la capacidad de reacción de los cuerpos de control ante la presencia de condiciones de riesgo y dando alertas tempranas a los conductores sobre esos riesgos viales.

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

- **Investigación diagnóstica de transporte escolar**

Este estudio tiene por objeto elaborar una caracterización del transporte escolar en modos motorizados y no motorizados diferentes al peatonal en los departamentos definidos por la ANSV, con el fin de identificar factores de riesgo en el transporte de niños, niñas y adolescente en zonas urbanas y rurales del país. Se llevó a cabo en 50 municipios del país con 9.125 estudiantes.

En 2020, el número de fallecidos en siniestros viales fue de 5.641 y de lesionados con incapacidades permanentes de 5.629. Comparadas con las cifras de 6.826 fallecidos y 13.916 lesionados con incapacidad permanente que se presentaron en 2019, evidencian una reducción de 17% y 40% respectivamente. Entre enero y junio de 2021 se han reportado preliminarmente 3.293 fallecidos en siniestros viales y 2.684 lesionados con incapacidades permanentes. En estos datos se observa un aumento de 44% y del 15%, respectivamente, frente al mismo periodo del año anterior.

- **Anuario Nacional de Siniestralidad Vial**

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

En su esfuerzo de mejorar y armonizar la metodología de conteo para fallecidos y lesionados, el anuario logra establecer un diálogo con otras fuentes de datos usualmente presentadas como distintas o contrarias. Es así como el anuario



presenta también los datos de mortalidad derivados de las estadísticas vitales producidas por el DANE y los datos de las atenciones medico legales a personas lesionadas por siniestros viales producidas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses –(INMLyCF)

Acciones Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA)

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

Por otra parte, cabe mencionar, que este C4+2T, estará interconectado con los diferentes comandos, Metropolitanas y Departamentos de policía de nuestro país, con el objetivo de apoyar técnicamente la atención de los usuarios en las vías nacionales. Adicionalmente proyectará capacidades para realizar el análisis de la información a través del tablero de control que permitirá la toma de decisiones de manera oportuna para el apoyo de proceso misionales de movilidad y prevención vial.

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

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

Al hablar de la gestión del transporte y la logística, si bien se ha venido cerrando la brecha entre la formulación de políticas y la efectiva atención a las situaciones que les dan origen, evidenciada por muchos años, aún queda mucho por hacer.



Por esto, cobra importancia la modernización del sector, lo que implica contar con sistemas y tecnologías de la información que permitan un intercambio dinámico entre el ámbito nacional y territorial, ya que un flujo limitado de información impacta en el diseño de políticas de movilidad urbana y nacional, así como de transporte y logística.

En consecuencia, el Gobierno Nacional enfoca sus esfuerzos en fortalecer el análisis y gobernanza de la información para el Sector Transporte, teniendo en cuenta las plataformas actuales y la interoperabilidad, los métodos alternativos de obtención y generación de información y la infraestructura tecnológica necesaria para la competitividad.

Estructuración del nuevo modelo de operación RUNT 2.0

Gracias a la implementación del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) fue posible centralizar y validar trámites, así como tener información para la toma de decisiones y dictar política pública de movilidad, seguridad vial y mercado automotor, entre otros. El sistema RUNT integra, bajo su modelo de operación, tanto a actores particulares como gubernamentales, quienes proveen información del sector a la plataforma en tiempo real en un esquema de corresponsabilidad, lo cual asegura la trazabilidad y administración de los datos. Gracias a esto, el sector cuenta hoy con cifras consolidadas sobre el crecimiento del parque automotor, registro de licencias de conducción, trámites y matrículas iniciales, entre otros.

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

Esta visión holística se materializa en requerimientos de ejecución que se estructuraron en apéndices técnicos que siguen una secuencia de tiempo acorde con la cronología de las etapas y fases previstas para la ejecución del contrato.

Este nuevo modelo da continuidad a toda la operación y servicios prestados en el sistema. Ahora bien, con el fin de fortalecer la estrategia de gobierno del Ministerio



como dueño de la información sobre las funciones que delega y sobre los procesos y operaciones que desarrollará el Concesionario en cumplimiento del objeto contractual, se estableció la necesidad de ajustar y mejorar el modelo de operación del RUNT incorporando los siguientes nueve (9) dominios de servicios, que interactúan entre sí y conforman el nuevo modelo de operación del RUNT, a saber: i) Gobierno, ii) Monitoreo, iii) Seguridad, iv) Interacción, v) Trámites, vi) Uso y Apropiación, vii) Desarrollo de *Software*, viii) Datos e Información, ix) Infraestructura de TI, como parte de la arquitectura que lo soporta

Definido el modelo de operación, se avanzó paralelamente en la elaboración de los apéndices técnicos que contemplan los requerimientos que deberá cumplir el futuro concesionario y en los demás documentos técnicos, jurídicos y financieros necesarios para adelantar el proceso licitatorio y de esta manera, satisfacer la necesidad que tiene el Ministerio de garantizar la continuidad de la operación del Registro Único Nacional de Tránsito, para proteger la legalidad, transparencia y seguridad de los trámites que integran los registros de información.

Esta necesidad está alineada con el objetivo de fortalecer el RUNT como un sistema que permita registrar, actualizar, centralizar y validar información para la planificación, adopción y monitoreo de políticas públicas en materia de transporte, buscando la interoperabilidad con los sistemas de información del sector, de acuerdo con los estándares de MinTIC.

Sistemas Inteligentes de Transporte

Las TIC y el sector de transporte en el país han estado articuladas para la generación de incrementos en los índices de competitividad y productividad del mismo, de hecho, la relación a nivel técnico se conoce concretamente con el nombre de Sistemas Inteligentes de Transporte - SIT, o por sus siglas en inglés ITS (Intelligent Transportation System), y estos, están centrados en buscar, diseñar, implementar y desplegar soluciones tecnológicas que beneficien al sector de transporte y a sus usuarios

El Sector Transporte se alinea con el Decreto 1079 de 2015 y desde el ámbito ITS se articula al decreto 2060 de 2015 donde se establece la creación de un Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, Tránsito y Transporte (SINITT) que apoyará los procesos de fortalecimiento de Política pública que requiere el sector de manera nacional.

Para lo anterior desde la vigencia 2018 el Ministerio de Transporte por medio del Grupo de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, en apoyo con el Gobierno de Corea del Sur, se desarrolló un proyecto que se denominó Plan Maestro Nacional ITS, donde se generó la definición e implementación de políticas



públicas en Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) para la infraestructura, tránsito y transporte Nacional y será la carta de navegación para la incorporación y despliegue homogéneo de tecnologías y servicios ITS impactando esto, en el desarrollo de las regiones del país en materia de Infraestructura Tránsito y Transporte y por supuesto, aporta a mejorar la competitividad del país y la calidad de vida de los ciudadanos.

En la vigencia 2020, con cooperación con el Gobierno de Corea del Sur, se realizó el documento base del Plan Maestro Nacional ITS, el cual ITS busca el Establecimiento de la base para promover los proyectos ITS en Colombia; así mejorar las condiciones del tráfico por medio de la reducción de accidentes y congestión. Para lograr este propósito, se realizó encuesta con los actores intervinientes en el sector y de allí se generó la priorización de implementación de servicios ITS a nivel nacional, y dando el mapa de ruta de la ejecución del plan a 10 años.

Se realizó la entrega oficial por parte del Gobierno de Corea en el mes de diciembre de 2020, donde se ajustó por parte del equipo GITC / ITS en los meses de enero a febrero, acorde a las necesidades del país, y formatos con base en las necesidades de las Entidades del Sector Transporte. Acto seguido se dio inicio a mesas técnicas y socialización, y comentarios por parte de las diferentes áreas del Mintransporte y entidades Adscritas.

En la actualidad ya se recibieron comentarios por parte de las áreas de la Entidad, donde se realizará la mesa técnica faltante con UMUS, y con las entidades del sector ya se sostuvo mesas técnicas con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, ANI, e INVIAS.

Adicional a la implementación de los servicios ITS en un plazo de 10 años según lo sugerido en el Plan Maestro ITS, se especificó un plan piloto donde se describe la implementación del Sistema Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte – SINITT. En el último semestre de la vigencia 2020 y el primer trimestre de la vigencia 2021, en cooperación del Gobierno de Corea del Sur y por medio de mesas técnicas de trabajo presenciales y virtuales.

En lo transcurrido de 2021, se concluyó el estudio de factibilidad por parte del equipo coreano y se dio inicio a la etapa precontractual con el objeto de adelantar el procesos de contratación para el Diseño, implementación y despliegue de la solución tecnológica (hardware y software) de la primera etapa del Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SINITT) en aras de integrar, gestionar y brindar la información del Sector Transporte de conformidad con las políticas de los ITS establecidas en el Decreto 2060 de 2015. Al cierre del primer semestre de 2021, en el mes de junio se adjudicó el proceso.



El Decreto 2060 de 2015 que adicionó el D.U. 1079 de 2015 creó el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SINITT) indicando que “estará administrado por el Ministerio de Transporte y su objetivo será consolidar y proveer la información que suministren los subsistemas de gestión que lo integren, así como la interoperabilidad de los SIT que se implementen a nivel nacional, cumpliendo con los principios de excelencia en el servicio al ciudadano, apertura y reutilización de datos públicos, estandarización, interoperabilidad, neutralidad tecnológica, innovación y colaboración”(…)

Este sistema busca proporcionar información interconectada e integrada relacionada con el flujo de tráfico y filmaciones de CCTV de autopistas nacionales, carreteras nacionales, calles de la ciudad, sitios públicos en donde se realiza la operación de transporte y la operación de autobuses, ferrocarriles, fluvial, marítimos, y aeropuertos. La información de tráfico en tiempo real se proporcionará al público a través del sitio web, dispositivos móviles y de navegación, etc.

Inicialmente, el sistema recolectará la información de tráfico de las agencias adscritas al Ministerio de Transporte, así como los departamentos y municipios a través de los sistemas inteligentes locales para la infraestructura tránsito y transporte (SILITT) tal como se describe en la resolución 20203040015885 de 2020, e información de empresas privadas que operan infraestructuras concesionadas.

En SINITT tiene como objetivo general ser una plataforma tecnológica que proporcione información útil, oportuna, veraz, confiable, accesible y segura a los servicios ITS y actores estratégicos que se relacionen con el sector de transporte, suministrando una arquitectura que permita la integración, gestión, análisis y explotación de la información.

Por último, este semestre a través de sesiones Facebook Live se ha adelantado en procesos de presentación al público interesado de los anexos técnicos realizados en conjunto con Colombia Compra Eficiente, para la generación de estandarización a nivel nacional de los siguientes ítems:

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

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



actualidad se está socializando con el área jurídica los anexos técnicos para su publicación, toda vez que estos ya surtieron la respuesta a los comentarios y/o observaciones generadas a los anexos.

- **Movilización Terrestre de Pasajeros**

La Superintendencia de Transporte implementó un sistema de información en tiempo real sobre las operaciones de las Terminales de Transporte terrestre en el país. A través de este sistema se garantiza no solo la configuración de datos completos, estandarizados y de calidad, sino la prestación de un servicio óptimo y eficiente para los usuarios del sector.

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

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

Las condiciones del servicio, sobre todo en temporada alta, son monitoreadas de manera eficiente, contando con información de los despachos, las rutas, vehículos, oferta de vehículos y demanda de pasajeros, convenios, contratos con empresas de servicio especial y niveles de servicio a los usuarios.

De igual manera, se tiene el control sobre las condiciones de los vehículos despachados desde las terminales de transporte, como la vigencia del SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito), la revisión técnico-mecánica, la póliza responsabilidad civil contractual y la póliza responsabilidad civil extracontractual.

Con esta herramienta podemos determinar en tiempo real, que durante julio de 2020 y junio de 2021, se han movilizado 45.236.198 pasajeros en 8.139.181 vehículos. Comparado con el mismo periodo (2019 – 2020), donde se movilizaron 78.168.411 pasajeros en 9.459.362 vehículos, se tiene una disminución en pasajeros del -42% (32.932.213) y en vehículos -14% (1.320.181).

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



- **Registro Nacional Fluvial**

En cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 112 de la Ley 2106 de 2019, mediante Resolución No. 20203040003645 de mayo de 2020, se reglamentó el Registro Nacional Fluvial (RNF), el cual permitirá automatizar los trámites y reemplazar el libro de registro manual que actualmente llevan las inspecciones fluviales.

Este sistema permitirá contar con información centralizada y en tiempo real del registro de embarcaciones y/o artefactos fluviales, tripulantes y empresas, conteniendo los datos necesarios para determinar la propiedad, características técnicas y situación jurídica de las embarcaciones y artefactos fluviales; licencias de tripulantes, habilitación y permiso de operación de las empresas de transporte fluvial.

La información contenida en dicho registro será de carácter público y se alimentará en línea por la autoridad fluvial. Adicionalmente, permitirá mejoras en las eficiencias de operación de las empresas, en la medida que podrán registrar el zarpe en tiempo real y desde sus oficinas, sin necesidad de desplazamientos.

Durante el segundo semestre del 2020 y el primer semestre de 2021, el módulo de Registro de Zarpe electrónico se ha venido implementando preponderantemente para las empresas de transporte de carga en el Río Magdalena y el Río Putumayo. A la fecha, se tienen 8 empresas del Río Magdalena, 1 empresa que opera en el Embalse del Guavio - Chivor y 9 en el Río Putumayo operando en el sistema, totalizando así 18 empresas de las 93 autorizadas en el país para prestar servicio público de transporte fluvial de carga.

Entorno para la innovación

- **Ruedas de Innovación**

Adicionalmente, en respuesta al llamado desde el sector de la infraestructura de transporte, en el sentido de regular tecnologías existentes en el mercado y que no contaban con una especificación técnica, el Gobierno del presidente Iván Duque, a través de INVIAS avanza en el desarrollo de mecanismos y espacios, que le permitirán a la entidad desarrollar normatividad con responsabilidad, principalmente con las Ruedas de Innovación y Sostenibilidad, espacios que han permitido la interacción de los grupos de interés, promover el emprendimiento, la innovación, y vincular a la academia y a expertos técnicos del sector, en el proceso de regulación técnica de nuevas tecnologías.



En tal sentido, durante este año se finalizó la actualización las Especificaciones Generales de Construcción de Carreteras del INVIAS que permiten estar a la vanguardia en cuanto a normativa y fomenta el uso racional de materiales y optimizando los tiempos de ejecución de las obras.

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

Lograr dinamizar la prestación de servicios de transporte público es una de las metas del Gobierno nacional. Por ello, se han desplegado estrategias y acciones tendientes a fortalecer la conectividad urbano-regional en el país, aportando a solventar los retos de movilidad y conectividad a los que se enfrenta la nación. Para lograrlo, se han priorizado alternativas de transporte para reducir la congestión, la contaminación y la siniestralidad, así como para aunar esfuerzos para cofinanciar los sistemas de transporte público, para mejorar la estructura institucional y para fortalecer los mecanismos de financiación, de los accesos y pasos urbanos.

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

Ofrecer alternativas de transporte de pasajeros y carga que minimicen la congestión, la siniestralidad y la contaminación, y que fortalezcan los instrumentos de planeación y regulación de la movilidad, para promover el acceso a bienes y servicios en medios de transporte equitativos, seguros y sostenibles, se convierte en uno de los muchos objetivos a alcanzar en la gestión del Sector Transporte.

Zonas Diferenciales para el Transporte y/o el Tránsito

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



En cumplimiento de lo anterior, se expidió el Decreto 746 de mayo de 2020, “Por el cual se sustituye el Título 8 de la parte 2 del libro 2 del Decreto 1079 de 2015- Decreto Único del Sector Transporte”. El Ministerio de Transporte y los gobiernos locales (alcaldes, instituciones Educativas, Secretarías de Educación), con el acompañamiento del Ministerio de Educación, han venido coordinando el proceso de caracterización que deben cumplir las Zonas diferenciales para el transporte, principalmente para garantizar el acceso de la población estudiantil, a los sistemas educativos de las diferentes regiones del país.

Desde la expedición del Decreto 746 del 2020, se han recibido 18 solicitudes para la Declaración de Zonas Diferenciales para el Transporte Escolar, provenientes de municipios en los departamentos de Tolima, Cauca, Antioquia, Boyacá, Caquetá, Norte de Santander, Valle del Cauca y Huila. Estas solicitudes, se vienen trabajando en conjunto con la Subdirección de Permanencia del Ministerio de Educación, con miras a aumentar la continuidad de los estudiantes en el sistema educativo, a través de la promoción del transporte escolar.

Adicionalmente, se han recibido cinco solicitudes para la declaración de Zonas Diferenciales para el Transporte, en zonas de difícil acceso y donde no se cuenta con empresas de servicio público de transporte, ni se puede dar cumplimiento a la normatividad vigente establecida en el Decreto 1079 de 2015; estas solicitudes provienen de municipios pertenecientes a los departamentos de Tolima, Boyacá y Guainía.

Actualmente, se trabaja en la proyección de los actos administrativos que declararán Zonas Diferenciales para el Transporte Escolar en tres municipios del Departamento del Tolima, los cuales ya cuentan con aval del Ministerio de Educación.

En igual sentido, la Ley 2033 de 2020 “Por medio de la cual se dictan disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso”, otorga al Ministerio de Transporte la facultad para reconocer una excepción a aquellos municipios focalizados, que por sus características y condiciones no pueden prestar el servicio de transporte escolar cumpliendo con la normatividad vigente en la modalidad. Por lo tanto, la creación de estas zonas diferenciales para el transporte tiene por objeto prestar el servicio de transporte escolar, bajo condiciones especiales, que garanticen la seguridad de “niños y niñas”, y bajo el régimen de contratación pública, en pro de garantizar la “accesibilidad material al derecho a la educación”.

Desde esta cartera ministerial, se viene realizando el estudio y análisis correspondiente, con el objeto de definir la manera en que se deberá expedir el reglamento diferenciado de carácter especial y transitorio para la prestación del



servicio de transporte escolar, de acuerdo con las condiciones, la capacidad de las empresas y las necesidades de cada municipio, y de esta forma, realizar las modificaciones necesarias a la normatividad ya expedida en la materia.

Movilidad Eléctrica

La Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica y Sostenible, tiene como propósito mejorar la calidad del aire en el país a través de la reducción de las emisiones contaminantes, la promoción del uso de vehículos eléctricos, buscando disminuir las afectaciones de salud en la población desde una apuesta por el uso de combustibles más eficientes y una movilidad sostenible. Esta iniciativa también contempla las acciones necesarias para acelerar la transición hacia la movilidad eléctrica, tales como la definición de un marco regulatorio que asegure la promoción de la movilidad eléctrica en el país y la revisión y generación de mecanismos económicos y de mercado necesarios para ello.

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

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

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

Adicionalmente, se encuentran en ejecución las siguientes cooperaciones no reembolsables, con el objetivo de establecer el mapa de ruta para la implementación de flotas eléctricas en diferentes ciudades del país:



Una de estas cooperaciones es financiada por UK-PACT, a través de la cual se seleccionaron las ciudades de Pasto, Neiva y Montería, para asistir técnicamente y apoyar en el fortalecimiento de capacidades en la planificación del despliegue de flotas eléctricas de transporte público, con nuevos modelos de financiamiento y cuantificación de reducción de emisiones, en el marco de la recuperación económica post Covid para las ciudades de tamaño mediano en Colombia.

La segunda, referida a la participación de Colombia en la iniciativa TUMI (Transformative Urban Mobility Initiative) E-Bus Mission que apoyará a 20 ciudades en el mundo para la inmersión profunda en su transición hacia el despliegue de buses eléctricos. Las ciudades seleccionadas son: Barranquilla y Valledupar y como ciudad mentora Bogotá, siendo referente a nivel internacional en la implementación de flotas eléctricas.

Finalmente, a través del Banco Mundial, se encuentra en desarrollo la cooperación para las ciudades de Bucaramanga, Cali y Pereira, que busca el desarrollo de modelos de negocios para la implementación de flotas eléctricas.

Buses eléctricos

- **Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali SITM - MIO.** En septiembre de 2019 comenzó a operar en el Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) del Masivo Integrado de Occidente (MIO) - de Cali, la primera flota de buses eléctricos de un Sistema Integrado de Transporte Masivo en Colombia. A 30 de junio de 2021, se encuentran en operación 35 buses eléctricos. En febrero de 2021 el operador GIT Masivo vinculó al sistema, como reposición de flota, 7 buses eléctricos de 50 pasajeros y en marzo vinculó 2 más, para un total de 9 buses eléctricos vinculados en el 2021.
- **Sistema Integrado de Transporte Masivo del Área Metropolitana del Valle de Aburrá SITM - METROPLUS.** Los buses eléctricos de Metroplús operan, principalmente, en la denominada Línea O del sistema metro que recorre la avenida 80. Actualmente, en operación un total de 69 buses eléctricos, de los cuales 4 fueron vinculados a la alimentación del sistema.
- **Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, SITP.** De un total de 1.485 buses eléctricos adjudicados por TransMilenio, entraron en operación entre noviembre de 2020 y junio de 2021 un total de 483 buses eléctricos. Adicionalmente, la ciudad cuenta con 4 patios 100% eléctricos con los cuales se da impulso a la transición hacia la movilidad eléctrica en la ciudad.



Promoción uso de vehículos eléctricos en Colombia

En cumplimiento de la Ley 1964 de 2019 que promueve el uso de vehículos eléctricos en el país. Esta iniciativa fue liderada por los Ministerios de Transporte, Minas y Energía, Ambiente y Vivienda y tiene como meta lograr que mínimo el 10% de los vehículos adquiridos deben ser eléctricos o de cero emisiones, a partir de 2025 y para 2035 que el 100% de los vehículos públicos adquiridos para Sistemas de Transporte Masivo sean eléctricos o con cero emisiones contaminantes, entre otras. Por lo que se han venido adelantando acciones como:

- **Tarifa diferencial impuesto de vehículos.** Uno de los beneficios que trae ley es una tarifa diferencial para calcular el impuesto de vehículos automotores (liquidación sobre el 1% del valor comercial total del automotor eléctrico) ya que la normatividad aplicable antes de la expedición de esta norma establece que el impuesto de vehículos de combustibles se determine sobre la base de su valor comercial, manejándose porcentajes entre 1,5% y 3,5%.
- **Descuento Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito.** Esta ley también determina que habrá un descuento del 10% en las primas del Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito [SOAT]; autoriza a las entidades territoriales a desarrollar, promover y ofertar esquemas de incentivos como descuentos en el registro o impuesto de los vehículos, tarifas diferenciales de parqueaderos o, incluso, exenciones tributaria; y señala que los vehículos eléctricos no tendrán ningún tipo de restricción a la circulación (pico y placa, por ejemplo), ni de tipo ambiental, entre otras.
- **Parqueaderos preferenciales para vehículos eléctricos.** En desarrollo de la política que promueve el uso de vehículos eléctricos, se expidió el Decreto 191 de 2021, mediante el cual se reglamentó el artículo 7 de la Ley 1964 de 2019, en donde se establece que las entidades públicas y los establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de parqueo, en los municipios de categoría especial y los de primera y segunda categoría, deberán identificar un porcentaje mínimo del 2% del total de plazas de parqueo para vehículos eléctricos, con el logotipo y color correspondientes.
- **Descuento sobre la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.** En cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 4, de la Ley 1964 de 2019, que contempla la obligación de reglamentar lo lineamientos técnicos para realizar la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes, así como establecer el descuento para el caso de vehículos eléctricos, el Ministerio de Transporte, junto con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, se encuentran realizando los estudios para



establecer el porcentaje de disminución de dicho valor y la definición de los lineamientos técnicos necesarios a tener en cuenta. El proyecto de resolución fue puesto en consulta pública desde el 18 de marzo al 2 de abril del año 2021, y será expedido una vez se surtan los respectivos trámites.

Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional

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

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

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

Desde el Viceministerio de Infraestructura y teniendo en cuenta las metas que se tienen a corto, mediano y largo plazo para el sector transporte, de conformidad con el Plan Maestro de Transporte Intermodal y las recomendaciones derivadas de los módulos I y II del PMTI (enfocados en la infraestructura de la red básica y las vías de integración nacional y la eficiencia logística respectivamente), durante el periodo objeto de este informe, estableció líneas de política en este documento CONPES; enfocados hacia:

- Optimizar los accesos y pasos para aumentar la competitividad, disminuir los tiempos de viaje y facilitar el comercio de las ciudades.
- Integrar la movilidad, logística y el ordenamiento territorial para mejorar los servicios integrales del transporte nacional.
- Estrategias para disminuir los problemas de congestión y siniestralidad sobre la red nacional.

Los lineamientos tienen como objetivo contribuir al desarrollo económico, ambientalmente sostenible, así como el aumento de la accesibilidad a los servicios de transporte urbano y regional. Dichos lineamientos, buscan orientar a las autoridades de transporte en la planeación e implementación de proyectos de



movilidad y de transformación territorial acordes a las particularidades de cada territorio, fortalecer la calidad de la movilidad integral y la institucionalidad, además de la consolidación de mecanismos de financiamiento para la movilidad sostenible, buscando mitigar los efectos de la congestión, la siniestralidad vial y la contaminación ambiental.

A partir de ello, se ha venido adelantando desde el Viceministerio de Infraestructura la acción relacionada con el objetivo de formular el plan de acción para la construcción o mejoramiento de pasos y accesos urbanos. En este sentido, se viene adelantando el diagnóstico en la materia de forma articulada entre el Ministerio, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías. Este trabajo se ha articulado con los compromisos de la Política Nacional Logística y el Pacto Sectorial por la infraestructura.

En materia de financiación, esta política contiene orientaciones para las entidades territoriales en la implementación de fuentes de financiación para los sistemas de transporte. Además, busca fortalecer la institucionalidad nacional para acompañar y adelantar el seguimiento a la cofinanciación de los proyectos de sistemas de transporte.

La oferta de Sistemas de Transporte Masivo modernos y ambientalmente responsables propicia mejores condiciones de calidad de vida para los ciudadanos. En este sentido, el Gobierno nacional ha brindado apoyo en la estructuración e implementación de proyectos destinados a mejorar las condiciones de movilidad en diferentes regiones del país:

- **Documento Conpes 4017 del 10 de diciembre de 2020: Declaración de importancia estratégica del proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) de Ibagué.** Con el propósito de apoyar en el mejoramiento del transporte público de pasajeros de Ibagué, así como reducir las externalidades negativas del transporte asociadas a la siniestralidad vial, contaminación ambiental y congestión vehicular, la Nación participará en la cofinanciación del proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) de Ibagué.

El esquema diseñado tiene la visión de priorizar la operación del transporte público en los corredores que resultan más relevantes para la movilización de los usuarios, es decir, sigue un enfoque de diseño estructurante-alimentador. La selección de los corredores se realizó con base en la modelación de los patrones de viajes de los usuarios del sistema arrojando como corredores principales la Carrera 5, Avenida Jordán, Avenida Ambalá y Avenida Miro lindo.



- **Documento Conpes 4034 del 11 de julio de 2021: Apoyo del Gobierno Nacional a la actualización del Programa Integral de Movilidad de la Región Bogotá – Cundinamarca [PIMRC].** Con el objetivo de garantizar la continuidad del Programa Integral Movilidad de la Región Bogotá – Cundinamarca (PIMRC) para su fortalecimiento e integración por medio de su actualización con una visión a 2027, 2035 y de largo plazo, así como establecer la priorización de proyectos para satisfacer las necesidades de movilidad de los habitantes de la región. En este sentido, el Gobierno nacional ha ratificado su compromiso con la Región Bogotá-Cundinamarca mediante el apoyo a sus estrategias de movilidad y ha cofinanciado proyectos específicos como: el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros de Bogotá (TransMilenio fases I, II y III); la Extensión de la Troncal Norte-Quito-Sur (NQS) a Soacha fase I, II y III; la Primera Línea de Metro de Bogotá (PLMB)-tramo I; el Regiotram Occidente, y las Troncales Alimentadoras Avenida 68 y Avenida Ciudad de Cali

El documento define el apoyo del gobierno nacional a la actualización del Programa Integral de Movilidad de la Región Bogotá-Cundinamarca (PIMRC), con visión a 2027 - 2035 y de largo plazo, que contempla dentro de la política componentes de (i) planeación articulada entre las entidades territoriales); (ii) desarrollo de un sistema integral de movilidad de pasajeros con el sistema de transporte público como base estructurante; medidas para reducir las barreras físicas, económicas y accesibilidad del sistema de transporte, desarrollo de infraestructura y servicios para la conectividad y competitividad, promoción del uso de medios no motorizados y uso eficiente del transporte motorizado particular; y (iii) recursos para la sostenibilidad y mantenimiento de infraestructura del sistema de transporte público.

De igual forma, la actualización del PIMCR plantea los proyectos de transporte priorizados por las entidades territoriales para satisfacer las necesidades de movilidad de los habitantes de la región bajo la visión antes expuesta. Para el horizonte 2035 los proyectos de transporte priorizados son: Línea 2 de Metro a Suba-Engativá, Extensión Troncal Av. Ciudad de Cali al norte, Borde Occidental- Troncal Calle 13, Regiotram del Norte y Extensión PLMB al norte.

En el marco de la movilidad de la región Bogotá Cundinamarca, la Nación reafirmó su compromiso de apoyar a la Capital del país en sacar adelante la segunda línea de Metro de Bogotá y ratifica la cofinanciación de la primera línea de Metro y las troncales alimentadoras que vienen en ejecución. Los Ministerios de Transporte y Hacienda, y el Departamento Nacional de Planeación trabajan de la mano con la Alcaldía Mayor de Bogotá y la Empresa Metro de Bogotá en la estructuración del proyecto de la



segunda línea de Metro de Bogotá, en donde se elaborarán los estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros del proyecto.

La participación de la Nación en la cofinanciación del proyecto está sujeta al cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 100 del Plan Nacional de Desarrollo (Ley 1955 de 2019) y de la reglamentación contenida en la Resolución 20203040013685 de 2020 del Ministerio de Transporte, los cuales deben estar soportados en los estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros del proyecto.

Conforme a los estudios de prefactibilidad presentados anteriormente por el Distrito, la alternativa seleccionada para la segunda línea sería el trazado que inicia en la Avenida Caracas con Calle 72, lugar en donde se conecta con la primera línea del Metro de Bogotá. Luego, continúa al occidente por la Calle 72 hasta la Avenida Ciudad de Cali, tomando hacia el noroccidente hasta el corredor de la futura ALO, llegando a la AC 145 (futura avenida Transversal de Suba) y finalizando en el patio taller.

La nación ratifica el apoyo a los entes territoriales a través del acompañamiento y orientación en la estructuración de los proyectos de transporte férreos que benefician no solo a los habitantes, sino a las ciudades a las que se les aporta desarrollo urbanístico, social y ambiental, reactivación económica y competitividad.

Estrategia Nacional de Movilidad Activa

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

Se ha conformado plan de trabajo para elaborar el diagnóstico de movilidad activa un Pétit comité técnico entre los ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Deporte, Salud, Vivienda, Ciudad y Territorio, Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Departamento Nacional de Planeación con el ánimo de encontrar esos puntos de sinergia en temas de movilidad activa. La ENMA se está estructurando de una manera integral para promover y masificar el uso de la movilidad activa ya sea movilidad en bicicleta, movilidad peatonal y otras estrategias complementarias que se puedan abordar. Adicionalmente, se formulará bajo dos ejes transversales como lo son el enfoque de género y el tema



de discapacidad, en donde se consideran fundamental que todas las líneas de acción que se definan de aborden desde estas dos perspectivas.

Esta política contempla la articulación con algunos instrumentos ya desarrollados, como la NAMA TAnDem (Acción de Mitigación Nacionalmente Apropia de Transporte Activo y gestión de la demanda, por sus siglas en inglés), la cual hace parte de las medidas de la NDC, por medio de las cuales el país se compromete a la reducción de emisiones de Gases Efecto Invernadero.

De acuerdo con esto y teniendo en cuenta la Semana Nacional por la Movilidad (campaña que se realiza anualmente obedeciendo al artículo 18 de la Ley 1811- Ley probici), en 2020 se llevó a cabo un ejercicio que permitió la recolección de insumos para la formulación de la estrategia. Entre ellos se realizaron conversatorios entre diferentes actores: sector privado, entidades locales, ciudadanía, academia, organismos de cooperación y adicionalmente un taller enfocado al enfoque de género.

En el mismo sentido, y en cooperación con Gobierno de Alemania a través de su Instituto de Tecnología Climática, se trabaja en un proyecto que tiene como objetivo mejorar las condiciones marco para la promoción del transporte no motorizado y la gestión de la demanda de transporte a nivel de ciudad en Colombia. Dicho proyecto se lleva a cabo entre 2020 y 2021, en tres ciudades intermedias del país, las cuales son Bucaramanga, Barranquilla y Pasto. En el marco de dicho proyecto se han desarrollado consultorías enfocadas al diagnóstico de la movilidad en bicicleta de las ciudades, se instalaron contadores de bicicletas, se generaron talleres para construcción de capacidades a nivel local y se adelantó una consultoría de género y no dejar a nadie atrás en la movilidad activa para estas ciudades.

Protección de la salud y el medio ambiente: Ley 1972 de 2019

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

En esta Ley se definen diferentes iniciativas conducentes, entre otras, a definir plazos para que los diferentes tipos de vehículos que circulan por el territorio nacional se ajusten a límites máximos de emisión contaminante que puedan generar. En síntesis, a partir del primero de enero de 2023, las fuentes móviles que se fabriquen o importen a Colombia tendrán que cumplir con los estándares técnicos establecidos en la norma Euro 6, contenida en el Reglamento 715/2007 de la Unión Europea o su equivalente y a partir del primero de enero de 2035, todos los vehículos de transporte en Colombia deberán cumplir con los



parámetros establecidos. Así mismo, mediante el artículo 10 de la mencionada ley, se estableció la integración de la Comisión Intersectorial de Calidad de Aire en todos los municipios y distritos del país.

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

Adicionalmente, se está desarrollando una consultoría con el Banco Mundial para modernización del parque automotor de carga liviana con el fin de promover tecnologías euro VI que entren al país, así como generar los procesos requeridos para dicha modernización.

Así mismo se está trabajando en la reglamentación y expedición de la resolución de cero y bajas emisiones que permitirá que los municipios y otros actores genere incentivos particulares a ese tipo de tecnologías.

- **Desarrollo e implementación de movilidad sostenible**

Con el fin de buscar la modernización del Sector Transporte en el país, se desde el 2020 se está avanzando con la Estrategia Nacional de Transporte Sostenible, la cual busca la modernización de la flota vehicular en los modos carretero, férreo y fluvial, hacia el uso de tecnologías y energéticos de bajas y cero emisiones, con el objeto de lograr la transición hacia las cero emisiones.

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

Adicionalmente y teniendo en cuenta que la movilidad sostenible incluye la movilidad activa, se viene trabajando en el desarrollo y formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa y con ella la inclusión de movilidad en bicicleta, peatonal, y otras estrategias complementarias.

- **Semana Nacional por la Movilidad Sostenible.**

En los últimos años bajo el liderazgo del Ministerio de Transporte y con apoyo de otras entidades del Gobierno Nacional ha venido organizando la 'Semana Nacional



por la Movilidad', cuyas versiones en 2015, y en 2016 se realizaron con énfasis en la Bicicleta y el Peatón respectivamente. A partir de la expedición de la Ley 1811 de 2016, conocida como la Ley ProBici, “Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito”, la Semana ha sido organizada por el Ministerio de Transporte en conjunto con los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de Salud y Protección Social, de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, el Departamento Nacional de Planeación, Coldeportes, hoy Ministerio del Deporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y Findeter, quienes implementaron las versiones 2017, con énfasis en la Movilidad Saludable, Segura y Sostenible; 2018, en la Movilidad Saludable, Segura y Ambientalmente Sostenible, y 2019, en Movilidad y Género.

Para la versión del año 2020, el Comité Organizador, encabezado por el Ministerio de Transporte, en coordinación con las entidades anteriormente señaladas más los Ministerios de Educación, Cultura Vivienda Ciudad y Territorio, estableció que dicho evento se llevaría a cabo del 21 al 27 de septiembre de 2020, bajo el concepto de “Movilidad para la vida”.

Como parte de esta iniciativa se rastrearon más de 270 eventos en más de 30 municipios alrededor de todo el territorio nacional, que incluyeron actividades académicas, culturales, recreo-deportivas, y de intervención urbana (temporal o permanente), entre otras. Estas permitieron contar con un escenario para repensar las ciudades en favor de la movilidad, promoviendo cambios transformacionales en materia de comportamiento ciudadano, política pública, construcción de infraestructura, entre otros aspectos.

Cabe la pena resaltar, que por las circunstancias que presentó el año 2020 y la pandemia por COVID-19, la gran mayoría de las actividades se realizaron de manera virtual.

La versión 2021 está programada para realizarse entre el 20 y 26 de septiembre bajo el concepto de “Movilidad Sostenible para el Desarrollo” y se encuentra actualmente en preparación por parte del Comité Organizador.

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

Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) son clave en la implementación de la Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo (PNTU). Por esto se han priorizado acciones encaminadas al fortalecimiento de esta política nacional, orientando la gestión de la movilidad sostenible a través de la optimización del transporte



público, un servicio público esencial que le aporta a la calidad de vida urbana: menor congestión, contaminación y siniestralidad vial.

Sistemas de Transporte Público cofinanciados por la Nación

Para lograr dinamizar la prestación de servicio público de transporte, el Gobierno nacional fortalecerá, mediante cofinanciación, la infraestructura vial de los sistemas de transporte público urbano buscando alcanzar 1.197 kilómetros intervenidos para el año 2022.

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

En la implementación de Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), el proyecto integral Primera Línea de Metro de Bogotá (PLMB - tramo 1 y troncales alimentadoras), desde el inicio del periodo de gobierno, agosto de 2018, al 30 de junio de 2021, la Nación ha realizado desembolsos por 835.386 millones de pesos. Esta inversión incluye los SITM de Cartagena (Transcaribe), Cali (MIO), Bucaramanga (Metrolínea), Medellín (Metroplús) y Soacha Fases II & III (TransMilenio), y los SETP de Pasto, Sincelejo, Santa Marta, Valledupar, Montería, Armenia, Popayán y Neiva. Estos desembolsos de la nación se desagregan de la siguiente manera: 319.910 millones de pesos en los SITM, 325.520 millones en los SETP y 189.956 millones en el proyecto de la PLMB.

Entre julio de 2020 y junio de 2021 los desembolsos de la Nación en la cofinanciación de los sistemas de transporte público han sido de 359.487 millones de pesos: 107.102 millones en los SITM, 99.177 millones en los SETP y 153.208 millones en el proyecto integral de la PLMB (tramo 1 y troncales alimentadoras).

Con la expedición del **Decreto 1567 del 30 de noviembre de 2020** “*Por el cual se adiciona la Sección 3 al Capítulo 2 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte*” se reglamentan las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo del país, los cuales son aplicables a todos los sistemas de transporte público, que sean cofinanciados con los recursos de la nación. Con los Sistemas de Recaudo, se logra proteger a los usuarios en la prestación del servicio, así como la información personal y datos que se registren en los sistemas.



Aprobación documentos Conpes y firma Convenios de Cofinanciación

A continuación, se describen los principales avances en la cofinanciación e implementación de los Sistemas de Transporte Público durante el periodo del informe:

- **Metro Ligero de la Avenida 80 en Medellín**

En septiembre de 2020 se aprobó el documento Conpes 4003 que declaró la importancia estratégica del proyecto, con el objetivo de fortalecer la movilidad en Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, mediante el apoyo de la Nación al proyecto. El 28 de septiembre, se obtuvo el Confis donde se comprometieron los recursos con cargo a vigencias futuras excepcionales necesarias para la construcción e implementación del proyecto, lo que permitió viabilizar y firmar el Convenio de Cofinanciación el 30 de noviembre. El proyecto tiene un costo de \$3.54 billones de pesos en recursos para su implementación, la Nación aportará \$2.48 billones para su cofinanciación - equivalente al 70% (cifras en pesos constantes 2019). Este proyecto generará aproximadamente 2.500 empleos directos y 12.000 indirectos.

A la fecha, el proyecto se encuentra en la etapa de pre-construcción, el ente gestor avanza en las actividades de Estructuración Técnica, Legal y Financiera, trámites de licenciamiento y estudios ambientales, suscripción convenios traslado redes de servicios públicos, mesas técnicas interinstitucionales, identificación predial, elaboración del manual financiero e inicio de encargo fiduciario, entre otros hitos relacionados con la administración de los recursos del convenio. En estas actividades el Ministerio de Transporte realiza el seguimiento y acompañamiento que establece el convenio de cofinanciación del proyecto. Se tiene contemplado que, para mediados del año 2022, se suscriba el contrato para el diseño de la fase III, construcción, suministro del material rodante, equipos y sistemas y la garantía del nivel del servicio.

- **Sistema Estratégico de Transporte Público SETP de Ibagué**

En diciembre de 2020 se aprobó el documento Conpes 4017 de declaratoria de importancia estratégica del proyecto y se firmó el convenio de cofinanciación para su implementación.

- Convenio de Cofinanciación: Compromiso de aportes del gobierno nacional para la implementación del SETP por \$309.823 millones de la nación (cifra en pesos constantes 2019). Diciembre 29 de 2020.
- 22,3 km de carriles preferenciales, 268 paraderos (sobre los carriles preferenciales y mixtos principales), 9 terminales, 7 estaciones de integración y 9 patio-talleres



- 225.000 viajes día hábil.
- Incorporación de infraestructura complementaria para uso e integración de modos no-motorizados con el transporte público.

- **Troncal Oriental del SITM MIO de Cali - Tramo 3**

El 10 de diciembre de 2020 el Gobierno nacional declaró de importancia estratégica el proyecto Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO de Cali con la inclusión de la Troncal Oriental en su tramo y demás obras complementarias. En este sentido, el 29 de diciembre de 2020 se suscribió el otrosí No 10 del convenio de financiación mediante el cual la Nación se comprometió a aportar \$147.907 millones adicionales como parte de la cofinanciación para la construcción del tramo 3 la Troncal oriental y demás obras complementarias. El tramo 3 de la Troncal Oriental consta de 4,6 kilómetros y 5 estaciones exclusivas para el Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO; el proyecto tiene una inversión de \$211.297 millones, de los cuales la Nación aporta \$147.907 millones de pesos y \$63.390 millones del municipio de Cali (cifras en pesos constantes 2019).

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

Implementación de Sistemas de Transporte Público cofinanciados

- **Sistemas Integrados de Transporte Masivo SITM**

- **SITM Transcribe de Cartagena.** Durante el primer trimestre del 2021, culminó la ejecución de las vías de precarga, alimentadoras y complementarias, rehabilitando aproximadamente 20,4 kilómetros de vías urbanas, necesarias para la operación de las rutas del Sistema. La inversión ejecutada en las vías alimentadoras fue de 18.205 millones de pesos, incluida la interventoría, y para las vías complementarias de 33.449 millones de pesos, incluida la interventoría.

Estas obras son un soporte clave para rutas alimentadoras y complementarias que ofrecen el servicio en barrios que suman más de 260.000 habitantes, entre los que se encuentran: Manga, Blas de Lezo,



Bocagrande, Crespo, Lemaitre, Nelson Mandela, El Bosque, Simón Bolívar, El Pozón, Zaragocilla, Torices, entre otros sectores de la ciudad.

Es importante mencionar que, a 31 de diciembre de 2020, se invirtieron y desembolsaron en este proyecto un total de \$831.348 millones: \$512.799 millones de la Nación y \$318.548 millones del Distrito, durante las vigencias 2004 al 2020. El proyecto, se cofinanció a través de Convenio de Cofinanciación, en virtud del art. 2 de la Ley 310 de 1996, suscrito en la vigencia 2004, el cual se encuentra en etapa de liquidación.

- **SITM Metroplús del Área Metropolitana del Valle de Aburrá.** Durante el periodo continuó la construcción de la pretronal del Sur, que conecta a Medellín, Envigado e Itagüí. Puntualmente, se contrató el reinicio de obras de la Calle 12 Sur en Medellín por un valor de 22.973 millones de pesos y se contrató la construcción de obras en el Tramo 4A en el municipio de Itagüí por un valor de 38.857 millones, cuyos contratos iniciaron en el mes de mayo. También, luego de cumplir todos los requisitos ambientales y paisajísticos, reiniciaron las obras del Tramo 2B en el municipio de Envigado, suspendidas por fallo judicial desde 2013.

Cabe resaltar que el Ente Gestor Metroplús S.A. gestiona ante Medellín, Envigado e Itagüí los recursos necesarios para la finalización de la infraestructura que permita la operación de la Pretronal del Sur.

- **SITM Metrolínea de Área Metropolitana de Bucaramanga.** Se realizaron obras fundamentales para la operación del Sistema, que fortalecerán el servicio en los componentes troncales y de alimentación. Estas obras corresponden a los Portales de Piedecuesta y Norte, los cuales tienen una inversión de 82.855 millones de pesos aproximadamente. En diciembre 2020, se logró el 100% de la ejecución de esta infraestructura principal del SITM que mejora la cobertura e integración de la operación y seguridad. Para finales de 2021, se tiene programado la entrada en operación del Portal del Norte en Bucaramanga.
- **SITM MIO de Cali.** Las obras de infraestructura del sistema MIO continuaron su ejecución en cumplimiento de las medidas sanitarias de prevención y mitigación de los riesgos de contagio, establecidas para el sector de la construcción. Como muestra de ello se tiene:
 - El 23 de junio de 2020 se realizó la entrega al operador ETM del Patio-Taller Aguablanca. En la construcción de esta obra se realizó



una inversión de \$ 48.316 millones, de los cuales \$13.500 millones fueron aportados por la nación.

- El 30 de octubre de 2020 se realizó la entrega al operador GIT del Patio-Taller Valle de Lili. En la construcción de esta obra se realizó una inversión de \$ 48.138 millones, de los cuales \$29.115 millones fueron aportados por la nación.
- A junio de 2021 la construcción del terminal de transferencia Simón Bolívar tiene un avance del 92%. Esta obra tiene una inversión de \$ 67.140 millones, de los cuales \$36.706 millones son aportes de la nación.
- La construcción de la terminal de cabecera Aguablanca tiene un avance a junio de 2021 del 68%, esta obra tiene una inversión de \$ 72.453 millones, de los cuales \$17.862 millones son aportes de la nación.
- A junio de 2021 la construcción de los tramos I y II de la Troncal Oriental, tienen un avance del 4% y 29% respectivamente, estas obras tienen una inversión de \$ 187.068 millones, de los cuales \$90.240 millones son aportes de la nación.

Medidas y estrategias para asegurar la sostenibilidad del sistema, entre las que se tienen:

- Uso de recursos del Convenio de cofinanciación para la operación: \$ 50.913 millones (de los cuales \$ 19.007 millones fueron de la Nación) para la operación y sostenibilidad del MIO.
 - Ajuste de los planes de servicio operacional acorde a las necesidades de demanda del Sistema: esto ha permitido eficiencia y equilibrio en el uso de los recursos operativos y financieros dispuestos para la operación del Sistema.
- **SITM TransMilenio Soacha Fases II y III.** El proyecto de extensión de TransMilenio al municipio de Soacha en sus Fases II y III cuenta con la cofinanciación de la Nación en un 70% y del departamento de Cundinamarca y el municipio de Soacha en un 30%. En total se invertirán 994.337 millones (pesos constantes 2020).

La construcción de las fases II y III se hace a lo largo de la Autopista Sur y se divide en 2 lotes. Los contratos de obra e interventoría iniciaron en febrero de 2020. Durante el año 2020 se avanzó en las labores de preconstrucción, las cuales se vieron retrasadas por las restricciones ocasionadas por la Pandemia por Covid-19. Actualmente el Lote 1 (Calle 24 hasta Calle 15 Sur) continúa en labores de preconstrucción y se espera inicie



la construcción en agosto de 2021. El lote 2 (Calle 15 Sur – hasta futura intersección de la Av. Circunvalar del Sur, accesos y Patio-Portal) inició construcción en mayo, con actividades de descapote y mejoramiento de suelos.

Adicionalmente se ha avanzado en la Gestión Socio-Predial y demolición. A la fecha del total de 165 predios, se ha ofertado a compra el 100%, 140 predios han sido recibidos por la Empresa Férrea Regional de Cundinamarca EFR (ente gestor del proyecto) y se han demolido 116 predios. Todos los predios necesarios para la construcción de la Fase II han sido demolidos y entregados al constructor. De los 87 predios necesarios para la construcción de la Fase III, 37 han sido entregados al constructor, 25 están en demolición y 20 en procesos de adquisición. Lo anterior permite la ejecución sin contratiempos de las obras.

- **Primera Línea del Metro de Bogotá PLMB – Tramo 1.**

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

A continuación, generalidades del proyecto:

- Cofinanciación Nación: \$16.5 billones (en pesos constantes 2020).
- 23,96 kilómetros de metro elevado, 16 estaciones (10 integradas a TransMilenio).
- Con troncales alimentadoras, la demanda estimada para el año 2030, será 870.000 viajes día.
- La capacidad máxima del sistema será de 72.000 pasajeros hora/sentido
- Aproximadamente 12.750 empleos directos, y 21.000 empleos indirectos e inducidos.
- Beneficiará a aproximadamente tres millones de ciudadanos.

Nuevas troncales alimentadoras de transmilenio

- **Troncales alimentadoras de la Primera Línea Metro de Bogotá - Av. 68 y Av. Ciudad de Cali**

A la Primera Línea del Metro de Bogotá - Tramo I se sumará la puesta en marcha de dos troncales alimentadoras de TransMilenio: la de la Avenida Ciudad de Cali,



de 7,2 kilómetros, y la de la Avenida 68, de 16,9 kilómetros. En estos dos proyectos, se requieren una inversión de cinco billones de pesos, de los cuales la Nación hará una inversión de 4,3 billones, mientras que el Distrito Capital aportará 665.484 millones (en pesos constantes 2020).

En noviembre de 2018 se firmó, por parte de la Nación, el Distrito y la Empresa Transmilenio S.A. el convenio de cofinanciación para el desarrollo e implementación de las troncales alimentadoras Av. 68 y Av. Ciudad de Cali. En junio de 2020 y en febrero de 2021 iniciaron los contratos de obra e interventoría para la construcción de las troncales alimentadoras del Metro de Bogotá en los corredores de la Avenida 68 y Avenida Ciudad de Cali, respectivamente.

Con estas obras se generan aproximadamente diez mil empleos directos y doce mil indirectos, y se beneficiarán aproximadamente dos millones de ciudadanos.

- **Sistemas Estratégicos de Transporte Públicos SETP**

- **SETP Neiva.** El proyecto contempla un total de aportes de 328.971 millones de pesos. Con corte a 30 de junio de 2021, la Nación ha realizado desembolsos por \$ 103.536 millones, lo que corresponde al 48% de los \$214.089 millones que tiene en perfil de aportes. El municipio de Neiva ha realizado el 80.6% de sus aportes, lo que corresponde a \$92.618 millones en desembolsos de \$114.881 millones que tiene por convenio de cofinanciación.

En materia de infraestructura vial, dentro del convenio de cofinanciación de este SETP, a junio de 2021 se han construido y rehabilitado 20,79 kilómetros de vías, 88.800 metros cuadrados de espacio público y urbanismo, 3 kilómetros de ciclorutas, todo esto con recursos por 62.515 millones de pesos, incluyendo interventorías.

Además, la construcción del intercambiador vial de la Carrera 16 por Av. La Toma por un valor de \$38.431 millones, incluyendo interventoría, en funcionamiento desde diciembre de 2018; y del intercambiador vial USCO, obras por un valor de \$29.991 millones, más \$ 2.237 millones de interventoría, en funcionamiento el componente vehicular desde diciembre de 2019.

También, con recursos del proyecto, se adelantó la consultoría para la formulación del Plan de Movilidad del municipio, adoptado mediante Decreto Municipal 680 de 2018 y la Estructuración Técnica Legal y Financiera (ETLF) – adoptada mediante Decreto 809 de 2020.



- **SETP de Montería.** El 26 de marzo de 2021 finalizó la construcción del Centro Integrado de Servicio al Ciudadano, Movilidad, Seguridad y Emergencia - Centro Inteligente, con una inversión de \$11.135 millones de pesos, de los cuales la Nación hace un aporte de \$ 5.190 millones. Este centro cuenta con un área de más de 1.900 metros cuadrados construidos y 3.063 metros cuadrados de espacio público, para el beneficio de los ciudadanos. En él se busca concentrar los servicios de movilidad, seguridad y emergencia en un solo lugar, para facilitarle a la ciudadanía el acceso a la oferta institucional sin que sea necesario desplazarse hasta el centro de la ciudad.

Allí también funciona el centro de control del sistema semafórico, puesto en marcha en noviembre de 2019, con una inversión de la Nación de \$12.330 millones de pesos; y el Sistema de Gestión y Control de flota, el cual entrará en marcha entre 2021 y 2022. Este último tendrá una inversión de la Nación de \$13.080 millones.

- **SETP Popayán.** Declarado de importancia estratégica para la Nación en el documento Conpes 3602 de 2010, este proyecto mejorará el servicio de transporte público urbano con una inversión en infraestructura y tecnología que asciende a 335.261 millones de pesos de 2020, de los cuales la Nación aporta 232.859 millones y el municipio de Popayán 102.401 millones. A la fecha se han realizado desembolsos de recursos por 216.454 millones, los cuales se han invertido principalmente en infraestructura vial, con 20 km de vías rehabilitadas y su espacio público asociado y 4,3 km de ciclorrutas.

Para el periodo de este informe se ha avanzado en la construcción del Tramo 6, con una inversión de avance a la fecha de 65,5%. También se estructuraron los procesos para construcción de pasos peatonales por un valor de 1.063 millones, construcción de paraderos por un valor de 1.697 millones y la rehabilitación vial del Tramo 5B por un valor de 9.805 millones de pesos.

- **SETP SIVA Valledupar.** En febrero de 2020 se suscribió el acta de inicio del contrato de obra de construcción de la malla vial y espacio público del Centro Histórico de Valledupar, con una inversión de 21.802 millones de pesos, de los cuales 18.953 millones son de la Nación. Durante el periodo del informe, avanzó de manera significativa la ejecución de la obra, la cual contempló la intervención de 4,1 kilómetros que comprenden 31.771 metros cuadrados de espacio público y pavimento rígido. La obra finalizó el 23 de julio de 2021.



La rehabilitación del Centro Histórico de Valledupar es la obra más importante y transformadora construida en la ciudad en los últimos años, puesto que significa devolver el centro a los ciudadanos. Además, es la máxima expresión del nuevo modelo de ciudad que se está construyendo a través de la implementación del SETP, en el que, gracias a la infraestructura, se le da prioridad al peatón, al transporte público y a los medios no motorizados, desincentivando el uso del vehículo particular.

- **SETP Sincelejo.** Declarado de importancia estratégica para la Nación en el documento Conpes 3637 de 2010, este proyecto pretende mejorar las condiciones de prestación del servicio de transporte urbano con una inversión en infraestructura y tecnología que asciende a 208.626 millones de pesos de 2020, de los cuales la Nación aporta 141.105 millones y el municipio de Sincelejo 67.520 millones.

A la fecha se han desembolsado recursos por 180.443 millones, los cuales se han invertido principalmente en infraestructura vial, con 36,9 km de vías rehabilitadas, 4,9 km de vías nuevas y 2 km de vías reconstruidas. También se han intervenido 175.800 m² de espacio público, se han construido 6 paraderos con espacio público y se ha mejorado el sistema semafórico de Sincelejo.

Entre julio de 2020 y junio de 2021 se construyó el PEP de Colinas, se finalizó la rehabilitación de la vía Universidad de Sucre y se adelanta la rehabilitación de vías en el barrio Florencia, obra que finalizará en septiembre de 2021. La inversión en estas tres obras asciende a 35.890 millones de pesos.

Debe resaltarse que, el Ente Gestor Metro Sabanas trabaja en lograr la viabilidad financiera del proyecto, ajustando los modelos operacional y financiero, al tiempo que gestiona acciones con el municipio de Sincelejo, que permitan controlar la creciente informalidad en el transporte del municipio, ya que esta dificulta la implementación del proyecto SETP.

- **SETP de Armenia.** El proyecto contempla un total de aportes por un monto de \$259.435 millones. La Nación ha realizado desembolsos, desde el año 2011, que suman \$114.264 millones, lo que corresponde al 64% de \$179.819 millones comprometidos. El municipio de Armenia ha realizado el 68% de sus desembolsos, lo que corresponde a \$53.863 millones de \$79.616 millones (millones constantes 2020).



El proyecto a junio de 2021 ha logrado la construcción y rehabilitación de 32,5 kilómetros de vías, 24.1 kilómetros de andenes y cinco paraderos con espacios públicos (PEP).

En el periodo de julio 2020 a junio 2021 se terminaron las obras de la carrera 19 correspondientes a la rehabilitación de 4.1 km de vías y 4.263 M2 de andenes con inversiones con recursos de la nación por \$16.560 millones.

Además, las obras para la construcción del PEP Hospital San Juan de Dios llegaron a un avance del 98%, la construcción del Tramo III de la Calle 50 (Puente Los Quindos) al 70% y el Terminal de Ruta Puerto Espejo al 92%, obras con inversiones superiores a los 11.290 millones de pesos con fuente Nación, que se espera se culminen y entreguen en funcionamiento el tercer trimestre de 2021. Estas obras, en conjunto, beneficiarán a más de 94.000 habitantes del municipio, principalmente de las zonas sur, occidente y norte.

- **SETP de Pasto.** Durante la vigencia 2020 a junio de 2021 este Sistema ha venido desarrollando la construcción de seis proyectos estratégicos. Tres corresponden a la construcción de la infraestructura vial, espacio público y obras complementarias de las fases II, III y IV de la Carrera 27, la cual es un eje dinamizador de espacio público y de gran importancia para la ciudad ya que se encuentra en el sector comercial, religioso y turístico de Pasto. La fase II, concluyó durante el primer trimestre del 2021 y se construyeron 480 metros de vías, 480 metros de cicloruta y 5.926 metros cuadrados de andenes; mientras que en la fase III, la cual deberá culminar a finales de 2021, se pondrá al servicio de la comunidad 1,3 kilómetros de vías, 640 metros de cicloruta y 4.315 m² de andenes. Finalmente, la fase IV, que deberá culminar a finales de 2021, pondrá al servicio de la comunidad 680 metros de vías, 1.360 metros de ciclorutas y 11.055 m² de andenes.

Los tres proyectos adicionales son: la adecuación y mantenimiento de la Carrera 4 fase II, principal corredor vial de acceso al sector suroriental de Pasto, el cual finalizó a finales del 2020.

Durante el primer trimestre de 2021 culminó la construcción del patio-taller Aranda, el cual deberá entrar en operación en el 2022. El patio-taller Mijitayo, culminará su construcción a finales de 2021, el cual igualmente deberá entrar en operación en el 2022. Estos patios talleres, contarán con un área de construcción de 22.000 m² para una capacidad de 228 buses.



La infraestructura descrita hace parte de la operación del nuevo sistema de transporte público de la ciudad, que se encuentra en etapa de transición del Transporte Público Colectivo (TPC) al Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP).

Las obras en ejecución mencionadas para el periodo del informe, asciende a \$37.588 millones y han generado más de 900 empleos entre directos e indirectos.

La cofinanciación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasto suma un total de \$433.222 millones, de los cuales \$303.306 millones corresponden a la Nación y \$129.916 millones restantes, son aportes del municipio.

Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera

- **Adjudicación de rutas y horarios**

El Ministerio de Transporte en cumplimiento con lo establecido en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, Decreto 1079 de 2015, en lo referente al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, ha venido reactivando la autorización de nuevos servicios para la adjudicación de rutas y horarios, a través de concursos. Esto, ha permitido la participación de varias empresas, así como las garantías y transparencia requeridas para la adjudicación de rutas o nuevos servicios.

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

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

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

**Tabla 2. Resoluciones de Adjudicación Rutas 2019**

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

Fuente: Subdirección de Transporte – Ministerio de Transporte

Actualmente, el Ministerio de Transporte viene adelantando la revisión de los estudios de demanda insatisfecha realizados a través de los contratos 213 de 2014, 3297 de 2014, 373 de 2015 y 388 de 2016. Como resultado de este proceso, se encontró inicialmente que existen aproximadamente 1.580 pares origen – destino sobre los cuales se requiere realizar una revisión técnica que permita conocer la demanda de viajes que no se encuentre cubierta.

A corte del primer semestre del 2021, se ha realizado la revisión de aproximadamente el 50% de estos estudios, encontrado 37 rutas que deben ser adjudicadas para atender demanda insatisfecha existente en diferentes regiones. Adicionalmente, se han revisado 18 estudios de 68 presentados por las empresas de transporte con anterioridad a la entrada en vigencia del Decreto 198 de 2013 y como resultado se encontraron 6 rutas viables de ser incluidas en nuevos concursos del Ministerio.



Con base en estos resultados, actualmente se está realizando el concurso CR-MT-001-2021, a través del cual se otorgará el permiso de operación para tres rutas que fueron detectadas en un estudio realizado por empresa:

Tabla 3 - Concurso Resolución de Apertura Rutas a Adjudicar

CONCURSO	RESOLUCIÓN DE APERTURA	RUTAS PARA ADJUDICAR
CR-MT-001-2021	20213040024085 de 10/06/2021	*Nemocón-Chía (vía Zipaquirá-Cajicá) *Nemocón – Cogua (vía carretera principal Bogotá-Ubaté) * Chía-Sopó (vía Briceño - Hato Grande-Cajicá)

Fuente: Subdirección de Transporte - Ministerio de Transporte

OBJETIVO 3: FINANCIAMIENTO PARA LA MOVILIDAD EFICIENTE

El Plan Nacional de Desarrollo fortaleció el paquete de medidas y alternativas orientadas al apoyo, la cofinanciación y sostenibilidad de los sistemas de transporte público (artículos de la Ley), permitiendo mejores herramientas para dar sostenibilidad a la operación de los sistemas con base en criterios de calidad en la prestación del servicio, control a la ilegalidad e informalidad.

Sostenibilidad Sistemas de Transporte Público

- **Evolución de la Demanda Sistemas de Transporte Público Masivo febrero de 2020 – julio 2021.**

La declaración del Estado de Emergencia con ocasión de la pandemia global, ha sido un determinante de las medidas de confinamiento obligatorio de carácter nacional y local, tales como: el aislamiento social obligatorio, el distanciamiento social, el teletrabajo, la ampliación ciclo rutas, los toques de queda, entre otras. Lo anterior ha generado una drástica disminución de la demanda de los servicios de transporte público, poniendo en riesgo la prestación del servicio, considerando que el ingreso de estos sistemas mayoritariamente proviene del pago de los usuarios por el uso de este y es la fuente de remuneración de los diferentes agentes vinculados a la operación, como operadores de transporte, de recaudo, fiducia y entes gestores.

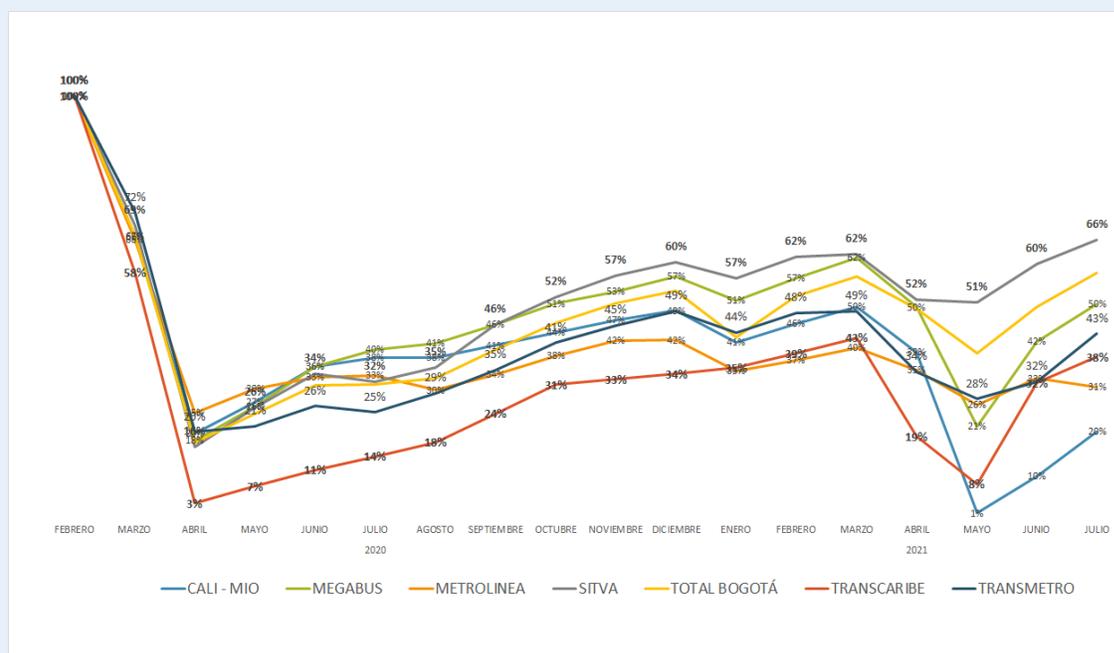
En este mismo sentido y con ocasión de la emergencia sanitaria, se expidió la Circular Externa Conjunta número 004 del 9 de abril de 2020 entre el Ministerio



de Transporte, el Ministerio del Trabajo y el Ministerio de Salud y Protección Social, que exigió que dentro de los vehículos de servicio público de pasajeros exista una distancia entre cada usuario de por lo menos un metro, lo que implicó la reducción de la capacidad de estos vehículos. Así mismo, se expedieron las Resoluciones 677 de 2020, 1537 de 2020, y 2475 de 2020, modificando la ocupación de los vehículos de transporte público incluyendo el transporte masivo, en la medida de los cambios que se vinieron dando con el avance de la enfermedad en los territorios.

En la siguiente gráfica se muestra la evolución de la demanda de los SITM, a partir de los cambios generados por efectos de la emergencia sanitaria por Covid-19.

Gráfica 1. Evolución de la Demanda 2020 y 2021-I. Sistemas de Transporte Masivo



Fuente: UMUS - Ministerio de Transporte. Con base en datos de los Entes Gestores de los Sistemas de Transporte Masivo

De acuerdo con la gráfica anterior, la caída de la demanda más significativa se presentó en el mes de abril de 2020, llegando incluso a niveles del 3% sobre la demanda de un día típico normal para el caso de la ciudad de Cartagena, siendo esta la más afectada. Sin embargo, con las medidas de reactivación económica, entre otras, las ciudades han venido recuperando la demanda de usuarios llegando aproximadamente al 53% en promedio de demanda frente a un día típico hábil del escenario Pre-pandemia. Por otra parte, a partir del mes de abril de 2021, por efectos del paro nacional, que se prolongó por más de un mes, se generaron interrupciones intermitentes en la prestación del servicio y afectaciones importantes en la infraestructura de la mayoría de los sistemas de transporte



masivo, siendo la ciudad de Cali una de las más afectadas, situación que terminó por deteriorar aún más las finanzas de los sistemas.

Dadas las restricciones a la movilidad efectuadas como consecuencia de las directrices de confinamiento emitidas parte del Gobierno Nacional y reiteradas por los diferentes territorios, y ante la afectación de los ingresos de los sistemas por la baja demanda, el Gobierno Nacional estableció en los artículos 3 y 4 del Decreto 575 de 2020, la posibilidad de incluir la operación excepcionalmente como componente elegible de cofinanciación, dentro de las estrategias encaminadas a apoyar a los Sistemas de Transporte Masivo y permitió que los entes gestores de los sistemas reorientaran y utilizaran los recursos de los convenios de cofinanciación destinados inicialmente para la implementación de infraestructura, en la financiación de la operación durante el término de la emergencia sanitaria, en este sentido se avanzó en:

- Priorización y redistribución de recursos entre componentes de los convenios de cofinanciación.
- Cuantificación y análisis de diferencial tarifario para cada ciudad en las cuales existe disponibilidad de recursos.

A través de la implementación de este decreto, la UMUS del Ministerio de Transporte, adelantó la gestión de forma conjunta con los Entes Gestores de los sistemas, para dar viabilidad a \$268.311 millones de pesos, correspondientes a los aportes por convenios de cofinanciación disponibles y reorientados para cubrir necesidades de operación como causa del déficit operacional:

Tabla 4 - Recursos convenios de cofinanciación autorizados para la operación

SITM	FUENTE		TOTAL
	Nación	Territorial	
SITM - METROLÍNEA B/MANGA	6.219	7.693	13.912
SITM - TRANSCARIBE CARTAGENA	18.925	7.055	38.361
SITM - MIO CALI	19.007	31.905	50.913
SITM - TRANSMETRO B/QUILLA	0	38.125	38.125
SITM - TRANSMILENIO BOGOTÁ	127.000		127.000

Fuente: UMUS – Ministerio de Transporte

Por otra parte y en virtud del artículo 5, del Decreto 575 de 2020, se generó una línea de crédito llamada ‘*Compromiso Sistemas Integrados de Transporte Masivo*’, que establecía 10 años de plazo y 3 años de periodo de gracia en capital, con tasas preferenciales de IBR 1M + 2,30% MV, y podía ser usada por las administraciones locales para financiar el déficit operacional de los SITM, teniendo en cuenta las necesidades que se venían presentado durante la emergencia sanitaria derivada de la Covid-19. El monto asignado, para dicha línea de crédito, ascendió a \$645.000 millones de pesos.



Después de las medidas adoptadas por parte del Gobierno Nacional, los alcaldes de las ciudades donde operan los sistemas de transporte masivo solicitaron al Señor presidente y al Ministerio de Transporte, la cofinanciación del déficit operacional generado. Como resultado, el Gobierno Nacional incluyó dentro de la “*Ley de solidaridad sostenible*” un artículo por medio del cual se abre la posibilidad de financiar hasta el 50% del déficit operacional de los sistemas de transporte masivo. Con el retiro de esta ley del Congreso, se espera que se incluya en la nueva propuesta a radicar dentro de la “*Ley de inversión social*”.

- **Acompañamiento a entes territoriales en la estructuración de nuevos proyectos.**

Continuidad en apoyo y acompañamiento técnico a los proyectos de sistemas de transporte público en estructuración territorial, teniendo en cuenta los requisitos para acceder a cofinanciación de la nación del artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019 y reglamentados en la Resolución 20203040013685 del 29 de septiembre de 2020 del Ministerio de Transporte, en el marco de la cofinanciación de la Nación de los sistemas de transporte público y la Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo (PNTU). En este contexto, se destacan los siguientes hitos de procesos de estructuración, cuya ejecución es responsabilidad de los entes territoriales, pero en los cuales el Ministerio de Transporte brinda apoyo técnico:

- Apoyo y acompañamiento estructuración Tren de Cercanías del Valle del Cauca (TCV).
- Apoyo y acompañamiento estructuración Tren del Río: Segmento funcional 1 del Tramo II en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá - AMVA.
- Apoyo y acompañamiento estructuración SETP Manizales.

OBJETIVO 4: CONECTIVIDAD URBANO-REGIONAL

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



Accesos Norte a Bogotá (Accenorte)

- **Accenorte Fase I**

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

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

- UF1: Construcción de 4,9 kilómetros de segunda calzada, el mejoramiento y rehabilitación de la calzada existente por la carrera séptima desde la calle 245 hasta la Caro: Obras que se podrán iniciar entre octubre y noviembre de 2021,
- UF2: Ampliación en 4,2 kilómetros de la Autopista Norte, desde la Calle 245 hasta La Caro: La cual se puso en servicio en junio de 2020,
- UF3: Construcción de 3,4 kilómetros de doble calzada de la carretera de los Andes, la cual conectará la Autopista Norte con la Concesión DEVISAB, a la altura del sector Humero en el municipio de Chía, las cuales actualmente se encuentran suspendidas por orden de fallo judicial y
- UF4: Obras de rehabilitación, Operación y Mantenimiento de 53 kilómetros de calzada existente, los cuales, se encuentran operando y manteniendo de manera permanente desde diciembre de 2017.
- El proyecto tiene un avance de 40,83%. Específicamente, la Carretera de los Andes cuenta con un avance de 45,71%.

- **Perimetral de Oriente**

El Corredor Concesionado intercomunicará la zona oriental de Cundinamarca con Boyacá, los Llanos Orientales y la red vial nacional, generando mayor conectividad, así como la disminución en los tiempos de viaje, ya que no se tendrá que ingresar a Bogotá. Esta conexión con el resto del país será motor de desarrollo y nuevas oportunidades.

El proyecto cuenta con un avance del 42,65% en donde se han terminado las intervenciones de las Unidades Funcionales 1, 2 y 3; uno de los principales retos



es superar el Evento Eximente de Responsabilidad de las unidades funcionales 4 y 5 por la localización de 72 manantiales a lo largo de las unidades funcionales 4 y 5.

- **Fontibón - Faca – Los Alpes**

El proyecto tiene una longitud de 38.4 km y brinda conexión entre Bogotá con los diferentes municipios del Norte de Cundinamarca. Se enmarca en el Contrato de Concesión No. 0937 de 1995, de Primera Generación, y su fecha estimada de terminación es el 23 de marzo de 2024.

Actualmente se encuentra en etapa de operación y mantenimiento, durante la cual, se deben cumplir los principios de operación, que ofrecen niveles de confort a los usuarios; en el mes de noviembre de 2020, se realizó la medición de indicadores para el cálculo de índice de Estado, obteniendo un ponderado de 4.73, calificativo “Muy Bueno”. El resultado obtenido en el mes de noviembre de 2020 fue superior al obtenido en la medición del mes de mayo de 2020 el cual fue 4.72, igualmente, el calificativo “Muy Bueno”.

Dentro de las características más relevantes el proyecto cuenta con corredores seguros para ciclistas, mediante la construcción de ciclorrutas, además contribuye con la seguridad vial del corredor, mediante la ejecución de jornadas de capacitación a los usuarios.

Según el reporte presentado por el Concesionario a la Superintendencia de Transporte denominado “Reporte de sectores críticos de accidentalidad en la vía Bogotá – Facatativá – Los Alpes” del cuarto trimestre del año 2020. Como conclusiones de dicho reporte, Concesiones CCFC S.A.S informa:

- De los 218 accidentes que se presentaron en los puntos críticos de este trimestre, el 75.22% fue causado por imprudencia, el 21.10% por impericia de los involucrados, el 3.68% restante, fueron causados por: sueño por cansancio, embriaguez, falla mecánica y exceso de velocidad. Ninguno de los casos fue atribuido a las condiciones de la vía o a la operación de esta.
- La mayoría de los accidentes fueron choques simples, con un total de 121 heridos, clasificados como: 74 leves, 43 moderados y 4 graves. Cinco personas perdieron la vida en el cuarto trimestre del año, las causas, de acuerdo con el informe de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, fueron por imprudencia del involucrado (4 personas) y por micro sueño del involucrado (1 persona).



Cuenta con la construcción de los enlaces a desnivel en el sector Tres Esquinas (PR 69+016) y en el sector Mosquera - La Mesa (PR 64+160), los cuales permitieron la disminución en tiempos de recorrido a los usuarios de la zona.

A junio de 2021, los empleos generados durante la ejecución del proyecto fueron aproximadamente 337 de los cuales el 67% corresponde a personal del área de influencia directa.

- **Bogotá – Villeta**

Es un proyecto vial Concesionado de primera generación suscrito en el año 1994 por el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y posteriormente cedido al INCO (Ahora ANI), cuenta con una extensión de 81.6 kilómetros y es el primer eje vial de la ruta que conecta a Bogotá con Medellín y la Costa Norte del país.

Es un proyecto de doble calzada el cual actualmente cuenta con un avance general del 99,17%, únicamente se encontraban pendientes por ejecutar 6 obras puntuales del alcance básico contractual, (3 retornos vehiculares y 3 puentes peatonales) en el paso urbano del municipio de la Vega en Cundinamarca.

Durante la vigencia 2020-2021, se logró el inicio a 5 de los 6 frentes de obra de la infraestructura pendiente por culminar y anteriormente mencionada, es indispensable resaltar que en el mes de enero del año 2021 se finalizó la construcción y se materializó la puesta en operación de 1 retorno bidireccional y 1 puente peatonal.

De tales obras pendientes, actualmente se encuentran en ejecución los puentes 2 peatonales restantes y 1 de los 2 retornos viales pendientes por culminar, esta infraestructura se espera culmine y sea puesta en operación entre el último trimestre del año 2021 y el primer semestre del año 2022.

Por último, se indica que actualmente solo se encuentra pendiente por iniciar las actividades de construcción de 1 retorno vial, estas actividades iniciaran en cuanto se obtenga la disponibilidad de un último predio requerido para tal fin.

También es importante indicar que, durante el mes de mayo de 2020, el proyecto genero 254 empleos directos y durante el mes de junio de 2021, aumento tal cifra, generando 267 empleos directos.

Por otra parte, es indispensable resaltar que, con la ejecución de este proyecto Vial, se disminuyeron los tiempos de recorrido en un 25%; lo que inicialmente requería una movilidad de un tiempo de 2 horas, en la actualidad toma alrededor de 1 hora y media de recorrido.



Cabe indicar que según los resultados de medición de índice de estado de la vía, realizados por el Consorcio INTERBOGOTÁ 001-2017, empresa la cual es la firma Interventora del proyecto, para el segundo semestre del año 2020, fue una calificación de 4,4 catalogándose este resultado como “Muy bueno”; se resalta que tal resultado supera los índices mínimos pactados contractualmente (índice de estado mínimo de 4,0) brindando así un mayor confort y seguridad a los usuarios que transitan por este corredor vial Concesionado.

- **IP Chirajara – Fundadores**

El proyecto de iniciativa privada Chirajara – Fundadores ubicado entre los departamentos de Cundinamarca y meta, hace parte de los 85.6 km del corredor vial Bogotá – Villavicencio con una longitud total de 24.61 km y una inversión de 7.4 billones (pesos diciembre de 2020), el cual permitirá la accesibilidad directa desde el centro de Colombia hacia la región de los Llanos Orientales, la cual es una de las regiones más importantes para la economía del país por su despensa agrícola, ganadera y por ser cabecera en la producción de hidrocarburos en el orden nacional, tanto para el consumo interno como para la exportación, sin olvidar que su turismo aporta en gran parte a la economía de la Región. Este proyecto tendrá una influencia directa sobre los municipios de la región aportando en la generación de empleo, al igual que también permitirá la disminución del recorrido de viaje en unos 25 minutos.

Para el mes de enero de 2020, se entregó en operación la Unidad Funcional 1, la Unidad Funcional 4 y 7.96 km de segunda calzada de manera anticipada, lo que en total suma más de 11 Km de segunda calzada que ya están al servicio en el tercer tercio (Chirajara - Fundadores) del corredor vial Bogotá - Villavicencio. A la fecha se cuenta con un avance de ejecución de obras del 88.12 % con 7 puntos porcentuales arriba de lo programado, se tiene proyectado entregar para el mes de diciembre de 2021 la Unidad Funcional 2 que incluye 2 túneles y 3 puentes.

Con la entrega de las obras del tercer tercio (Chirajara - Fundadores) se tienen beneficios como: disminución en costos de operación, menores tiempos de viaje y un bajo índice de riesgos de accidentalidad por uso de infraestructura con altas especificaciones técnicas. D, mismo modo, se mejoran las condiciones de vida de la comunidad circunvecina y usuaria frecuente del corredor vial.

- **IP Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá - Girardot**

La Agencia Nacional de Infraestructura ANI, en virtud del Decreto 4165 de 2011 suscribió con la CONCESIÓN VÍA 40 EXPRESS S.A.S., el 18 de Octubre de 2016, el Contrato de Concesión bajo el esquema APP – IP No. 4, el cual corresponde al proyecto vial Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá – Girardot, el cual



tiene como alcance: la rehabilitación de la doble calzada en una longitud aproximada de 144,8 Km, la ampliación a tercer carril desde el Peaje de Chinauta hasta Soacha por ambas calzadas, la ampliación a tercer carril desde el sector de Boquerón hasta el Peaje de Chinauta por el sentido Girardot – Bogotá, calzada izquierda, la construcción de (3) túneles cortos por el paso de la Nariz del Diablo, la rehabilitación del Túnel Guillermo León Valencia, la adecuación de los puentes peatonales ubicados sobre el corredor, la construcción de glorietas y la ampliación y/o construcción de puentes vehiculares

La inversión del proyecto corresponde a \$5,28 billones (Pesos diciembre del 2019) los cuales se ejecutan en los departamentos de Cundinamarca y Tolima, en 8 Unidades Funcionales de construcción y la Unidad Funcional 0 asociada a la operación y mantenimiento de la totalidad del corredor.

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Concesionario Vía 40 Express S.A.S., lograron viabilizar el proyecto IP Ampliación a Tercer Carril Doble Calzada Bogotá – Girardot, luego de la suscripción del Otrosí No. 3 el 06 de agosto de 2020. Lo anterior, permitió reactivar las obras para el proyecto en el mes de febrero de 2021 en dos importantes tramos: el trayecto entre San Rafael y El Paso y entre Girardot y el Túnel Sumapaz correspondiente a la UF1, incluyendo la actual variante de Melgar, y desde ese mismo túnel hasta la intersección Jaibaná en Fusagasugá intervenciones de la UF3.

Dentro de las obras más destacadas en el tramo que va desde San Rafael hasta El Paso y desde Girardot hasta el Túnel Sumapaz, en la Unidad Funcional 1, se incluyen:

- Demolición y reemplazo del puente Tolemaida
- Estabilización de taludes en la variante de Melgar
- Construcción de las glorietas de Girardot y El Mohán en Melgar
- Intersección a nivel Los Manueles en Ricaurte
- Construcción de tres puentes peatonales
- Construcción de ciclorrutas
- Repotenciación de 2 puentes vehiculares
- Rehabilitación de todo el tramo

Uno hito muy importante de esta unidad funcional se dio el 26 de julio de 2021, fecha en la cual se iniciaron las obras de la Glorieta de Girardot, compromiso establecido en el primer Taller Construyendo País.

Por otro lado, el tramo entre el Túnel Sumapaz y la intersección Jaibaná en Fusagasugá, que se conoce como Unidad Funcional 3, incluye las siguientes obras:



- Construcción de tercer carril sentido Girardot-Bogotá, desde el km 42 en Boquerón, hasta el km 63 en la intersección Jaibaná y en sentido Bogotá-Girardot, desde el peaje de Chinauta, hasta el km 63 en la intersección Jaibaná
- Construcción de 3 puentes vehiculares
- Construcción de 2 puentes peatonales
- Alternativa técnica que solucione el punto de atención prioritaria en el sector del Alto de Canecas en la calzada Bogotá-Girardot
- Rehabilitación del peaje Chinauta y de todo el tramo

Asimismo, en el mes de julio de 2021 se iniciaron las obras de la Unidad Funcional 4 entre la Variante y Paso Urbano de Fusagasugá, específicamente en la rehabilitación de 1.7 km de la vía Novilleros. De otra parte, indicamos que, se tiene un avance físico general del 2,93% que corresponde a la ejecución de las Obras de la UF 1 y 3; además de la culminación de las obras de la Unidad Funcional 8 “El Muña – Soacha”, las cuales finalizaron el 22 de marzo de 2019.

Las intervenciones de la Unidad Funcional 8 tuvieron una inversión estimada de 108.000 millones de pesos, dentro de la cual se incluyen: La rehabilitación de 11 km en ambos sentidos de la vía, la ampliación de aproximadamente 2 km de tercer carril en ambos sentidos de la vía, construcción de la intersección a desnivel en el cruce a Sibaté, construcción de dos (2) puentes peatonales, de 1.65 km de ciclorruta y de 932 m de andenes³[1].

Es importante señalar que, desde que se firmó el Contrato de Concesión se ha garantizado la ejecución de operación y el mantenimiento rutinario del corredor vial existente, conforme a las obligaciones contractuales derivadas de la Unidad Funcional 0.

Finalmente, con la reactivación de este proyecto se garantizan los beneficios para mejorar la conectividad de la ruta 4005 correspondiente a la conexión de Bogotá con el Puerto de Buenaventura, la disminución de tiempos de desplazamiento, disminución de costos operativos asociados al transporte público, fortalecimiento del turismo, desarrollo económico de la zona de influencia, descongestión para el Distrito Capital, generación de empleo, cumplimiento de indicadores a lo largo de la operación del proyecto, acceso del usuario a los servicios de la Concesión (ambulancia, grúa, carro taller, etc.) y seguridad vial.

³ Está pendiente la construcción de los puentes peatonales: “San Humberto, Dorado, Ducales, Altico y Compartir” los cuales pararon por un proceso de Tribunal de Arbitramento del cual el Concesionario interpuso recurso de anulación ante el Consejo de Estado. Finalmente, el 02 de junio cual declaró infundado el recurso de anulación interpuesto por el concesionario y lo condena en costas con ocasión del laudo arbitral en el que se discutió el tema de los puentes peatonales de la UF8



Proyectos en estructuración

- **Accenorte Fase II**

A través de este proyecto, que hace parte de la nueva generación de concesiones (5G), se busca ampliar la Autopista Norte a cinco carriles mixtos en cada calzada y la construcción de andén y ciclorruta, entre la calle 192 y 245 y la construcción para un carril por sentido para Transmilenio entre las calles 192 y 235. Para la Carrera Séptima contempla la construcción de la segunda calzada entre las calles 201 y 245, así como de andenes y ciclorrutas que mejorarán la transitabilidad de los peatones y bici usuarios. Finalmente, incluye la Perimetral de Sopó, con una longitud de 7,2 kilómetros, que van desde la hacienda Aposentos en la Autopista Norte y el sitio denominado Tres Esquinas, donde termina con una intersección a desnivel con la vía Sopó - La Calera.

Accesos Norte Fase II tiene una longitud de 5,8 kilómetros para el corredor de la Autopista Norte, 4,9 kilómetros para la Carrera Séptima, así como la construcción de 11,7 kilómetros de espacio público, que incluye andenes, ciclorrutas y mejora de retornos e intersecciones viales. También incluye 17,9 kilómetros de operación y mantenimiento. También incluye la intervención de la variante Sopó a través del mejoramiento de 5,5 kilómetros y la construcción de 1,7 kilómetros, para un total de 7,2 kilómetros. Todas estas obras se financiarán con los ingresos de los peajes de Andes, Fusca y Unisabana (Antiguo Teletón), entre otros.

Accesos Norte II tendrá una inversión cercana a los \$1,80 billones, y se proyecta que la fase de construcción dure cerca de 5,5 años. Actualmente, el proyecto ya surtió la etapa de aprobaciones y se encuentra en Licitación Pública.

Todo el proyecto de Accesos al Norte de Bogotá contempla grandes beneficios ambientales. La ejecución de varias de estas obras se reactivará la conexión hídrica de los humedales de Torca y Guaymaral, ecosistemas terrestres y acuáticos que por años han estado desprovistos de la circulación de agua debido al cruce de la Autopista Norte que corta el flujo natural del agua.

Este es el corredor más congestionado del país, con un promedio de tráfico de 70.000 carros al día. El proyecto contempla un corredor para 120.000 vehículos. La ampliación de este corredor reduce los tiempos de viaje en la entrada y salida de la ciudad, además de disminuir costos de rodamiento para los viajeros que tiene la vía como paso obligado hacia el norte y oriente del país. Con la construcción de la variante de Chía, denominada Carretera de los Andes, se eliminará una de las principales problemáticas que tiene hoy el municipio de Chía,



como es el paso del tráfico pesado por el casco urbano, el cual genera represamiento vehicular, que afecta la movilidad de sus ciudadanos.

La población beneficiada con los mejoramientos del proyecto Accesos Norte a Bogotá es de aproximadamente 372.000 personas en el área de influencia directa e indirecta del proyecto, que abarca los municipios de Chía, Sopó, Tocancipá, Cajicá y Zipaquirá. El proyecto generará 5.700 empleos directos y 35.800 empleos directos, indirectos e inducidos aproximadamente, beneficiando en gran parte a los habitantes de las poblaciones del área de influencia.

Actualmente, el proyecto se encuentra en proceso de licitación y será adjudicado este año.

- **Avenida Longitudinal del Occidente (ALO) – Tramo sur**

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

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

El proyecto busca mejorar el acceso suroccidental a Bogotá, optimizando el recorrido entre Soacha y la Calle 13. Se beneficiarán más de dos millones de habitantes de las localidades de Bosa, Kennedy y Fontibón, además de los municipios de Soacha, Sibaté y Mosquera, al reducir en más de 30 minutos sus desplazamientos habituales y los trancones para ingresar o salir por el sur de la capital. Se estima que esta vía tenga un tráfico promedio diario de aproximadamente 8.000 vehículos al iniciar operaciones.

La inversión de este proyecto está contemplada en cerca de 1,1 billones de pesos, y las obras de construcción, incluyendo el periodo de pre-construcción, durarán cerca de cinco años. Sin embargo, se tiene previsto tener operativa la primera calzada en el tercer año del proyecto, contado desde la firma del contrato de concesión.



Actualmente el proyecto se encuentra en proceso de licitación y será adjudicado este año.

- **Convenio Borde Occidente**

Se firmó el 03 de noviembre de 2020, el convenio marco de colaboración y coordinación para aunar esfuerzos interinstitucionales firmado entre la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI (No 006 de 2020), el Instituto de Infraestructura y Concesiones – ICCU (No 150 de 2020) de la Gobernación de Cundinamarca y el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU (No 1480 de 2020).

Cabe mencionar que para su implementación es necesario realizar un Convenio Derivado con el proyecto específico, para el caso de la Conexión Calle 13 y ALO Centro, ya se encuentra adelantando, aunque no firmado; posteriormente a la firma del convenio en comento se adelantaran los estudios y diseños a nivel de factibilidad según se establezcan.

Regiotram de Occidente

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

El proyecto se encuentra en el 67% de su etapa Preoperativa-Fase previa y ejecuta actividades indispensables para el inicio de las obras como: elaboración de los estudios y diseños del proyecto, definición de la estrategia de suministro eléctrico del proyecto subestaciones eléctricas de alta tensión (El Corzo y Taller ANI), mesas para la armonización e integración con el IDU para las intersecciones de la Avenida 68, Avenida Ciudad de Cali y Avenida Boyacá, actividades de geología y geotecnia del corredor, Diseño mecánico eléctrico de las estaciones Urbanas.

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



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

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

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

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

Primera operación multimodal entre Cartagena y la Dorada

En el marco del proceso de consolidación de este corredor logístico, se ha buscado sumar nuevos actores para esta operación multimodal. En esa coordinación de actores entre enero y septiembre de 2020 se movilizaron alrededor de 1.014 toneladas de carga con productos de la industria alimenticia, materia prima para papel y cerámica, así como productos para la industria de construcción como cemento en saco.

Política Nacional de Logística

Con la expedición del Documento CONPES de la Política Nacional Logística (3982 de 2020) el Ministerio de Transporte dio continuidad a la implementación de las acciones y estrategias allí consignadas, las cuales buscan promover la intermodalidad en el transporte de carga y la eficiencia en las operaciones de comercio exterior, así como lograr mejoras en la institucionalidad, la calidad de la información y el capital humano de la logística nacional, para reducir costos y tiempos en las cadenas logísticas y así impulsar la competitividad en el país.



En particular, el Viceministerio de Infraestructura ha venido trabajando en 12 acciones de acuerdo con lo establecido con el Plan de Acción y Seguimiento, estos son: i) Programa de mejora o construcción de accesos y pasos urbanos, ii) plan de modernización de la infraestructura fluvial, iii) proyecto tipo de muelles y embarcaderos, iv) documento de estrategias para la reactivación y modernización de la infraestructura y equipos destinados a la operación del transporte marítimo nacional o cabotaje, v) formulación del plan de expansión portuaria, vi) actualización del Plan de Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental, vii) diseño del programa de mantenimiento sostenible de los accesos marítimos, viii) establecer dentro de los requisitos de permiso portuario o aeroportuario las especificaciones de infraestructura y operación de las Zonas Únicas de Inspección, ix) formulación de los planes maestros portuarios en cada una de las nueve zonas portuarias, x) formulación de la nueva política tarifaria del sistema portuario, xi) análisis y ajustes necesarios a la metodología de contraprestación, y xii) la reglamentación del proceso de autorización y registro de las Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE). Dichas acciones se adelantan para dar cumplimiento al documento CONPES, así como al pacto por la infraestructura y las recomendaciones de expertos.

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

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

El modo férreo se ha caracterizado por ser un modo competitivo para el transporte de mercancías en altos volúmenes, bajos costos de operación, menores índices de congestión y de accidentalidad y baja emisión de gases nocivos para el medio ambiente. A través de este modo, actualmente se moviliza el 25% de la carga total del país, incluyendo carbón y petróleo. Sin embargo, si se excluyen estos dos productos, ese porcentaje se reduce a menos del 1% de la carga total. Además, a pesar de que Colombia cuenta con una red aproximada de 3.300 kilómetros, sólo 1.600 kilómetros son operables. En consecuencia, se requiere establecer e implementar diferentes iniciativas que permitan la reactivación y consolidación del transporte ferroviario de carga. A continuación, se presentan los principales avances en esta materia:



Plan Maestro Férreo

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

La reactivación del modo férreo se encuentra dentro de las 20 metas del Plan Nacional de Desarrollo que transformarán al país, así el Plan Maestro Ferroviario surgió desde el año 2018 como base de la necesidad de reactivar un transporte eficiente y basado en la complementariedad de los modos, dependiendo de sus ventajas operativas y su rol dentro del esquema de intermodalidad. El Plan Maestro Ferroviario, que se fundamentó en las consideraciones realizadas en el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) establece los lineamientos técnicos y la hoja de ruta de los componentes normativos, institucionales, regulatorios, operativos, de financiación y de planeación de proyectos que contribuyan al desarrollo económico.

Lo anterior, se sustenta en la necesidad de articulación nacional y regional que consolide la visión a corto y largo plazo, la conservación de la red férrea potencialmente operable y la estrategia de reactivación comercial para el modo.

En relación con los componentes, el Plan Maestro Ferroviario se construyó para atender los diferentes retos identificados así:

- **Institucionalidad:** Establecer un marco institucional fortalecido que permita desarrollar las competencias técnicas y administrativas que requiere el modo. Determinar de manera concreta las labores de planeación, estructuración, operación, regulación, supervisión, fiscalización e investigación de accidentes.
- **Proyectos:** Generar una lista de proyectos priorizados con base en un estudio de demanda y mercado y componentes transversales. Si bien los proyectos inicialmente identificados e incluidos hacen parte de la base estructurante de este plan maestro, nuevas iniciativas que se vayan desarrollando harán parte de la política de desarrollo, reactivación y consolidación del sistema ferroviario nacional
- **Regulación técnica:** Contar con normatividad técnica de operación y seguridad regularizada para el sistema férreo nacional y regional



- **Regulación económica:** Tener un marco normativo para la regulación económica del modo férreo en Colombia
- **Financiación:** Generar condiciones de concurrencia de recursos, públicos y privados, así como mecanismos de financiación diversificados y fomento a la inversión para el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria de manera sostenible.

El Ministerio trabaja actualmente en la modernización regulatoria del sector ferroviario y en consolidar elementos de financiación e identificación de potenciales proyectos. Con esto, se definirán las posibilidades de interconexión de la red y se avanzará en la reactivación, de forma articulada con el sector privado.

La reactivación de la modalidad ferroviaria permitirá, a corto plazo, reducir en 10% los costos en el transporte de carga, y en el mediano, alrededor de 10 años y contando con la consolidación de las operaciones, las reducciones serían de entre el 25 y el 35%.

Reactivación del transporte ferroviario

Desde el inicio de la reactivación férrea definida en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia- Pacto por la Equidad se ha logrado mantener este propósito, utilizando el modo férreo como una opción real de transporte, consolidando corredores logísticos que han permitido la conexión del interior del País con los Puertos de Caribe y conectar a Cundinamarca y Boyacá con la ciudad de Bogotá.

La movilización de productos como cemento, acero, materias primas para la fabricación de papel, bebidas, café, productos de la industria láctea entre otros demuestra el gran potencial que tiene el transporte intermodal en Colombia, además de probar que la red férrea nacional está preparada para movilizar cargas en grandes volúmenes que, por lo general, tienen vocación férrea. Las cifras así lo demuestran durante el año 2020 se lograron movilizar 92.210 toneladas de carga no carbón.

Durante el 2021 en su primer trimestre se movilizaron 27.936 toneladas en los corredores férreos Bogotá-Belencito y La Dorada-Chiriguaná continuando así con el esfuerzo de la reactivación de los ferrocarriles al servicio del País y de los generadores de carga.

En este fortalecimiento en infraestructura se puede destacar la bodega en el municipio de La Dorada (Caldas) con cerca de 3.000 m² remodelada que permite almacenar principalmente material de construcción, cemento, acero, materia



prima para fabricación de cerámica y papel, café, cacao, fertilizantes y productos alimenticios, entre otros; y adecuaciones en su placa perimetral para un patio de acopio de hasta 100 contenedores.

En febrero de 2021 la infraestructura férrea de Colombia logró un nuevo hito, el de la Certificación Internacional BASC (Business Alliance for Secure Commerce) para el nodo logístico ubicado en la bodega La Dorad, que permite fomentar un comercio internacional seguro para el transporte de carga al exterior.

El corredor férreo La Dorada – Chiriguana – Santa Marta, a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), inició con una operación comercial de un tren con 30 plataformas disponibles en ambos sentidos, que está en capacidad de movilizar hasta 800 toneladas de carga con una frecuencia semanal establecida.

El corredor férreo Bogotá-Belencito, a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), se transportan alrededor de 1000 toneladas semanales de carga con una frecuencia de 3 trenes semanales ya establecida.

En mayo de 2021 con la Financiera de Desarrollo Territorial-FINDETER y la ANI se suscribe el Contrato Interadministrativo No VE-VEJ-477 de 2021 que permitió el reinicio de las operaciones comerciales de carga y pasajeros en el corredor Bogotá-Belencito.

El 6 de julio de 2021 se firma el Contrato No VE- 508-2021, suscrito entre el Consorcio San Felipe y la ANI, para *“Ejecutar las actividades de mantenimiento, conservación y mejoramiento de la infraestructura entregada y que hace parte del corredor la dorada (caldas) - chiriguana (cesar) y ramales incluidos en los anexos técnicos, así como el control y mantenimiento de material rodante y atención de emergencias que alteren de alguna manera las operaciones ferroviarias en el corredor ferroviario, y demás actividades consagradas en los anexos.”* Con una inversión de \$ 63.411.752.763 en un plazo de 10 meses.

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



La estructuración de este proyecto de iniciativa pública se realiza con recursos de la Nación a través de la ANI y con recursos del Fondo de Prosperidad del Reino Unido y la Embajada Británica en Colombia. Según la hoja de ruta planteada, la estructuración del proyecto por iniciativa pública de Asociación Público-Privada finalizará en el tercer trimestre de 2021, momento en el cual se iniciarán los trámites ante las entidades del sector y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para, una vez dadas las aprobaciones, dar apertura al respectivo proceso de licitación en el último trimestre del 2021.

Es importante señalar que esta estrategia de reactivación del modo férreo hace parte de la Contribución Nacionalmente Determinada (NDC, por sus siglas en inglés) del Sector Transporte, esto dado su importante potencial en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. En el proceso de actualización de la NDC se vienen realizando los cálculos de los potenciales de emisiones dadas las distintas estrategias de operación para la reactivación del modo. Es decir, la reactivación del modo férreo hará parte de las estrategias fundamentales para la reducción de emisiones, de cara a las metas del país para el 2030.

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

Al igual que el modo férreo, el fluvial se ha rezagado durante las últimas décadas, en parte debido a la ausencia de medidas específicas para promover el transporte intermodal. Si bien Colombia cuenta con más de 18.000 kilómetros de red fluvial navegable, debido a la baja inversión pública, esta no se encuentra debidamente aprovechada. En consecuencia, si se quiere lograr la conectividad con la Colombia para la cual el río es el único medio de transporte, se requiere mayor desarrollo de la infraestructura multimodal en los primeros afluentes del país con énfasis en el modo fluvial. Esto significa, entre otras cosas, la intervención de infraestructura fluvial del país. Para avanzar en este camino, frente a la atención de muelles se adelantaron las siguientes acciones para el periodo en seguimiento:

Programa Colombia fluvial

El Invías ha realizado gestiones técnicas y de priorización histórica para impulsar el Programa Colombia fluvial, para conectar las regiones apartadas del país. Con este programa, el Gobierno ha quintuplicado las inversiones en obras de infraestructura fluvial donde las poblaciones solo tienen como modo de movilidad los corredores fluviales en las cuencas hidrográficas del país.



Se han invertido \$109.000 millones en proyectos de mejoramiento y construcción de infraestructura fluvial que benefician a 2,1 millones de habitantes de municipios ribereños, en 16 departamentos.

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

En 2020 se inició la construcción de la obra del muelle Tarapacá (Amazonas), que mejorará las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros, estratégico para atender las necesidades de las comunidades indígenas alejadas cuyo único modo transporte es el fluvial. Asimismo, disminuye el riesgo de encallamiento de las embarcaciones que transitan por el río.

Así mismo en 2021, se inició la construcción del muelle Victoria Regia obra icónica que permitirá adicionar al muelle existente una sección flotante que permite una conectividad eficiente de Colombia con Perú y Brasil sobre el río Amazonas.

Por su parte, en el Putumayo en Puerto Asís se realizan obras de mantenimiento del muelle La Esmeralda y se construyen los muelles Piñuña Blanco y Buenavista, que benefician comunidades indígenas.

De igual forma, se lleva a cabo la construcción de muelles fluviales para los municipios de La Chorrera y La Pedrera. Además, se realizan los estudios y diseños del nuevo muelle y las actividades de protección en Puerto Nariño, afectado por la creciente del río Amazonas

Es así como se avanza en la ejecución y culminación de obras de infraestructura vial y fluvial estratégicas para la reactivación del departamento de Amazonas, tal como lo planteó en la hoja de ruta el presidente Iván Duque.

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

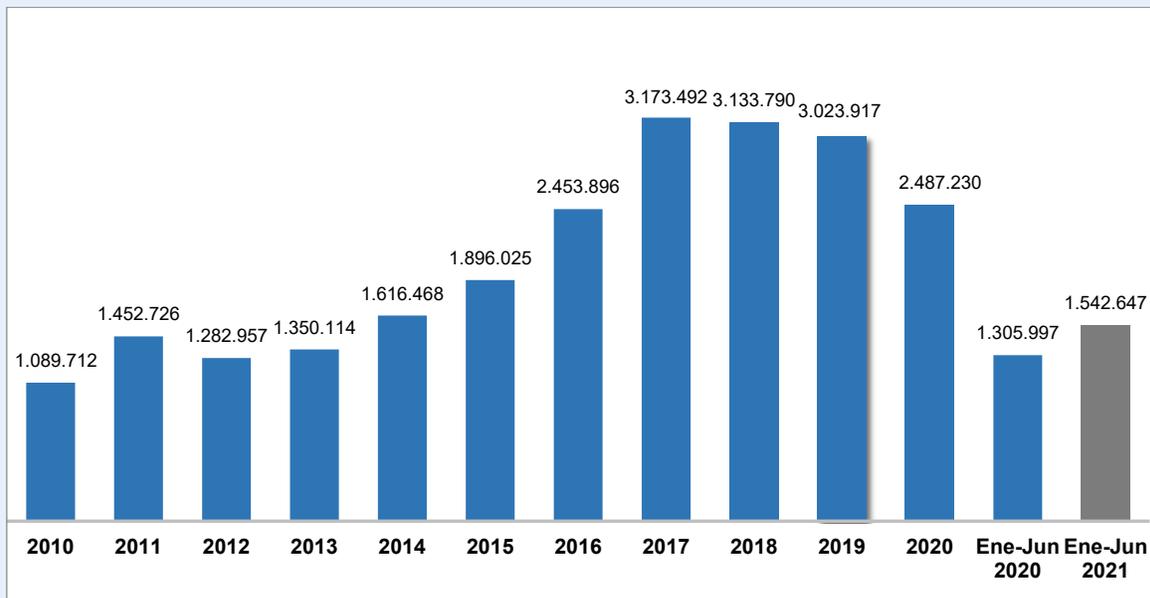
El transporte de carga por el Río Magdalena sigue en ascenso, especialmente en los últimos tres años, convirtiéndose en un eje fundamental de desarrollo económico regional y nacional.

En 2018, por el Río se movilizaron 3.133.700 toneladas de carga, siendo los hidrocarburos los más transportados, con 2.974.684 toneladas; entre tanto, en 2019 se mantuvo el promedio movilizándose más de 3 millones de toneladas, pero con un incremento del 51% de transporte de carga seca con respecto al 2018. Por su parte, en 2020 se movilizaron por el Río Magdalena 2.487.230 toneladas de



carga, una caída únicamente de 18% frente al año anterior, esto debido a la disminución en la producción y comercialización de hidrocarburos por la pandemia. Lo positivo es el crecimiento del 62% en el transporte de carga seca por el río, tales como contenedores, acero, maíz, carbón y sal. Asimismo, al mes de junio de 2021 se han movilizado 1.542.647 toneladas de carga, representadas principalmente en carga líquida, con un incremento de 18% frente al mismo período del año 2020 (Ene-Jun).

Gráfica 2. Transporte de carga Río Magdalena Toneladas

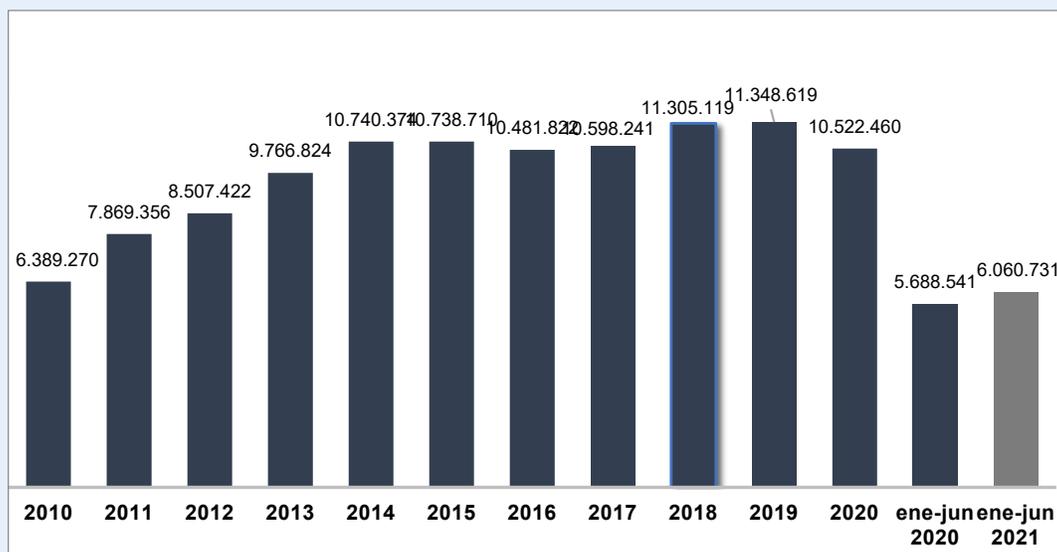


Con respecto a la carga movilizada en la Zona Portuaria de Barranquilla durante el 2019 se registraron 11.348.619 toneladas presentando un crecimiento del 0,4 % con respecto al 2018; y para el 2020 las toneladas de tráfico portuario por la Zona Portuaria de Barranquilla fueron 10.522.460.

Las toneladas de tráfico portuario (importaciones, exportaciones, tránsito y cabotaje) movilizadas por la Zona Portuaria de Barranquilla durante el periodo ene-jun del 2021 crecieron un 7% con respecto a junio del 2020, 372.189 es la diferencia presentada en el número de toneladas. En lo corrido del primer semestre de 2021 se han movilizado 6.060.731 toneladas siendo esta la cifra más alta para un primer semestre del año desde que se llevan registros.



Gráfica 3. Tráfico Portuario ZPB Toneladas



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

El nuevo proyecto de APP ha sido encabezado por el Ministerio de Transporte y le apunta al río Magdalena como eje fundamental del transporte multimodal en el país se viene adelantando desde 2019, de este modo se busca potencializar el río Magdalena como parte de un corredor logístico intermodal estratégico que articule de manera integral orígenes y destinos en aspectos físicos y funcionales como la infraestructura de transporte, las prácticas comerciales y de facilitación del comercio. Para así responder a los retos logísticos y comerciales, incrementando la competitividad del país a través de la articulación de grandes zonas industriales del país con los puertos de Barranquilla y Cartagena, localizados en la costa Atlántica.

Recuperar la navegabilidad del río Magdalena como uno de los ejes principales para hacer más eficiente la cadena logística de la industria del país y de las empresas transportadoras, bajo el principio del intermodalismo, es una apuesta del sector para impulsar las exportaciones e importaciones y promover la competitividad del país.

En este sentido, el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2020 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad” en su Pacto No. VI “por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional” es un pilar fundamental para avanzar en la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena.

La gestión de Cormagdalena, está enfocada en garantizar un proyecto con una estructuración solida con una gestión de riesgo adecuada que permita la viabilidad



financiera, a través del proyecto de Asociación Público-Privada para la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena. Para ello, se avanzó en el fortalecimiento mediante alianzas estratégicas a través de convenios con la Universidad del Norte, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Instituto Alexander Von Humboldt, así como con mesas técnicas de trabajo con la ANI y Ecopetrol con el objetivo de blindar este proyecto de interés nacional y generar confianza. La población directamente beneficiada corresponde a 69 municipios desde Barrancabermeja hasta Barranquilla, con más de 6.600.000 habitantes de siete departamentos, con la generación de empleos directos, indirectos e inducidos estimados en 16.300.

A cierre del primer trimestre de 2021 se presentó la estructuración técnica (social, predial y ambiental), financiera y legal del proyecto en el marco de la asamblea del BID en Barranquilla, requisito previo al proceso de licitación. Adicionalmente, se publicaron los términos de referencia con la información relacionada al proyecto para los posibles interesados. En este sentido, dentro del apoyo brindado por el BID, se tiene la asesoría de importantes empresas nacionales e internacionales, como las firmas Duran & Osorio, para el componente legal; Ernst & Young, para el componente financiero; y Environmental Resources Management (ERM) y Royal Haskoning DHV, para el componente técnico y ambiental. Todas estas empresas cuentan con alto reconocimiento en la estructuración de este tipo de proyectos, lo que permite tener una estructuración sólida, con estándares internacionales, bajo el mecanismo de APP.

A partir de la Asamblea del BID se han adelantado mesas de trabajo con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación, para presentar los resultados de la estructuración del proyecto. Así mismo, se radicó ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público los documentos del proyecto como resultado de la estructuración técnica, financiera y legal de la APP por parte del BID Invest. En este sentido, actualmente se encuentran pendientes las aprobaciones del Proyecto por parte de las diferentes entidades del Estado, conforme a lo dispuesto por la Ley 1508 de 2012 y sus decretos reglamentarios.

Proyecto APP Canal del Dique

Este proyecto, que también hace parte de la nueva generación de concesiones, Concesiones del Bicentenario (5G), el cual viene adelantando su estructuración integral junto con el Fondo de Adaptación y Cormagdalena; el mismo comprende la restauración de ecosistemas degradados del Canal del Dique a través de la construcción de dos sistemas de esclusas (Calamar y Puerto Badel), compuertas (Calamar) y obras de interconexión entre ciénaga – ciénaga y ciénaga – canal buscando principalmente el control activo del caudal y de sedimentos a través del



canal. Se busca garantizar la navegabilidad por el canal, entre la bahía de Cartagena y el municipio de Calamar en el punto donde se conecta con el Río Magdalena a lo largo de 115,5 kilómetros, controlar las inundaciones protegiendo a 19 municipios en Bolívar, Atlántico y Sucre, y asegurar la disponibilidad del agua dulce, entre otros.

Adicionalmente, el componente ambiental del proyecto es alto ya que además de la navegabilidad permanente y óptima por el canal, busca la restauración de ecosistemas como en el Parque Nacional Natural Corales del Rosario y San Bernardo. Así mismo, busca garantizar el suministro de agua potable al controlar la intrusión salina, lo que asegura el recurso hídrico para las labores de riego, ganadería y pesca.

Las intervenciones previstas en este proyecto facilitarán la navegabilidad y el transporte de personal y productos medianos/pequeños, mediante embarcaciones con un convoy de diseño de seis barcazas, en una acomodación dos por tres barcazas de largo para un total de 232 metros de largo (eslora) por 32 metros de ancho (manga), incluido el remolcador, los cuales podrán transportar hasta 7.200 toneladas de carga, que es equivalente a 206 tractomulas de 35 toneladas cada una. El 55% de la población que se proyecta beneficiar con el proyecto se concentra en el departamento de Bolívar.

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

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

El proyecto ya fue radicado en el Ministerio de Hacienda para aprobación. Entre tanto, se continúa adelantando el trámite de consultas previas para generar la protocolización de estas de cara a establecer los acuerdos pertinentes en cada una, al mes de julio se han protocolizado 6 de las 16 consultas que vienen adelantando la ruta metodológica correspondiente. Se siguen gestionando los



recursos para concretar la cofinanciación del proyecto con las diferentes fuentes previstas, entre ellas la asociada a recursos provenientes del Sistema General de Regalías-SGR a través de los aportes regionales por parte de los departamentos de Bolívar, Atlántico y Sucre.

Dragados de mantenimiento del canal navegable

Con respecto al plan de dragado, Cormagdalena adelanta tres (3) proyectos de obra: 1) Mantenimiento canal de acceso al Puerto de Barranquilla, 2) Mantenimiento canal del Dique y 3) Mantenimiento del tramo Barrancabermeja – Pinillos; los cuales garantizan el flujo de movimiento de carga. Este plan de dragado se ha desarrollado bajo premisas de eficiencia y transparencia, reflejados en una nueva metodología, dado que el sistema que se está utilizando es de tipo preventivo, con dragas permanentes y los pagos son por niveles de servicio con mediciones pre-dragado y pos-dragado; es decir, al contratista no se le reconoce pago si no ha logrado el nivel de profundidad del canal diseñado, tal como lo estipulan los textos contractuales.

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

La inversión de recursos para el mantenimiento del canal navegable del Río Magdalena y la Zona Portuaria de Barranquilla en el Río Magdalena se ha incrementado exponencialmente de 2019 a 2020 y lo presupuestado para 2021. Estos recursos se armonizan con el comportamiento bimodal del Río a través de la figura de vigencias futuras, lo que permite atender el Río en los meses de enero y febrero cuando se presenta menor caudal.

De hecho, en 2018 se invirtieron 29.011 millones de pesos en los diferentes sectores del Río con una remoción de 1.550.000 metros cúbicos; no obstante, las condiciones de inversión de recursos en los años anteriores no garantizaban la permanencia de los equipos en la zona y un calado estable durante el año.

Este gobierno ha aumentado los montos de inversión, fortalecido el marco de intervención con entidades del sector público, privado y del gobierno local y nacional, siempre de la mano de los entes de control. De hecho, la ejecución del Plan de Dragado en el canal navegable entre Barrancabermeja y Pinillos; en el Canal del Dique, y en el Canal de Acceso a la Zona Portuaria de Barranquilla, han



sido una prioridad para el gobierno Nacional, de allí que se ha invertido en los últimos 3 años la suma de \$150.415 millones. En el año 2019 hubo un dragado de 2.500.000 metros cúbicos, logrando mantener los equipos de dragado tanto en las zonas críticas del Río como en el canal de acceso al Puerto de Barranquilla.

De la misma forma, en 2020 se dragaron aproximadamente 2.645.000 metros cúbicos, con equipos trabajando todo el año en los diferentes sectores del río y manteniendo las condiciones de canal navegable. En 2021 se continúa con el plan de dragado en los tres sectores, para garantizar el canal navegable necesario para seguir con la senda de crecimiento en el transporte de carga.

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

Lo descrito anteriormente contribuye de igual manera al avance en las acciones programadas para dar cumplimiento al documento Conpes 3758 del 2013 “plan para restablecer la navegabilidad del Río Magdalena”

Más estrategias para intervención de la infraestructura fluvial

- **Pacto por la infraestructura**

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

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

El Pacto por el Crecimiento del sector de Infraestructura, construido a partir del diálogo entre entidades del sector público, gremios y empresarios, pretende que



el país mejore sus indicadores de competitividad en relación con los países de la región (Colombia se ubicó 4 en América Latina y 57 en el mundo sobre 141 en el índice de competitividad en 2019; en particular en los componentes de infraestructura se ubicó 97 en el ranking de carreteras, 89 en el ranking de densidad de la red ferroviaria y 33 en el ranking de conectividad de transporte marítimo) y así impulsar la contribución del sector a la prosperidad nacional.

En el marco de la ejecución de las acciones contenidas en el pacto por la infraestructura, éstas han venido dando avances para lograr el cumplimiento de estas. Las acciones vinculan elementos asociados con elementos de política, operación e infraestructura. Para llevar a cabo estas acciones, el Ministerio de Transporte viene realizando diferentes mesas de trabajo con las autoridades competentes con las cuales se ha logrado cerrar 24 de las 38 acciones que componen el Pacto por la Infraestructura en sus diferentes modos.

Para el modo fluvial específicamente, se han logrado avances como:

- De la revisión realizada con las entidades del sector se analizó el manual de señalización fluvial, expedido por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución No. 3767 de 2013, el cual contempla la señalización física y la alternativa de señalización electrónica con apoyo satelital, así como los materiales a utilizar. Se concluyó que INVIAS y Cormagdalena están implementado su uso para la señalización fluvial. Por lo anterior se considera que el mencionado manual no requiere de ajustes.
- Actualmente, dentro del Proyecto Mejora de la Conectividad y de la Provisión de Agua en el marco del Plan PAZcífico de Colombia, se está estudiando la posibilidad de incluir el proyecto de señalización electrónica con apoyo satelital de las vías fluviales en la zona donde se desarrolla este proyecto.
- Se han realizado mesas de trabajo semanales con diferentes entidades como el DNP, INVIAS y Cormagdalena, donde se elaboran los documentos que serán soporte para la expedición del proyecto tipo de muelles fluviales, como lo son la guía metodológica, presupuesto, MGA, entre otros. Este proyecto busca poner a disposición de los entes territoriales una herramienta que les permita desarrollar su infraestructura con un enfoque costo-eficiente, buscando una mayor accesibilidad de los territorios y mayor movilidad de la población y resolviendo algunas problemáticas como lo son la dificultad para el transporte de pasajeros, carga y mercancías a través de las vías fluviales de Colombia.



- **Plan Todos Somos PAZcífico**

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

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

En junio de 2021 fue adjudicado el contrato de Consultoría para los estudios y diseños de muelles e instalaciones portuarias y señalización de la vía navegable; contrato que Incluye los ajustes del diseño del muelle de La Tola. Así mismo fue adjudicada la Interventoría a los estudios y diseños de muelles e instalaciones portuarias y señalización de la vía navegable.

También se avanza en la contratación de la consultoría para la estructuración del modelo de administración, operación y mantenimiento de los terminales portuarios piloto en La Tola Nariño.

- **Conpes Riesgos fluviales**

De igual manera, con el propósito de mejorar las condiciones de competitividad nacional mediante la eficiencia en tiempos y costos logísticos, potencializando la intermodalidad o integración y articulación de los modos logísticos nacionales; y con especial énfasis en el desarrollo del modo de transporte fluvial, el cual se ha convertido en una oportunidad debido a los beneficios que representa en la optimización de costos para el aprovechamiento de una ventaja comparativa en el comercio internacional, y en la sostenibilidad ambiental por la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero; se logró con la participación activa y coordinación institucional, la expedición del documentos CONPES 4028 *Lineamientos de política de riesgo contractual en proyectos de infraestructura en vías fluviales y canales navegable con participación privada.*

El sector privado ha sido un actor indispensable para el desarrollo de la infraestructura mediante la estructuración y ejecución de proyectos de concesiones viales y en la participación del sector energético principalmente, por lo que se requería una normativa con lineamientos actualizados para la asignación de riesgos que se ajusten específicamente a las necesidades de este modo de transporte.



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

Durante el periodo de enero a diciembre de 2020, las zonas portuarias movilizaron en total 163.7 millones de toneladas, registrando una variación negativa del 17%, con relación al mismo periodo del año 2019, lo que equivalen a 32.5 millones de toneladas menos.

Este decrecimiento obedeció principalmente a menores volúmenes de carga movilizada en el producto carbón en las zonas portuarias como Guajira y Ciénaga. La región Caribe movilizó 143.9 millones de toneladas para el 2020, con una participación del 88%, presentando una variación negativa del 17% respecto al mismo periodo del año anterior.

Así mismo, la región Pacífico movilizó 17.7 millones de toneladas, presentando una disminución del 16%. La zona portuaria de Cartagena tuvo la mayor participación en el tráfico portuario, con 43.5 millones de toneladas movilizadas, una participación de 27% sobre el total y un crecimiento del 4% respecto al año anterior.

La segunda zona portuaria con mayor participación en el movimiento de carga fue Ciénaga, participando con el 23% sobre el total, lo cual corresponde a 37.2 millones de toneladas y un decrecimiento del 22% respecto al año 2019, debido a la reducción en el movimiento de productos como el carbón.

En tercer lugar, con una participación del 19% sobre el total, la zona portuaria de Golfo de Morrosquillo que movilizó un total 30.2 millones de toneladas de carga, con un decrecimiento del 5% respecto al 2019, debido a la disminución en el movimiento de productos como hidrocarburos.

Durante el periodo de enero a marzo de 2021, las zonas portuarias movilizaron en total 42.5 millones de toneladas, registrando una variación negativa del 14%, lo que equivale a 6.9 millones de toneladas menos con relación al mismo periodo del año 2020. Este decrecimiento obedeció principalmente a menores volúmenes de carga movilizada en la zona portuaria de Ciénaga y Golfo de Morrosquillo.

La región Caribe movilizó 37.1 millones de toneladas para el periodo de análisis de 2021, con una participación del 88%, presentando una variación negativa del 17% respecto al año anterior. Así mismo, la región Pacífico movilizó 4.8 millones de toneladas, presentando una disminución del 28% respecto al año 2020. La zona portuaria de Cartagena tuvo la mayor participación en el tráfico portuario, con 11



millones de toneladas movilizadas, una participación de 26% sobre el total y un crecimiento del 2% respecto al año anterior.

Seguido de la segunda zona portuaria de Ciénaga, con un movimiento de carga de 8.8 millones de toneladas, lo que representa un decrecimiento del 29% respecto al año anterior, en tercer lugar, con una participación del 15% sobre el total, la zona portuaria de Golfo de Morrosquillo que movilizó un total 6.3 millones de toneladas de carga, con un decrecimiento del 29% respecto al 2020.

Política Portuaria

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

La política portuaria consta de seis componentes: i) institucionalidad y gobernanza, ii) tarifas, iii) actualización del Plan de Ordenamiento Físico Portuario y Ambiental, iv) revisión y ajuste de la fórmula de contraprestación, v) incidencia económica de los contratos de concesión portuaria en los puertos marítimos del país, y vi) revisión y análisis de inversiones públicas y privadas.

- **Institucionalidad y gobernanza portuaria:** En el año 2020 se adelantaron dos estudios con el objetivo de identificar los retos y potencialidades en materia de institucionalidad y gobernanza con la Universidad de los Andes y el DNP. Dichos estudios permitieron confirmar e identificar elementos esenciales que debe trabajar la autoridad portuaria, cuyas recomendaciones se tendrán en cuenta para el fortalecimiento de la figura de autoridad portuaria en el país.
- **Tarifas:** El Ministerio de Transporte adelanta un análisis económico, legal, estadístico y financiero que no solo toma en cuenta lo establecido en el artículo 20 de la Ley 1, sino que también toma en cuenta diferentes elementos relacionados con la competitividad del sector con el fin de establecer un panorama completo y robusto que permita tomar una decisión acertada, basado en la competitividad del sector, y no únicamente en lo que corresponde a número de oferentes, y servicios, anticipándonos a posibles consecuencias y teniendo en cuenta las particularidades que los servicios públicos requieren, para así lograr una mejora continua para oferentes y usuarios.



- **Actualización del Plan de Ordenamiento Físico Portuario y Ambiental:** El Ministerio de Transporte con el apoyo del DNP y las entidades del orden nacional, trabaja en la actualización del Plan de Ordenamiento Físico Portuario y Ambiental del 2008. Este plan contiene definiciones concretas sobre uso del suelo para el desarrollo portuario marítimo, lo que le permitirá al Estado y a las instituciones ambientales, regionales o municipales, en los ámbitos técnicos, ambientales y de planificación, contar con una herramienta de orientación para decidir, dentro del marco normativo de sus competencias, sobre los intereses públicos o privados en la destinación de zonas de uso público para desarrollos marítimo-portuarios.
- **Revisión y ajuste fórmula de contraprestación:** con el apoyo del DNP se realizó la contratación de un estudio, el cual tiene por objeto analizar de forma integral las metodologías de contraprestación portuarias vigentes en Colombia, e identificar oportunidades de mejora que permitan implementar cambios para optimizar la fórmula del documento CONPES 3744 de 2013, la cual aún se encuentra en ejecución.
- **Incidencia económica de los contratos de concesión portuaria en los puertos marítimos en Colombia:** el Ministerio de Transporte avanza en el análisis de las recomendaciones derivadas del estudio de la CEPAL “Incidencia económica de los contratos de concesión portuaria en los puertos marítimos en Colombia”, donde se revisaron de manera general las concesiones portuarias con el fin de identificar: i) Incidencia económica, ii) Estado actual de la operación Portuaria en Colombia y iii) Retos sobre la operación Portuaria y que merecen atención hacia el futuro
- **Revisión, análisis de inversiones públicas y privadas:** se trabaja en cuatro líneas: i) Identificaciones de las inversiones ejecutadas en el marco de lo establecido en el CONPES 3744 de 2013; ii) Revisión y análisis para la identificación de posibles inversiones en nuevas instalaciones portuarias; iii) Revisión y análisis del banco de proyectos resultado del estudio de capacidad y demanda portuaria del DNP (IDOM); y iv) Revisión y análisis de las inversiones públicas que deben hacerse para la conectividad portuaria, y las privadas que deben estimularse.

Proyectos para la generación de energía eólica

El Gobierno nacional ha puesto en marcha un ambicioso proyecto para la transición energética que demanda la articulación de múltiples instituciones con el objetivo de alcanzar las metas propuestas en el Plan Nacional de Desarrollo.



En este sentido, desde el Ministerio de Transporte, a través del Viceministerio de Infraestructura, en conjunto con las entidades adscritas, Instituto Nacional de Vías – INVÍAS- y la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI-, hemos participado activamente en el proceso liderado por el Ministerio de Minas y Energía a través de la identificación, promoción y reglamentación de alternativas para el transporte de los elementos requeridos para la consolidación de los proyectos para la generación de energía eólica en La Guajira.

Desarrollo de Infraestructura Portuaria

- **Puertos de Buenaventura y Tumaco**

En el mes de junio de 2020 se realizó el dragado de mantenimiento del canal de acceso al puerto de Buenaventura. Se removieron 250.000 m³ de material, con un costo de \$4.809 millones. Con estas actividades se pretende fortalecer y permitir la entrada de embarcaciones de mayor tamaño, reducir costos de mantenimiento por sedimentación, beneficiara una población de 180.000 personas y activar el mercado regional.

- **Dragado de profundización al canal de acceso del Puerto Marítimo de Providencia**

Inició trabajos en diciembre de 2020, se llegó aproximadamente a 5.5 metros de profundidad, dragando un volumen total de 290 mil m³, para que las embarcaciones de mayor calado y tonelaje puedan ingresar de manera segura al muelle municipal. Así mismo, fue trasladado y protegido 250 m² de pastos marinos existentes, así como el total de la fauna que habita la zona de intervención.

- **Dragado de profundización del acceso a Santa Catalina**

Para el desarrollo de esta obra la inversión es de \$19.881 millones aportados por la nación; a través de esta se brinda una solución integral a los habitantes de Providencia y Santa Catalina que reciben el transporte marítimo mediante pequeñas embarcaciones de carga, haciendo un cabotaje de trasbordo, ya que los barcos de mayor calado no pueden acceder a la isla debido a las condiciones de deterioro que presenta la actual estructura. Se proyecta que la obra permita mejoras en los precios de los productos de la canasta familiar, del transporte de personas y de los insumos que abastecen las islas.



- **Dragado de mantenimiento Boca Coquito**

Este se encuentra ubicado en el río Atrato-Golfo de Urabá. El canal tiene una profundidad actual de 4,5m, una longitud de 7 km y un ancho de solera de 34 m. Actualmente, la inversión es de \$5.935 millones. El dragado de mantenimiento de Boca Coquito busca mejorar las condiciones de navegabilidad en el área de influencia, disminuir los tiempos de desplazamientos y proteger a la población de eventos de inundación.

- **Mantenimiento de las obras de protección costera en la comunidad de Caño del Oro y obras complementarias en la comunidad de Bocachica**

En el área de influencia del dragado de profundización del canal de acceso al puerto de Cartagena (departamento de Bolívar). Su alcance es la construcción de las obras de protección costera en las comunidades de Bocachica y Caño del Oro, tiene una inversión total de \$940 millones.

Este proyecto pretende fomentar el empleo en la región e incrementar el desarrollo económico, social y ambiental de dichas regiones y las poblaciones en el área de influencia, con una población beneficiada de 4.200 habitantes.

- **Puerto Bahía Colombia de Urabá - Puerto Antioquia.**

Es un terminal de servicio público multipropósito (contenedores, graneles, carga general y vehículos), habilitado para el manejo de carga de importación y exportación. La concesión tiene una vigencia de 30 años. Contará con una Profundidad 14 metros, un muelle de 91m x 570m con 5 Posiciones de atraque, capacidad para recibir buques contenedores de 367 m de eslora y 13.000 TEUS.

Esta terminal cuenta con un plan de inversiones que ascienden a los \$300.276.000 millones de dólares constantes diciembre 2017.

- **Zona Portuaria de Buenaventura**

En la Zona Portuaria de Buenaventura existen 11 permisos portuarios, a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), de ellas las más relevantes son:

- **Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura.** Es un terminal multipropósito habilitado para el manejo de carga de importación y exportación del siguiente tipo: Carga general, Gráneles líquidos, Gráneles sólidos y contenedores. La concesión vence en el año 2034. Cuenta con más de 2.000 metros de línea de atraque, 13 grúas pórtico y 20 grúas



RTG que le permiten atender carga de contenedores, carga general y a granel, con altos estándares de eficiencia.

Esta terminal cuenta con inversiones que ascienden los \$449 millones de dólares constantes diciembre 2007, y movilizó en 2020 más de 8,3 millones de toneladas.

- **Sociedad Puerto Industrial Aguadulce.** Es una terminal multipropósito especializada en el manejo de contenedores y graneles sólidos carbón. La concesión vence el 27 de diciembre de 2037 y cuenta con un muelle de atraque con una longitud de 600 m, en la cual se maneja carga de contenedores. Asimismo, cuenta con un muelle de 250 m para carga de graneles sólidos y para la movilización de contenedores cuenta con grúas pórtico modernas y equipo de cargue directo para carbón. Su plan de inversiones es de \$322 millones de dólares corrientes diciembre 2009 y movió 4,3 millones de toneladas. Se ampliará en los próximos años el muelle para llegar a tener 900 metros lineales.
- **Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura.** Dentro de su alcance está la instalación de servicio público, especializada en movilización de contenedores, la concesión se vence en 2044. Movilizó 2,4 millones de toneladas en 2020 y registra una inversión acumulada por \$283 millones de dólares constantes diciembre 2006, que le permiten tener tres grúas pórtico Post-panamax y una grúa Super-Post Panamax para la carga de contenedores.

- **Zona Portuaria de Tumaco**

En la Zona Portuaria de Tumaco existen (4) permisos portuarios, a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), de ellas las más relevantes son:

- **Sociedad Portuaria CENIT SAS, Transporte y Logística de Hidrocarburos SAS, Terminal marítima de Tumaco.** En su alcance está la instalación de servicio privado, que moviliza Hidrocarburos y derivados del petróleo, la concesión se vence en 2030. Tiene capacidad operativa para atender buque tanques hasta de 120.000 toneladas de DWT, con los que se desarrollan operaciones de cargue y/o descargue de hidrocarburos. En el año 2020 se movizaron 310.822 toneladas.
- **Sociedad Portuaria Regional Tumaco Pacific Port S.A.** En su alcance está la instalación portuaria de servicio público, que se encuentra habilitada para la movilización de carga general, granel líquido, carga de



graneles sólidos limpios en sacos tales como: fertilizantes y cereales, excepto carbón, cargas misceláneas (contenedores) que produzca la región tales como: cacao, arroz, coco, papa, hortalizas, entre otros víveres y abarrotes para consumo interno de la región. La concesión vence en el año 2047. Actualmente la concesión portuaria se encuentra en construcción y operación garantizando la movilización de carga desde y hacia el suroccidente del país. Cuenta con capacidad de almacenamiento para combustibles de aproximadamente 8.992 toneladas.

- **Zona Portuaria de Cartagena**

En la Zona Portuaria de Cartagena existen 30 permisos portuarios, a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), de ellas las más relevantes son:

- **Sociedad Portuaria Regional de Cartagena.** Dentro de su alcance está la instalación de servicio público, que moviliza pasajeros, carga general y contenedores, la concesión que vence en 2033. Durante los más de 20 años de operación, la terminal ha aumentado su productividad operativa, ampliado su capacidad de almacenamiento, impulsado la agilidad de los trámites y estableciendo un riguroso esquema de seguridad. Esto permitió que en la década de los 90 jugara un papel central en la apertura de la economía colombiana y que, hoy por hoy, sea una pieza esencial en el impulso del comercio exterior. Tiene capacidad para movilizar hasta 2 millones de TEUs anuales y cuenta con infraestructura y equipos de última tecnología para ofrecer servicios de altísima calidad.
- **Contecar.** La concesión de servicio público especializada en contenedores y carga rodada, el contrato vence en 2038. Está preparada para recibir naves de hasta 14.000 TEU y tiene capacidad para movilizar 3.2 millones de TEUs anuales. Funciona como centro de conexiones (hub) para navieras y como Centro de Distribución Internacional (CDI) para multinacionales.
- **Sociedad Portuaria COMPAS.** Terminal de servicio público con ejecución del 100% en su plan de inversión por un valor de 20,5 millones de dólares (valores corrientes), la cual moviliza carga general, contenedores y carga a granel. La concesión vence en 2032, el contrato fue prorrogado. La terminal portuaria se encuentra en operación de acuerdo con lo autorizado contractualmente. cuenta con los siguientes equipos para la atención de la operación: tres (3) cucharas hidráulicas, dos (2) básculas electrónicas de paso, tres (3) cargadores frontales y dos (2) grúas portuarias móviles.



- **Sociedad Portuaria Puerto Bahía.** Es una terminal con vocación pública que a la fecha se encuentra con un plan de inversiones ejecutado físicamente al 100 % y en etapa de operación de acuerdo con el Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación aprobado mediante la Resolución No. 1282 de 27 de agosto de 2019. Su alcance es la ocupación y utilización en forma temporal y exclusiva de la zona de uso público conformada por una línea de playa, terrenos de bajamar y zonas accesorias aquellas o a estos, para la construcción, administración y operación de un terminal multipropósito de servicio público ubicado en la Bahía de Cartagena en el sitio denominado “La Pulga” entre la desembocadura del Canal del dique y Bahía Honda por el término de 20 años. Cuenta con un muelle especializado en gráneles líquidos para el cargue y descargue de hidrocarburos con dos posiciones de atraque. Adicionalmente, cuenta con un muelle multipropósito para el transporte de carga general, especializado en el manejo de cargas extrapesadas, extra dimensionadas y carga rodante (Roll On – Roll Off).
- **Concesión Ecopetrol.** Concesión de servicio privado con un conjunto de instalaciones portuarias para el manejo de hidrocarburos, la concesión vence en el año 2035. Es un conjunto de instalaciones portuarias integrado por el Terminal Marítimo de Refinería, el Muelle Marítimo de GLP, el Muelle Fluvial de Refinería, el Muelle Fluvial Opón, Terminal Marítimo Néstor Pineda y por el Terminal Fluvial Néstor Pineda.
- **Sociedad Portuaria El Cayao.** Es una terminal portuaria para regasificación de gas natural único en la Región, ofrece oportunidades para el desarrollo de mercados de Gas Natural Licuado (GNL) en Colombia, Latinoamérica y El Caribe, El contrato se vence en 2035. Se encuentra en operación de acuerdo con lo autorizado contractualmente, y cuenta con un muelle para la recepción y conexión con el Buque F.S.R.U para convertir el Gas Natural Licuado GNL, Pasarela Acceso, Brazo mecánico bombeo y Piñas de amarre y atraque.

Socialización de las ventajas del modo para transporte de pasajeros

En los eventos académicos realizados en el marco de esta campaña también se socializaron temas como el desarrollo portuario y su impacto económico, entre otros.



Para el año 2020 y hasta junio del 2021 se han realizado las siguientes actividades:

- Socialización de la Campaña de Promoción y Prevención con la Capitanía del Puerto de San Andrés de Tumaco, a efectos de coordinar la visita a esta Zona Portuaria.
- Elaboración de documentos diagnósticos de San Andrés de Tumaco y el Embalse El Quimbo.
- Socialización de la Campaña de Promoción y Prevención y Plan de acción Embalse El Quimbo mediante oficio a las siguientes entidades: Gobernación del Huila, Alcaldía Municipal de El Gigante, Alcaldía Municipal de El Agrado, Alcaldía Municipal de Garzón, Alcaldía Municipal de Altamira, Ministerio de Transporte y Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.
- Socialización de la Campaña de Promoción y Prevención referente a Propuesta realización actividades conjuntas en Mitú, Vaupés, mediante oficios remitidos a Mintransporte y a la Gobernación del Vaupés.
- Capacitaciones a Sociedades Portuarias y otros actores de la cadena logística de comercio exterior, sobre manejo de mercancías peligrosas.
- Realización de 15 reuniones de la Mesa de Trabajo Permanente entre la Superintendencia de Transporte (Delegaturas de Tránsito y Puertos), Gremios y Empresas de Transporte de Carga y Transportadores independientes, con el fin de atender a quejas específicas que afectan el normal desarrollo de la cadena logística de comercio exterior.
- Diferentes acciones adelantadas durante el aislamiento preventivo obligatorio en marco de la emergencia sanitaria por el COVID-19, tales como reuniones con gremios y representantes de sociedades portuarias para revisar el impacto de la pandemia en las operaciones portuarias y buscar soluciones a las problemáticas presentadas.

Al corte 30 de junio de 2021, la Delegatura de Puertos ha adelantado las siguientes actividades de promoción y prevención:

- Elaboración de documentos diagnósticos de Ayapel, Muelle la Bodeguita y Embalse de Amaní.



- Desarrollo de (3) Capacitaciones con Sociedades Portuarias para el manejo del aplicativo SASPRO para el seguimiento del comportamiento del COVID-19 en las Terminales Portuarias.
- Desarrollo de (7) reuniones de la mesa de trabajo permanente con gremios y empresas de transporte de carga terrestre, y otras entidades del gobierno como Ministerio de Transporte y Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, con el fin de mejorar el funcionamiento de la cadena logística de comercio exterior.
- Reuniones de contingencia con los representantes de las Terminales Portuarias públicas y privadas del País, así como con otros actores de la cadena logística, a efectos de conocer el nivel general de afectación de las operaciones de comercio exterior en el contexto del paro nacional.

OBJETIVO 5: TRANSPORTE AÉREO, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

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

No obstante, es importante mencionar que aún con todo lo ocurrido, la infraestructura en temas de servicios aeroportuarios y de navegación aérea no paró: el deber del Estado en garantizar el desarrollo de la economía nacional, el transporte aéreo, y el abastecimiento de insumos de toda clase en el territorio, aún en medio de una pandemia, por lo que se impulsaron a las entidades del sector a generar acciones, procesos y protocolos inmediatos para enfrentar los retos que aparecían, asegurando los niveles de servicio con las medidas de protección a la vida y a la salud.

En cuanto a la gestión de intervención de infraestructura en materia de Obra Pública, el 80% de contratos continuaron su ejecución, debiendo suspenderse el 20% restante, los cuales a la fecha han reiniciado sus actividades implementando los protocolos de bioseguridad establecidos.

Una oportunidad relevante que se tuvo en el sector de la infraestructura aeroportuaria, a pesar de las limitaciones y como consecuencia de la restricción de la operación comercial de vuelos dentro del territorio nacional, fue que se lograron culminar actividades en menor tiempo de lo programado inicialmente.

Cabe destacar la ejecución temprana de los proyectos de rehabilitación de la pista sur del Aeropuerto El Dorado y rehabilitación de pista y calles de rodaje del



Aeropuerto de Barrancabermeja, los cuales estaban programados en catorce (14) meses, y se ejecutaron en apenas cinco (5) meses. De igual forma se avanzó en la rehabilitación de pista en los Aeropuertos de Paipa, Ibagué y Valledupar. Se dio prioridad a las obras en ejecución, aprovechando hasta donde fue posible, la disminución de las operaciones para incrementar los ritmos de trabajo.

En materia de mantenimiento, se han adjudicado 57 contratos de mantenimiento rutinario entre obra e interventoría, los cuales se pretenden ejecutar en el marco de la actual vigencia.

Dentro de las lecciones aprendidas, consideramos relevante no dejar pasar la velocidad de los avances que demandó la situación de pandemia en relación al proyecto de la Aerocivil de rutas libres denominado “Enrutamiento Directo Estratégico” el cual durante el tiempo de pandemia evolucionó para atender no solo asuntos ambientales, sino también para abordar y minimizar los efectos de la crisis que ha afectado tan fuertemente al sector aeronáutico, y dinamizar las fases de recuperación de la operación aérea del país, logrando la reducción en costos operacionales, y allanando el camino para una mejor utilización de los recursos de espacio aéreo y de gestión del tránsito aéreo, optimizando la infraestructura de navegación aérea.

Finalmente, resulta menester mencionar que desde el Ministerio de Transporte se lleva a cabo una vez al mes el Comité de Seguimiento Aeronáutico, el cual es presidido por la señora ministra Angela María Orozco, y participan los stakeholders de la industria aérea en el país. A lo largo de las sesiones de este comité se abordan los retos y preocupaciones que tiene el sector. Ejemplo de esto son los temas sobre proyectos de ley, costos aeroportuarios, conflictos de competencias de las entidades de control y la Operación y Capacidad del aeropuerto de El Dorado, el cual tiene el gran reto de recibir la demanda que está exigiendo la reactivación del transporte aéreo.

Aeropuertos Concesionados

El siglo XXI impuso nuevos retos; es la era de la conectividad, que a la par de la información, estableció los nuevos parámetros evolutivos de la infraestructura. Y, si de temas de conectividad y velocidad se trata, el transporte aéreo es el referente.

Ahora que el tiempo es uno de los activos más costosos, el mejoramiento de los aeródromos es la herramienta básica para la movilidad de pasajeros y mercancías de forma más eficiente y su modernización es, de hecho, la primera vitrina del país en cuanto a su potencial de competitividad se refiere.

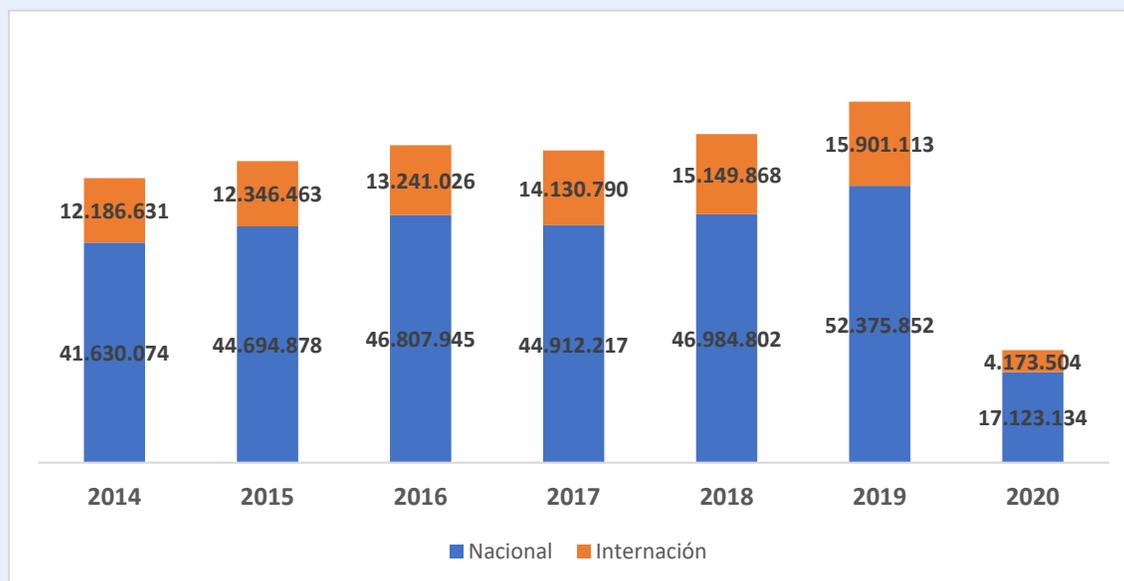


Entendiendo la dimensión de tan prioritaria y enorme responsabilidad, mediante el Decreto 4164 de 2011, le fue encomendada a la ANI, la misión de estructurar, celebrar y administrar las concesiones aeroportuarias como medio eficaz para avanzar en el propósito de consolidar a Colombia como país pionero y jugador de primer orden en el contexto latinoamericano con estándares de calidad aplicados en los países más desarrollados.

En este proceso desde el año 2013 se gestionaron 8 contratos de concesión para 18 aeropuertos; (1 se encuentra en proceso de liquidación - CODAD), que han movilizado cerca de 68,5 millones de pasajeros y se cuantifican 790 mil operaciones en el año 2019.

La demanda por este modo de transporte ha venido mostrando un dinamismo importante, con una tasa anual de crecimiento superior al 10% desde el año 2011, a lo que hemos respondido con inversión en obras por un monto mayor a \$3 billones entre 2014 y 2020. Ello permitió la demolición y edificación de 2 nuevos terminales, construcción de modernos edificios, la repavimentación de pistas y calles de rodaje, la ampliación de estructuras lado tierra y lado aire, la disponibilidad de sistemas de ayuda modernos para el aterrizaje, y la creación de zonas comerciales y áreas de servicio.

A su vez, los logros no se han hecho esperar, incrementamos la capacidad instalada, mejoramos los niveles de servicio a estándares internacionales, aumentamos la seguridad operacional y la conectividad, lo que se refleja por ejemplo en la obtención de la certificación por parte de Aerocivil a los aeropuertos Rafael Núñez de Cartagena, Alfonso Bonilla de Palmira, Camilo Daza de Cúcuta, Palonegro de Bucaramanga y Ernesto Cortissoz de Barranquilla. Los resultados han sido fruto de la conformación de equipos técnicos para el seguimiento de los contratos, la selección de firmas de interventoría con estándares de experiencia y calidad específicas en este campo, la coordinación con otras entidades del gobierno nacional y la socialización y acompañamiento a las comunidades y fuerzas vivas en cada región.

Gráfica 4. Evolución del tráfico de pasajeros Aeroportuarios Proyectos ANI

- **Aeropuertos concesionados con obras de modernización**

- **Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz (Atlántico).**

Durante el primer trimestre de 2020, en el aeropuerto de Barranquilla se pusieron al servicio de los usuarios 49 módulos de atención a los pasajeros, cumpliendo con los más altos estándares de calidad. Esto incluye información en tiempo real sobre el estado de los vuelos, áreas señalizadas y climatizadas, ascensores, escaleras eléctricas y manuales para acceder a los diferentes niveles del edificio, además de plazoleta de comidas, y servicios sanitarios garantizando la comodidad y satisfacción de los usuarios.

El proyecto sirve a la ciudad de Barranquilla, es un contrato de concesión bajo el esquema de Asociación Público-Privada de Cuarta Generación, que contempla la administración, operación, mantenimiento, explotación comercial, adecuación, modernización y reversión tanto del lado aire como del lado tierra. Actualmente se encuentra en fase de construcción, operación y mantenimiento, se resalta que durante toda la vigencia del contrato se ejecutarán obras en el proyecto, teniendo en cuenta que el contrato de concesión establece que estas se dividen en 8 períodos de Intervención.

Como obras y actividades más importantes realizadas en el proyecto se encuentran:

- Puesta en servicio las principales áreas modernizadas del aeropuerto: Zona “check in”, área comercial, salas de embarque, accesos de llegada, recibo, urbanismo, parqueadero central.



- Modernizar la infraestructura Aeroportuaria y fortalecer la oferta de servicio de una de las terminales aéreas más importantes de la región y del país
- Construcción del Nuevo Edificio Administrativo de Aeropuerto.
- Construcción de Nueva Rampa de Acceso Al Terminal de Pasajeros.
- Construcción y adecuación de vialidades externas del parqueadero.
- Construcción Nueva vía de taxis.
- Ampliaciones del Edificio Terminal de Pasajeros en el Ala nacional e Internacional.
- Adelantos importantes en el proceso de reforzamiento estructural del Edificio Terminal de Pasajeros.
- Construcción de Calle de Rodaje A1.
- Adecuaciones y modernizaciones internas del Ala Nacional Segundo Nivel del Edificio Terminal de Pasajeros.
- Modernización e instalación de fachada flotante en Terminal de Pasajeros y Torre de Control.
- Se ha generado 14.541 empleos directos e indirectos hasta diciembre de 2020.
- Entrega de área de Aislamiento pasajeros con síntomas de COVID (Periodo de aislamiento).
- Se realizaron más de 100 vuelos humanitarios (Periodo de aislamiento)
- Aeropuerto auditado y aprobado por la Autoridad en relación con protocolos de bioseguridad. (COVID 19).
- Bureau Veritas Certificación bioseguridad (COVID 19).
- Se garantizó la operación permanente del aeropuerto.
- Instalación de nuevos indicadores de dirección de viento
- Entrega de la dotación especializada para la protección del personal del servicio de Salvamento y extinción de incendios en el aeropuerto
- El perímetro del Aeropuerto Ernesto Cortissoz cuenta con, aproximadamente, 13 kilómetros iluminados con tecnología LED y 698 paneles solares, conformando un sistema que permite ahorrar 305 mil kw/h al año, una capacidad suficiente para atender hasta 200 hogares de bajos recursos.
- El 43% de los residuos generados son aprovechados y entregados a una fundación sin ánimo de lucro para beneficio de una organización que agremia a recicladores.

A la fecha, los períodos 1 y 2 se encuentran finalizados y se adelantan las actividades relacionadas con el Tercer Período de Intervención.

El 15 de diciembre de 2020, se suscribió el otrosí No. 8 que tiene como propósito la reactivación de las obras. El Tercer Período de Intervención se dividió en cuatro (4) etapas de intervención:



- Etapa de Intervención 1: Obras priorizadas para asamblea BID finalizó el 17 de marzo de 2021, avance estimado 99%, las obras contemplan la operación de áreas adicionales de la terminal, Ampliación zona de parqueadero, acabados finales muelle nacional, adecuación muelle internacional y Corredor Estéril Ala Internacional puente 5-7, Actualmente en proceso de recibo.
- Etapa de Intervención 2: Obras priorizadas a entregar el 30 de septiembre de 2021. Principales Edificio Recibo de Maletas Nacionales, Corredor Estéril Ala Internacional puente 3-5, Reforma y adecuación de edificio SEI, Actualización equipos y reformas en Subestaciones Eléctricas.
- Etapa de intervención 3: Obras a entregar el 28 de febrero de 2022, Puesta a punto de redes y sistemas tecnológicos.
- Etapa de Intervención 4: Contiene las actuaciones que originariamente se tenían contempladas para el tercer periodo de intervención, hasta la fecha final del tercer periodo de intervención, esto es al 18 de junio de 2023.

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

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

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

- **Aeropuerto Internacional Rafael Núñez (Bolívar)**

En julio de 2020 se finalizó la obra de ampliación de la pérgola para pasajeros, entregando 2000 metros cuadrados de ampliación total de la pérgola, que corresponde a la remodelación de más de 1.060 metros cuadrados y la construcción de más de 940 metros cuadrados nuevos entre las posiciones 1 a 5 de la plataforma de viraje. De acuerdo con lo anterior, en el mes de septiembre de 2020, se suscribió el acta de verificación final de las obras de modernización y expansión. Las inversiones en el aeropuerto ascienden a \$ 153.406 millones de pesos hasta diciembre del año 2020.



Se tiene una fecha límite de reversión estimada para el 31 de julio de 2022 según otrosí No. 019 de 25 de marzo de 2021, esto en cumplimiento del Memorando de entendimiento (MOU) por efectos COVID para el modo aeroportuario resultado de las mesas de trabajo con concesionarios, CCI, ANI y entes de control.

- **Aeropuerto Internacional José María Córdova (Antioquia)**

En noviembre de 2019 se pusieron en servicio las obras complementarias de este aeropuerto, ubicado en Rionegro. Estas contemplaron la renovación del módulo de conectividad B, que enlaza la terminal de pasajeros con los parqueaderos, y en febrero de 2020 finalizaron las obras de ampliación de la terminal de carga después de tres años de ejecución, en los cuales no se afectó la operación de carga de la terminal.

Las obras entregadas este año contribuyen al mejoramiento del proceso logístico de las mercancías de importación y exportación, fortaleciendo por ende la competitividad aérea en esa zona del país. También incluyen la adecuación de un centro administrativo de carga; un módulo de servicio de carga y bodegas; la ampliación de más de 33.000 metros cuadrados de calles de rodaje y bermas; la ampliación de la plataforma, que paso de ocupar 14.000 metros cuadrado a más de 34.000, y la construcción de cerca de 16.000 metros cuadrados de parqueaderos. Entre las nuevas obras se destaca la adecuación de 3.000 metros cuadrados para cuartos fríos, que favorecen la movilización de todo tipo de cargas, especialmente la de vocación agrícola. La inversión realizada ascendió a 110.000 millones de pesos.

• **Aeropuertos no concesionados mejorados en su infraestructura física**

- **Aeropuerto Internacional Alfredo Vázquez Cobo de Leticia**

En diciembre de 2020 se entregaron las obras de modernización del Aeropuerto Internacional de Leticia con la construcción de la terminal aérea más grande del sur del país, pasando de 1.704 a 11.136 m² con llegadas y salidas internacionales, un terminal de carga con 8 bodegas amplias para entrada y salida de mercancía, y las instalaciones administrativas para la DIAN y la Policía.

Adicionalmente entró en funcionamiento la zona de urbanismo de 46 mil metros cuadrados que contempla áreas comunes, parqueaderos, vías de acceso y cicloruta. De la misma manera se entregó el cuartel de bomberos, se amplió la pista en 300 metros garantizando una mayor longitud de pista efectiva, se realizó la construcción y ampliación de una nueva plataforma que pasó de 16.206 a 43.071



metros cuadrados y se culminó la construcción de la torre de control que pasó de 115 a 1.877 m². Con una inversión total de \$187.541 millones.

En julio de 2021 se finalizó la rehabilitación de la Pista, construcción cerramiento y Franjas de Seguridad, con una inversión de \$56.694 millones

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

- **Aeropuerto Antonio Nariño de Pasto**

En junio de 2020 Se culminaron los estudios, diseños de ingeniería y construcción de infraestructura complementaria, cerramientos, plataforma y gestión social, predial, ambiental y los estudios y diseños de ingeniería para la rehabilitación de la pista. Con una inversión de \$12.213 millones.

Actualmente se trabaja en la rehabilitación de pista y mantenimiento lado aire y tierra. Con una inversión de \$56.350 millones.

- **Aeropuerto El Edén de Armenia**

En octubre de 2020 se finalizó la construcción de la terminal internacional y mantenimiento lado aire, la terminal pasó de 3.486 mt² a una nueva terminal de 8.224 mt² de área y mantenimiento de pista y calles de rodaje. Con una inversión de \$71.736 millones.

- **Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés**

En octubre de 2020 se concluyó el mantenimiento de edificaciones, con una inversión de \$4.041 millones

Actualmente se encuentra en ejecución la rehabilitación de la plataforma, mantenimiento lado aire y lado tierra del Aeropuerto Internacional Gustavo Rojas Pinilla San Andrés, con inversión de \$13.303 millones. Se avanza en la construcción de la torre de control, con una inversión de \$14.685 millones.

- **Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento de Bogotá**

En el año 2020 se concluyó la Rehabilitación de la Pista Sur del Aeropuerto Internacional Eldorado que permite contar con un aeropuerto más seguro y competitivo, con inversiones de alrededor de \$38.442 millones con un área intervenida de 35.200 Mts².



- Actualmente se encuentra en ejecución el mantenimiento de las pistas, zonas de seguridad y cerramiento de la infraestructura del lado aire no concesionado del Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, con inversión de \$ 26.699 millones
- Se culminó en enero de 2021 el mantenimiento de las calles de rodaje de la pista sur, con una inversión de \$28.930 millones.
- Se está realizando el mantenimiento integral del SAR (servicio de búsqueda y salvamento) CGAC (Centro de gestión Aeronáutico de Colombia) y la torre de control del aeropuerto Internacional Eldorado. Valor adjudicado \$3.985 millones.
- Se está ejecutando el contrato cuyo objeto es Realizar los estudios y diseños para la ampliación de 900 metros adicionales en la cabecera 13L de la pista Norte. Valor adjudicado \$2.120 millones.
- Actualmente se está ejecutando la Terminación de la calle de rodaje LIMA y su paso a desnivel (box coulvert) en el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento, Bogotá D.C, actualmente se encuentra en Etapa de Estudios y Diseños. Valor adjudicado \$66.776 millones.

- **Aeropuerto de Guaymaral**

Actualmente en ejecución la Rehabilitación de la calle de salida rápida y de la plataforma del SEI y el mantenimiento rutinario de las áreas lado aire y lado tierra, con una inversión de \$10.881millones.

- **Aeropuerto El Embrujo de Providencia**

En octubre de 2020 se concluyó el mantenimiento de edificaciones, con una inversión de \$251 millones. Actualmente se realiza la construcción de la torre de control, con una inversión de \$11.699 millones.

- **Aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta**

En abril de 2021 se finalizó la actualización del Plan Maestro, el cual incluye la gestión social, revisar los estudios existentes y elaborar los complementarios requeridos a nivel de detalle para la construcción de obras Fase I para el Aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta \$10.450 millones.

Se está ejecutando el contrato cuyo objeto es realizar el mejoramiento de la vía SEI, calles de rodaje y vía de servicio interna en el Aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta, con una inversión de \$3.112 millones.

En noviembre de 2020 se autorizó la ampliación de la calle de acceso hangar Ecodestinos (lado Aire), con el fin de permitir el acceso a aeronaves de mayor envergadura al hangar.



- **Aeropuerto Almirante Padilla de Riohacha**

Actualmente se realizan obras de rehabilitación de la pista y calle de rodaje; adecuación de zonas de seguridad; construcción del sistema de drenaje y mantenimiento rutinario de las áreas lado aire, con una inversión de \$42.276 millones.

- **Aeropuerto Alfonso López Pumarejo de Valledupar**

Se avanza en la rehabilitación de la pista y calle de rodaje; adecuación de canales y zonas de seguridad y mantenimiento rutinario de las áreas lado aire y lado tierra del Aeropuerto Alfonso López Pumarejo de Valledupar, con una inversión de \$6.347 millones.

- **Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga**

Se iniciaron obras de rehabilitación de pista, calles de rodaje y paralela; adecuación de los canales y zonas de seguridad y mantenimiento rutinario de las áreas lado aire y lado tierra del Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga, con una inversión de \$29.444 millones.

- **Aeropuerto Yariguíes de Barrancabermeja**

Se avanza en la rehabilitación de la pista y calles de rodaje; adecuación de las zonas de seguridad y mantenimiento rutinario de las áreas lado aire y lado tierra del Aeropuerto Yariguíes de Barrancabermeja, Santander. Con una inversión de \$28.694 millones.

- **Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta**

Se realizaron mantenimientos de obras civiles, edificaciones, canales y rocería en franjas de seguridad del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta, con una inversión de \$2.074 millones.

El Aeropuerto Camilo Daza por el alto grado de operaciones de helicópteros presenta una saturación en el parqueo de este tipo de aeronaves; por lo que para la vigencia 2021 la Aerocivil se encuentra adelantando los estudios y diseños de la construcción de una nueva Plataforma para operaciones de ala rotativa lo que aliviará el parqueo de este tipo de operaciones.

Una vez desarrollado el proyecto se adelantarán las gestiones con el concesionario para su operación mantenimiento y explotación dado que el área de ubicación de esta plataforma se encuentra en área no concesionada

- **Aeropuerto Guillermo León Valencia de Popayán**

Actualmente se avanza en la construcción de la terminal que tenía un área inicial de 1.742 mt² y pasa a un área de 5.511 mt², el área de la plataforma inicial era de



19.280 m² pasa a una plataforma de 26.659 m², con una inversión de \$41.410 millones.

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

- **Aeropuerto Luis Gerardo Tobar de Buenaventura**

Actualmente se están realizando los estudios, diseños y rehabilitación de vía de acceso del Aeropuerto Luis Gerardo Tobar de Buenaventura, con una inversión de \$2.864 millones.

- **Aeropuerto El Yopal de Yopal**

En 2020 se finalizó el mantenimiento de obras civiles y edificaciones, con una inversión de \$872 millones.

En septiembre de 2020 se concluyeron los estudios y diseños para la construcción y/o mejoramiento de vías infraestructura ambiental y sistemas del drenaje, con una inversión de \$224 millones y el mantenimiento de la calle de rodaje, plataforma de viraje 05 y los estudios, diseños y construcción de la calle 46 del Aeropuerto El Yopal de Yopal, con una inversión de \$7.402 millones.

- **Aeropuerto Reyes Murillo de Nuquí**

Actualmente se encuentra en ejecución la ampliación de la pista, adecuación de franjas de seguridad y mantenimiento lado tierra y lado aire, Con un valor de \$57.444 millones.

- **Aeropuerto El Pindo Montelíbano**

En octubre de 2020, se culminaron estudios, diseños y mantenimiento de la pista, calle de rodaje y plataforma. Adicionalmente se repavimentaron 12.396 m² de pista; se intervinieron 388 m² de plataforma, 100 m² de calle de rodaje; señalización y demarcación de la totalidad de la Infraestructura lado aire en 3.344.38 m². Con una inversión total de \$1.274 millones.

- **Aeropuerto Perales de Ibagué**

Actualmente se llevan a cabo obras de rehabilitación de la pista; el mejoramiento de las zonas de seguridad, canales, antigua plataforma y el mantenimiento rutinario de las áreas lado aire y lado tierra, con inversión de \$ 24.606 millones.



- **Aeropuerto Gustavo Artunduaga de Florencia**

Actualmente se realizan obras de rehabilitación de la infraestructura lado aire y mantenimiento rutinario de las áreas lado aire y lado tierra; con una inversión de \$25.871 millones.

- **Aeropuerto Juan José Rondón de Paipa**

Actualmente se llevan a cabo obras de rehabilitación y mantenimiento del lado aire; con una inversión de \$18.350 millones.

- **Aeropuerto Hacaritama de Aguachica**

En junio de 2021 se finalizaron los estudios y diseños Fase 3 para la construcción de la terminal, torre de control, base SEI y obras complementarias; con una inversión por \$ 1.085 millones.

- **Aeropuerto Santiago Pérez Quiroz de Arauca**

Actualmente se avanza en la rehabilitación de pista y calle de rodaje, ampliación de plataforma, construcción de calle de rodaje, adecuación de franjas de seguridad y mantenimiento de Lado aire y tierra, con una inversión por \$20.769 millones.

- **Aeropuerto Gustavo Vargas de Cravo Norte**

Actualmente se avanza en la ampliación y rehabilitación de pista, calle de rodaje y plataforma, adecuación de franjas de seguridad, mejoramiento del cerramiento y mantenimiento del lado aire y tierra, con una inversión por \$20.802 millones.

- **Aeropuerto Vanguardia de Villavicencio**

Se contrataron los estudios y diseños arquitectónicos y civiles, Fase 3 para el mejoramiento de la terminal de pasajeros, áreas complementarias, cuartel SEI. Actualmente se encuentra en proceso de arreglo directo para la entrega de la Fase III, con una inversión por \$ 2.310 millones.

Actualmente se está realizando la construcción base SEI, con una inversión por \$7.687 millones.

Actualmente se realizan los estudios, diseños y construcción de: torre de control, edificio de soporte técnico - operativo, vía de acceso y obras complementarias, con una inversión por \$30.133 millones.



- **Aeropuerto Germán Olano de Puerto Carreño**

Actualmente se ejecutan los estudios, diseños, demolición y construcción terminal del, incluye la subestación eléctrica y acometida, con una inversión por \$33.636 millones.

- **Aeropuerto Fabio Alberto León Bentley de Mitú**

En noviembre de 2020 se realizaron los estudios y diseños para la construcción y/o mejoramiento de la torre de control, cuartel de bomberos y terminal, con una inversión por \$1.200 millones.

- **Aeropuerto Juan Casiano de Guapi**

En junio de 2020 finalizaron los estudios, diseños y el mantenimiento de calle de rodaje y plataforma, con un área intervenida de 3.800 m²; con una inversión por \$2.152 millones.

- **Aeropuerto La Florida de Tumaco**

Actualmente se está realizando la ampliación de la plataforma, calle de rodaje y mantenimiento lado aire y lado tierra; con una inversión por \$17.987 millones.

Plan de contingencia ante el paso de huracán IOTA por el archipiélago de San Andrés y Providencia

A través del contrato de seguro, la Unión temporal AXA Colpatria, Seguros S.A- La Previsora S.A.- SBS Seguros Colombia S.A- HDI Seguros S.A., se han adelantado las siguientes actividades para recuperar la infraestructura del aeropuerto de Providencia:

Rehabilitación edificaciones: cuartel del servicio de extinción de incendios, cuarto de plantas eléctricas y bombas. El avance de ejecución es del 98% (Trámite recibo Final)

Se finalizó el contrato de cerramiento con malla y tubería existente, con un plazo de ejecución de 60 días y un valor de \$721.394.180.

Ejecución del Contrato Interadministrativo No. 21000276 H3 de 2021, suscrito con la Financiera de Desarrollo Territorial S.A - FINDETER, cuyo objeto es: “Asistencia técnica y administración de recursos a la Aerocivil, para desarrollar la nueva terminal, plataforma e infraestructura conexas del Aeropuerto El Embrujo de Providencia, Incluida Interventoría”, cuyo plazo de ejecución es hasta el 31 de diciembre de 2021, y por valor de \$20.200 millones. El avance de ejecución es del 38%.



Acuerdos celebrados en materia aerocomercial

En materia de Acuerdos de Servicios Aerocomerciales el pasado 06 de abril de 2021 se llevó a cabo la Ceremonia Virtual de Suscripción de Acuerdo de Servicios Aéreos con el Reino de Marruecos.

Así mismo se encuentra consensuado por parte de las Autoridades Aeronáuticas el Acuerdo de servicios aerocomerciales con Austria restando solo el escenario acorde para la suscripción.

Firma de Acuerdos de Cooperación Técnica

Aerocivil suscribió con la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), en diciembre de 2020, un Acuerdo de cooperación técnica, con el objetivo de brindar el apoyo necesario en actividades relacionadas con la seguridad operacional, el fortalecimiento institucional de la Entidad y el reconocimiento de productos aeronáuticos.

Este Acuerdo establece el reconocimiento de aeronaves y partes aeronáuticas emitidas por EASA, en nombre de los Estados miembros de la Unión Europea, en concordancia con los lineamientos señalados en la legislación aeronáutica colombiana. También determina la cooperación que presentará EASA en temas normativos y de Seguridad operacional.

Mantenimiento de aeropuertos

Con el objetivo de garantizar la seguridad operacional y la conectividad en un mayor número de aeropuertos de Colombia, se ejecutaron obras de mantenimiento de obras civiles (edificaciones, pistas, calles de rodaje, zonas de seguridad, entre otros) en 29 aeropuertos del país, localizados en Santa Marta, Mompo, Flandes, Neiva, Pitalito, San Vicente del Caguán, Villagarzón, Puerto Asís, Leticia, Aguachica, Puerto Rondón, Cúcuta, Ocaña, Saravena, Tame, Cravo Norte, Yopal, Villavicencio, Mitú, Buenaventura, Popayán, Tumaco, Armenia, Ipiales, Arauca, Barranquilla, San Andrés y Providencia. Estas intervenciones se lograron gracias a una inversión del año 2020, cercana a los 26.490 millones de pesos.

Asistencia técnica a Entidades Territoriales

Con el objetivo de fortalecer la infraestructura de transporte aéreo, en el año 2020 se destinaron recursos por cerca de 5.000 millones de pesos para brindar asistencia técnica aeronáutica a las Entidades Territoriales propietarias de aeropuertos públicos. En esa vigencia los municipios priorizados fueron Necoclí,



Bahía Solano, Sogamoso, Miraflores, Barbosa e Inírida, De otra parte, a través de la firma de un convenio interadministrativos con las Entidades Territoriales y un contrato interadministrativo con ENTerritorio, se está finalizando el proyecto con la entrega del esquema de planificación aeroportuaria, estudios y diseños a fase III de la infraestructura aeroportuaria y la formulación del proyecto en la Metodología General Ajustada -MGA-, así como el acercamiento a posibles fuentes de financiamiento

También se adelanta la formulación de Terminal Aeroportuaria como Proyecto Tipo, con metodología del Departamento Nacional de Planeación, que le permitirá a las Entidades Territoriales acceder a este proyecto cuando requieran la construcción o mejoramiento de sus terminales aeroportuarias. Actualmente se realizan mesas técnicas con Ministerio de transporte, DNP, Aerocivil y ENTerritorio para definir el cargue del proyecto tipo en la página del DNP.

Asimismo, se expidió la Resolución No 967 de 2020, mediante la cual se establece la metodología para la ponderación de criterios de priorización establecidos en el Decreto 129 de enero de 2020, y reglamenta el artículo 103 de la Ley del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, según el cual Aerocivil podrá apoyar la financiación de proyectos para la intervención de los aeropuertos regionales de competencia de la Entidades Territoriales.

En diciembre de 2020 se suscribió el Convenio Interadministrativo N°20001180 H3 de 2020 con el objeto de brindar Asistencia Técnica aeronáutica a las siguientes Entidades Territoriales:

Tabla 5 Asistencia Técnica aeronáutica a las siguientes Entidades Territoriales

Departamento		Municipio	Aeródromo
Chocó	1	Bajo Baudó (Pizarro)	Pizarro
	2	Acandí	Alcides Fernández
	3	Juradó	Juradó
Guainía	4	San Felipe	San Felipe
	5	Barrancominas	Barranco minas
Nariño	6	Santa Bárbara	Santa Bárbara - Iscuandé
	7	Magui Payán	Magui Payán
Vichada	8	Puerto Carreño	Cumaribo
	9	La Primavera	Jorge Julián Silva Meche
Casanare	10	Orocué	Orocué
Guaviare	11	San José Del Guaviare	Jorge E González Torres
Putumayo	12	Puerto Leguizamo	Caucaya

Fuente. Aerocivil

Para su ejecución se suscribieron los contratos de consultoría con el consorcio Asís e interventoría con el consorcio PBJ&J por un valor aproximado de \$9.384



millones. Los contratos se encuentran en ejecución. Se tienen los siguientes avances: formulación de los Esquemas de planificación aeroportuaria para cada uno de los aeródromos

Actualmente se brinda asistencia técnica a 18 Entidades Territoriales propietarias de aeródromos públicos, superando en 5 aeródromos e igual número de municipios, la meta establecida en el PNVIR a 2021.

En lo corrido de 2021, a partir de la aplicación de la metodología de priorización, se seleccionaron, las siguientes Entidades Territoriales para brindarles asistencia técnica:

Tabla 6 Entidades Territoriales para brindarles asistencia técnica

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

Fuente. Aerocivil

Para estos trece (13) aeródromos se adelanta actualmente el proceso de solicitud de vigencia futura, el convenio interadministrativo Aerocivil – Entidades Territoriales y el proceso contractual de consultoría e interventoría para ejecutar la asistencia técnica iniciando en 2021 y concluyendo en 2022. De acuerdo con los estudios previos, se estima un costo total de alrededor de \$9.700 millones.

Planes Maestros Aeroportuarios

En cumplimiento con lo establecido en el RAC 14 y con lo establecido en la Resolución 01357 de 2017, durante este periodo se desarrollaron los siguientes Planes Maestros como documentos guías para el desarrollo de los Aeropuertos:

**Tabla 7 Planes Maestros como documentos guías-Aeropuertos**

Ciudad	Aeropuerto	Clave de referencia	Resolución	Fecha de expedición
Bogotá	El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento	4E	Resolución de Actualización No. 02728	28 diciembre de 2020
Santa Marta	Simón Bolívar	3C	Resolución de Aprobación No.02730	28 diciembre de 2020
Leticia	Alfredo Vásquez Cobo	4C	Resolución de Actualización No.02727	28 diciembre de 2020
Pasto	Antonio Nariño	4C	Resolución de Aprobación No.02731	28 diciembre de 2020
Guaymaral	Flaminio Suarez Camacho	2B	Resolución de Aprobación No.02729	28 diciembre de 2020
Palestina	Aeropuerto Del Café	2C	Resolución de Aprobación No. 02343 Modificada con Resolución No. 00474	27 noviembre de 2020 18 marzo de 2021
Riohacha	Almirante Padilla	4C	Resolución de Aprobación No.01841	25 septiembre de 2020
Valledupar	Alfonso López	4C	Resolución de Aprobación No.01843	25 septiembre de 2020
Barrancabermeja	Yariguíes	3C	Resolución de Aprobación No.01842	25 septiembre de 2020
Bucaramanga	Palonegro - Lebrija	4D	Resolución de Aprobación Actualización No.01840	25 septiembre de 2020
Cali	Alfonso Bonilla Aragón - Palmira	4E	Resolución de Aprobación No.01347	08 julio de 2020
Buenaventura	Gerardo Tovar López	2B	Resolución de Aprobación No.01387	15 julio de 2020
Ibagué	Perales	3C	Resolución de Actualización No.01388	15 julio de 2020
Neiva	Benito Salas	3C	Resolución de Actualización No.01386	15 julio de 2020
Cúcuta	Camilo Daza	4C	Resolución de Aprobación No. 01368	13 julio de 2020
Medellín	Enrique Olaya Herrera	3ª	Resolución de actualización No 00981	9 julio de 2020

Fuente. Secretaría de Sistemas Operacionales. Aerocivil

Nuevos Proyectos Aeroportuarios

- **APP Aeropuerto de Cartagena - Rafael Núñez.**

Proyecto de Asociación Público-Privada de iniciativa privada, que tiene por objeto la ampliación de lado aire y lado tierra del aeropuerto, y que actualmente se encuentra en etapa de factibilidad. Se estiman un valor total aproximado de 1 billón de pesos de diciembre 2020.



Por el momento se adelantan los diferentes trámites de ley para su aprobación.

- **APP Aeropuertos del Suroccidente.**

Proyecto de Asociación Público-Privada de iniciativa privada, sin aporte de recursos públicos, que hace parte de la nueva generación de concesiones (5G). Su propósito es administrar, adecuar, construir, expandir, operar y explotar económicamente los aeropuertos Benito Salas de Neiva, Alfonso Bonilla Aragón de Palmira, que sirve a la ciudad de Cali, y Gerardo Tobar López de Buenaventura, con un valor aproximado de 2.7 billones de pesos de diciembre 2020.

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

- **APP Aeropuerto El Dorado - Campo de Vuelo.**

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

Actualmente, el proyecto se encuentra en fase de desarrollo de factibilidad.

Como parte de la complementación de la factibilidad técnica, se espera la realizar los ajustes técnicos en el alcance del proyecto teniendo en cuenta los resultados del estudio de espacio aéreo y de la actualización del Plan maestro de este aeropuerto.

- **APP Ciudadela Aeroportuaria Cartagena de Indias**

Este proyecto se convierte en una alternativa para los viajeros que desean llegar a la capital del departamento de Bolívar. La terminal estará ubicada en el municipio de Bayunca y servirá a la ciudad de Cartagena. La obra contempla los estudios, diseños, construcción, operación, administración y mantenimiento de



una nueva terminal aérea. Tendrá una inversión en CAPEX aproximada de 3 billones de pesos de diciembre de 2020. Actualmente, el proyecto se encuentra en estado de factibilidad en evaluación.

- **IP Aeropuertos de San Andrés**

Se trabajará en el diseño, construcción, modernización, operación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria tanto del lado aire como del lado tierra, de los Aeropuertos Gustavo Rojas Pinilla en San Andrés y El Embrujo de Providencia.

El valor del proyecto será cercano a \$1 billón de pesos (cifras estimadas a diciembre de 2020), y se estima que este proyecto generará cerca de 8.461 empleos directos, indirectos e inducidos estimados. Actualmente, el proyecto se encuentra en revisión y aprobación ante el Ministerio de Hacienda.

- **Aeropuerto del Café AEROCAFE Etapa I**

La construcción del Aeropuerto del Café es una iniciativa de desarrollo del departamento de Caldas para impulsar la conectividad aérea y el crecimiento económico de la región y de la nación. Para su financiación, en el año 2019, mediante el artículo 67 de la Ley 1955, se determinó la constitución de un patrimonio autónomo para el desarrollo del proyecto. Con apego a este mandato de la ley, el 09 de octubre de 2020 la Aerocivil suscribió el contrato de fiducia mercantil de administración y pagos No. 20000838 H3 de 2020, con la Fiduciaria Colpatria, para que en adelante actúe como vocera y administradora del Patrimonio Autónomo AEROCAFE.

Unido a lo anterior, para aunar esfuerzos técnicos, financieros, administrativos y jurídicos, las entidades de orden nacional y regional: Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura, Aerocivil, Gobernación de Caldas, Municipio de Manizales, Municipio de Palestina, INFI – Caldas, INFI – Manizales y la Asociación Aeropuerto del Café suscribieron el Convenio Interadministrativo Marco No. 19000958 H3 de 19 de junio de 2019 orientado a la articulación de acciones para la estructuración y ejecución del proyecto y el Convenio Derivado de 24 de junio de 2020, con el objeto de definir las obligaciones específicas que deben cumplirse por cada una de los firmantes del Convenio Marco.

Como parte de las obligaciones establecidas en el Convenio Derivado la Asociación Aeropuerto del Café, se cuenta con la validación de los estudios y diseños de la Etapa I del proyecto de construcción del Aeropuerto del Café, elaborado por la Unión Temporal AERTEC – KPMG, con el apoyo técnico a la supervisión por parte de la Sociedad Colombiana de Ingenieros, adoptándose así, las decisiones técnicas



necesarias para iniciar las contrataciones requeridas para la ejecución del proyecto, a través del Patrimonio Autónomo constituido por la Aerocivil.

El 27 de agosto de 2020 se suscribió el Convenio Interadministrativo Marco No 2001043 entre ISA Intercolombia S.A. E.S.P., la Aerocivil y la Asociación Aeropuerto del Café. Con fecha 07 de mayo de 2021 se celebró con ISA INTERCOLOMBIA S.A E.S.P., el contrato derivado, del Convenio Marco, para la realización de los estudios y/o diseños de detalle necesarios y suficientes para subterranizar el tramo de línea Esmeralda – La Enea 230 Kv.

La Asociación Aeropuerto del Café, dando cumplimiento a la obligación consignada en el mencionado Convenio Derivado, socializó y presentó a la Aerocivil el Plan Maestro y la Secretaría de Sistemas Operacionales lo adoptó mediante Resolución 02343 del 27 de noviembre de 2020. En este Plan Maestro se determinan las necesidades que requerirá el desarrollo del aeropuerto en infraestructura y servicios, en un horizonte de 20 años para atender la demanda proyectada en fases de tiempo a corto, mediano y largo plazo.

La Aerocivil expidió la Resolución 089 del 13 de enero de 2021 *“Por la cual se otorga permiso de construcción al aeródromo denominado Aeropuerto del Café en su etapa 1 en Palestina, Caldas”*; lo anterior con posterioridad a la aceptación de los entregables del *“Estudio integral de Gestión del Espacio Aéreo”*, presentado por la Asociación Aeropuerto del Café y verificado el cumplimiento de cada uno de los requisitos exigidos en el numeral 14.2.2 del Reglamento Aeronáutico de Colombia, *“RAC 14 Aeródromos, Aeropuertos y Helipuertos”*. El Artículo Primero de la referida Resolución autoriza la construcción de una franja de pista de 1.460 metros (m) de longitud y de 30 m de ancho, para un aeropuerto con clave de referencia 2C tomando como aeronave de diseño el ATR 72.

A la fecha se han destinado recursos para la construcción del Aeropuerto del Café del Presupuesto General de la Nación (PGN) por un valor de \$250.000 millones de pesos mediante las leyes de presupuesto de 2019, 2020 y 2021, respectivamente; debe precisarse que la apropiación de estos recursos, en el presupuesto de la Aerocivil, obedeció a una iniciativa parlamentaria.

A su vez, con el propósito de lograr el cierre financiero del proyecto, la Nación adelantó las gestiones necesarias ante el Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS), el cual, en sesión del 16 de febrero de 2021, emitió el aval fiscal para los recursos correspondientes al periodo 2022-2023; con documento CONPES 4026 el 08 de marzo de 2021 se realizó la *“Declaración de Importancia Estratégica del Proyecto Construcción del Aeropuerto del Café- Etapa I, Palestina”*. De esta manera en sesión de 22 de abril de 2021 se autorizó *“(…) el cupo de vigencias futuras ordinaria para inversión”* por el CONFIS, asegurando así, los recursos del proyecto por valor de \$198.119 millones de pesos a precios constantes 2020, para el periodo



2022- 2023. Estos recursos guardan consistencia con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y con el Marco de Gasto de Mediano Plazo.

El 14 de mayo de 2021 se iniciaron las obras que conforman la Fase 1 de las actividades de explanación, transporte y disposición de materiales sobrantes, así como la construcción de obras varias de drenaje y la adecuación y conformación de sitios de depósito de materiales sobrantes, necesarios para la construcción de la Etapa I del Aeropuerto del Café. Igualmente se inició la complementación de los estudios y diseños del lado aire; este insumo será la base para la contratación de la Fase 2 de las obras lado aire a financiarse con recursos Nación.

Es importante reseñar que desde el 02 de julio de 2020, la Contraloría General de la República, inició seguimiento especial, articulado con el control preventivo y concomitante, la cual se realiza en tiempo real, a través del seguimiento permanente de los ciclos, uso, ejecución, contratación e impacto de los recursos públicos, a través de la Controlaría delegada de Infraestructura y Controlaría delegada de Participación Ciudadana.

Resumiendo, la Aerocivil suscribió la fiducia de largo plazo para la contratación de lo establecido en el artículo 67 de la Ley 1955 de 2019; otorgó el permiso de construcción de la Etapa I y se dio inicio, a las Fase I de las obras. A su vez la entidad también gestionó y obtuvo el cierre financiero de la Nación.

Las entidades de orden nacional y regional cuentan con tres (3) instancias de control y gobierno, así: Comité Operativo del Convenio Marco; Comité de Fiducia y el Comité convenio interadministrativo con ISA Intercolombia.

Desempeño del transporte aéreo

El mercado de transporte aéreo de pasajeros se vio altamente impactado con la pandemia del COVID-19 que obligó a la aplicación de medidas que afectaron la movilidad en el país, generando una fuerte caída en las cifras de movimiento de pasajeros y afectando dramáticamente la tendencia de crecimiento que se traía en décadas anteriores. Es así como en el año 2020 el movimiento de viajeros fue de aproximadamente 13,1 millones frente a 41,3 movilizadas en el año 2019, lo que significó una reducción cercana el 68,3%. De estos, cerca del 30% fueron internacionales y el 70% nacionales.

Durante el primer semestre de 2021 se transportaron 11,2 millones de pasajeros lo que representa una reducción del 42,6% de los viajeros movilizadas en el mismo período del 2019 y equivalen a 8,3 millones de personas menos que en el año 2019.



Respecto al año 2020 se movilizaron durante el primer semestre 8,9 millones de pasajeros, lo que muestra la tendencia de crecimiento en ese mismo período en el año 2021 que registró 2,3 millones de pasajeros más que en el 2020.

En carga se transportaron 409.516 toneladas durante el primer semestre de 2021, con un incremento del 1,6% frente al mismo período en el año 2019, lo que equivale a 6.463 toneladas más que en el año de 2019.

Conectividad Nacional e Internacional

En el periodo comprendido entre julio 2020 y julio 2021 se afianzó y consolidó la conectividad regional con la realización de cinco (5) mesas de conectividad aérea regional, así:

- 1 de diciembre de 2020 en los municipios de Magangué y Mompo (Bolívar).
- 2 de marzo de 2021 en los municipios de Málaga y San Gil (Santander).
- 29 de abril de 2021 en el Municipio de Tame, (Arauca).
- 1 de junio de 2021 se celebró Rueda de Negocios en Villavicencio (Meta).
- 13 de julio de 2021 en el municipio de Paipa (Boyacá).

Audiencias Públicas

Durante el periodo comprendido entre julio de 2020 y 2021 se llevaron a cabo 4 Audiencias Públicas en las que fueron presentados 12 proyectos, que incluyen trámites como la solicitud de aprobación para la adición de rutas a los permisos de operación, la obtención de permisos de operación en diferentes modalidades como Explotador Extranjero de Transporte de Carga, Explotador Extranjero de Transporte de Pasajeros, en el caso de las empresas nacionales, para la obtención del permiso como empresa de transporte aéreo No Regular de pasajeros (Aerotaxi), así como de Trabajos Aéreos Especiales (Aeroambulancia).

Nuevas rutas aéreas autorizadas nacional e internacional

- **Rutas Internacionales**

En el periodo comprendido de julio 2020 a julio 2021 se autorizaron 32 rutas internacionales

JESTMART

- Santiago (SCL) - Cúcuta (CUC) - Santiago (SCL), con siete (7) frecuencias semanales
- Santiago (SCL) - Medellín (MDE- RNG) - Santiago (SCL), con siete (7) frecuencias semanales



AMERICAN AIRLINES

- Nueva York (JFK) - Bogotá (BOG) - Nueva York (JFK), con una (1) frecuencia semanal.
- Nueva York (JFK) - Medellín (MDE) - Nueva York (JFK), con una (1) frecuencia semanal.
- Nueva York (JFK) Cali (CLO) - Nueva York (JFK), con una (1) frecuencia semanal.

LATAM AIRLINES GROUP

- Santiago - Bogotá - Miami y regreso, con siete (7) frecuencias semanales
- Barranquilla - Miami - Barranquilla, con siete (7) frecuencias semanales
- Cartagena - Miami - Cartagena, con siete (7) frecuencias semanales

JETBLUE AIRWAYS CORPORATION

- Nueva York (JFK) - Bogotá (BOG)- Nueva York (JFK), con siete (7) frecuencias semanales
- Nueva York (JFK) - Bogotá (BOG)- Fort Lauderdale (FLL) Nueva York (JFK), con siete (7) frecuencias semanales

AEROREPUBLICA S.A. - COPA COLOMBIA Y/O WINGO

- Bogotá (BOG) - Lima (LIM) - Bogotá (BOG), con siete (7) frecuencias semanales
- Medellín (MDE) - Caracas (CCS) - Medellín, con siete (7) frecuencias semanales
- Medellín (MDE) - Cancún (CUN) - Medellín, con siete (7) frecuencias semanales
- Cali (CLO) - ciudad de México (MEX) - Cali (CLO), con siete (7) frecuencias semanales
- Cali (CLO) - Guayaquil (GYE) - Cali (CLO), con siete (7) frecuencias semanales
- Newark (EWR) - Cartagena (CTG) - Newark (EWR), con siete (7) frecuencias semanales.
- Panamá (PTY) - Medellín (MDE) Panamá (PTY), con siete (7) frecuencias semanales
- Panamá (PTY) - Cali (CLO) - Panamá (PTY) con siete (7) frecuencias semanales
- Panamá (PTY) - Barranquilla (BAQ) - Panamá (PTY) con siete (7) frecuencias semanales
- Panamá (PTY) - Pereira (PEI) - Panamá (PTY) con siete (7) frecuencias semanales
- Panamá (PTY) - San Andrés Islas (ADZ) - Panamá (PTY) con siete (7) frecuencias semanales
- Panamá (PTY) - Bucaramanga (BGA) - Panamá (PTY) con siete (7) frecuencias semanales



VIVA AIR

- Bogotá (BOG) – Ciudad de México (MEX)- Bogotá (BOG), con siete (7) frecuencias semanales.
- Bogotá (BOG) – Cancún (CUN) – Bogotá (Bogotá) - con siete (7) frecuencias semanales.

AVIANCA

- Medellín (MDE) – Cancún (CUN) – Medellín (MDE), con siete (7) frecuencias semanales
- Medellín (MDE) – Punta Cana (PUJ) – Medellín (MDE), con siete (7) frecuencias semanales
- Medellín y/o Cali – Orlando – Medellín y/o Cali, con siete (7) frecuencias semanales
- Medellín (MDE) – México (MEX)- Medellín (MDE), con siete (7) frecuencias semanales
- Cúcuta (CUC) – Miami (MIA) – Cúcuta (CUC), con cinco (5) frecuencias semanales

GRAN COLOMBIA DE AVIACIÓN

- Cali (CLO) – Panamá (PTY) – Cali (CLO), con siete (7) frecuencias semanales
- Barranquilla (BAQ) – Curazao (CUR) – Barranquilla (BAQ), con cinco (5) frecuencias semanales

TAMPA CARGO

- Colombia (BOG y/o MDE y/o BAQ y/o CLO) hacia Bolivia (VVI) y/o Paraguay (ASU) y/o Brasil (VCP y/o CWB y/o MAO y/o GRU) y/o Uruguay (MVD) y/o Perú (LIM) y/o Ecuador (UIO) y/o Chile (SCL), con dos (2) frecuencias semanales

• Rutas Nacionales

Se autorizó a los operadores aéreos nacionales 31 nuevas rutas así:

LATAM AIRES

- Cali (CLO) - Barranquilla (BAQ) - Cali (CLO), con catorce (14) frecuencias semanales
- Bogotá (BOG) - Armenia (AXM) - Bogotá (BOG), con catorce (14) frecuencias semanales
- Bogotá (BOG) - Pasto (PSO) - Bogotá (BOG), con catorce (14) frecuencias semanales
- Medellín (MDE) – Bucaramanga (BGA) – Medellín MDE con siete (7) frecuencias semanales
- Medellín (MDE) – Cúcuta (CUC) – Medellín (MDE) con siete (7) frecuencias semanales



- Medellín (MDE) - Cali (CLO) - Medellín (MDE), con 14 frecuencias semanales

EASYFLY

- Bogotá (BOG) - Arauca (AUC) - Bogotá (BOG), con siete (7) frecuencias semanales
- Cali (CLO) - Guapi (GPI) - Cali (CLO), con siete (7) frecuencias semanales
- Cali (CLO) - Montería (MTR) - Cali (CLO), con tres (3) frecuencias semanales (Servicio Pionero)
- Neiva (NVA) Puerto Asís (PUU) - Neiva (NVA), con tres (3) frecuencias semanales

AVIANCA

- Bucaramanga (BGA). Santa Marta (SMR) - Bucaramanga (BGA), con siete (7) frecuencias semanales
- Bucaramanga (BGA) - Cartagena - Bucaramanga (BGA), con siete (7) frecuencias semanales
- Pereira (PEI) - Santa Marta (SMR) - Pereira (PEI), con siete (7) frecuencias semanales
- Cali (CLO) Santa Marta - Cali (CLO), con siete (7) frecuencias semanales
- Medellín (MDE)- Cúcuta (CUC)- Medellín, con siete (7) frecuencias semanales

VIVA AIR

- Medellín (MDE) - Bucaramanga (BGA) - Medellín (MDE), con siete (7) frecuencias semanales
- Medellín (MDE) - Pasto (PSO) Medellín (MDE), con siete (7) frecuencias semanales
- Medellín (MDE) - Riohacha (RCH) Medellín (MDE), con siete (7) frecuencias semanales
- Medellín (MDE) - Pereira (PEI) - Medellín (MDE), con siete (7) frecuencias semanales
- Pereira (PEI) - San Andrés (ADZ) - Pereira (PEI), con siete (7) frecuencias semanales
- Medellín (MDE) - Cúcuta (CUC) - Medellín (MDE), con tres (3) frecuencias semanales

AEROREPUBLICA S.A. - COPA COLOMBIA Y/O WINGO

- Bogotá (BOG) - Medellín (MDE) - Bogotá (BOG), con siete (7) frecuencias semanales
- Bogotá (BOG) - Barranquilla (BAQ) - Bogotá (BOG), con siete (7) frecuencias semanales
- Bogotá (BOG) - Santa Marta (SMR) - Bogotá (BOG), con siete (7) frecuencias semanales
- Bogotá (BOG) - Bucaramanga (BGA) - Bogotá (BOG), con siete (7) frecuencias semanales



- Bogotá (BOG) – Pasto (PSO) – Bogotá (BOG), con cuatro (4) frecuencias semanales
- Medellín (MDE) – San Andrés (ADZ) - Medellín (MDE), con tres (3) frecuencias semanales
- Bogotá (BOG)–Cali (CLO) – Bogotá (BOG), con siete (7) frecuencias semanales,

GRAN COLOMBIA DE AVIACIÓN

- Pereira (PEI) – San Andrés (ADZ)–Pereira (PEI) con cinco (5) frecuencias semanales
- Cali (CLO) – Pereira (PEI) – Cali (CLO) con tres (3) frecuencias semanales
- Pereira (PEI) – Santa Marta (SMR) - Pereira (PEI) con cuatro (4) frecuencias semanales

Permisos de Operación

Se otorgaron los siguientes permisos de operación:

JETSMART AIRLINES, mediante Resolución 02330 del 27 de noviembre de 2020, empresa de transporte aéreo regular internacional de pasajeros, correo y carga

GRAN COLOMBIA DE AVIACIÓN S.A.S, mediante Resolución 00307 del 24 de febrero de 2021, empresa de transporte aéreo comercial- Secundario

EZ AIR SUCURSAL COLOMBIA, mediante resolución 00116 del 18 de enero de 2021, empresa de transporte aéreo internacional de pasajeros, correo y carga enero 2021

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

La infraestructura de transporte es de significativa importancia tanto para el mejoramiento de la competitividad del país, así como de la calidad de vida de colombianos. En particular, si bien la calidad de infraestructura del modo carretero ha mejorado durante la última década, al ascender según el último ranking del Foro Económico de 2019, Colombia ocupó el puesto 57, mejorando 3 posiciones respecto del 2018 en el que fue puesto 60.

Persisten dificultades en aspectos tales como la gestión predial, social y ambiental, que impiden finalizar los proyectos en ejecución. De igual manera, resulta clave la necesidad de identificar nuevas fuentes de pago e incentivos para la atracción de capital privado para los nuevos proyectos, en todos los modos. No menos importante es la conectividad de la red vial terciaria, fundamental para conectar los centros poblacionales con la red secundaria y los corredores



arteriales, mejorando así la productividad del campo y mejorando la conexión de las regiones.

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

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

Programa de Modernización Vehicular

El nuevo programa busca la modernización del parque automotor de transporte de carga en el país, mediante incentivos económicos y fiscales, especialmente dirigidos a pequeños propietarios de vehículos de transporte de carga, con más de veinte años de antigüedad, el ingreso de vehículos con nuevas tecnologías que propicien el aumento de la productividad del pequeño transportador, generando ahorros en costos de operación, la reducción de principalmente dos externalidades del transporte (contaminación y la siniestralidad vial) asociadas a la operación del parque automotor de carga.

Este es un programa prioritario para el Gobierno Nacional, el cual contempla que los trámites se deben hacer en forma electrónica, través del sistema RUNT, sin tener que hacer radicaciones, ni acudir a oficinas, y que los recursos y pagos se manejan y hacen mediante Fiducia.

Cabe destacar que dicho programa se ha complementado y fortalecido con la expedición de los Decretos 221 del 14 de febrero de 2020 y 789 del 4 de junio de 2020 que contemplan el beneficio de la exención del IVA, en la compra de los nuevos vehículos que los pequeños transportadores que hacen parte del programa y que cumplan las condiciones señaladas en los mismos, adquieran para hacer la reposición de los desintegrados.

“Con la exención del IVA, se ha beneficiado la compra de 731 vehículos, con corte a 30 de junio de 2021”.



El programa de modernización del parque automotor de carga diseñado en el año 2019 y que se comenzó a implementar en el mes de octubre del mismo año, ha venido desarrollándose y avanzando de acuerdo con lo previsto, lógicamente con las limitaciones derivadas de la Pandemia del Covid-19, como ha ocurrido en todos los sectores económicos y actividades del país.

Al respecto, es de mencionar que, desde el comienzo del programa de modernización del parque automotor de carga, reglamentado con la Resolución 5304 del 24 de octubre de 2019, hasta el 30 de junio de 2021, se han desintegrado en total **1.939** vehículos de carga.

*“Al 30 de junio de 2021 se han postulado 2.652 vehículos al nuevo programa. Además, a través del Fondo de Modernización se han ejecutado **\$69.989.383.099**, con corte al 30 de junio de 2021, beneficiando a los propietarios de 1.247 vehículos.”*

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

Vale la pena destacar que en el último semestre, se ha observado un importante posicionamiento de la alternativa de desintegración de vehículos con fines reconocimiento económico con reposición, lo cual se constituye en un logro significativo del programa, teniendo en cuenta que con el mismo se está incentivando a que pequeños transportadores renueven sus vehículos y continúen prestando el servicio de transporte de carga, con automotores de última tecnología, contribuyendo con ello a mejorar la productividad y competitividad del país, así como a la reducción de la contaminación ambiental.

Normalización de las omisiones en el registro inicial de las matrículas de los vehículos automotores

Con la expedición del Decreto 632 del 12 abril de 2019 y la Resolución 3913 de 2019, modificada por la Resolución No. 20213040023445 del 08 de junio de 2021, el Gobierno Nacional ha reestructurado el procedimiento para la identificación de todos los vehículos que presentan omisiones en el registro inicial, el cual permite determinar con precisión el número de vehículos de carga que efectivamente presentan dichas inconsistencias.

El proceso de normalización establece las alternativas y el procedimiento para que el propietario, poseedor o tenedor de buena fe de un vehículo de servicio particular y público de transporte de carga que presenta omisión en el registro



inicial, matriculados entre el 02 de mayo de 2005, fecha de expedición del Decreto 1347 de 2005 y la fecha de entrada en vigencia de la Resolución 3913 del 27 de agosto de 2019, subsane las omisiones presentadas en el registro inicial del mismo.

Con el objetivo de promover la legalidad y la formalización del sector, se ha venido realizando la actualización de la información contenida en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y en el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), y se ha registrado la anotación a 9.669 vehículos que presentan presunta omisión en el registro inicial.

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

- **Normalización por desintegración:** desintegrar otro vehículo de carga que cumpla con las equivalencias establecidas en el artículo 2.2.1.7.7.3 del Decreto 1079 de 2015 o en las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.
- **Normalización por caución:** cancelar el valor de la caución que debió constituir para el momento de la matrícula inicial del vehículo, debidamente indexada según corresponda, valores que igualmente se aplicarán para los periodos en los cuales no era exigible la caución.
- **Normalización con Certificado de Cumplimiento de Requisitos CCR:** utilizar los certificados de cumplimiento de requisitos que no hayan sido utilizados con anterioridad para la reposición de un vehículo de carga.

“Desde la expedición de la Resolución 3913 de 27 de agosto de 2019 hasta el 30 de junio de 2021 se han normalizado 2.006 vehículos.”

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

Finalmente, y conforme a lo señalado en el artículo 9 del Decreto 632 de 2019, vencido el término de los dos (2) años contados desde la expedición de la Resolución 3913 de 2019 para que se realice la normalización del registro inicial de los vehículos de carga que presenten omisión, los Organismos de Tránsito deberán iniciar las acciones legales tendientes a obtener la nulidad de los actos administrativos expedidos por ellos mismos, a través de los cuales se efectuó el



registro inicial del vehículo de transporte de carga que presenta omisiones en dicho registro.

- **Ajustes a los valores de caución actualizados al año 2021**

La expedición de la Resolución No. 20213040023445 del 08 de junio de 2021, “*Por la cual se modifica el anexo 1 de la Resolución 3913 de 2019 del Ministerio de Transporte por la cual se reglamenta el procedimiento para la normalización del registro inicial de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que presentan omisiones en su matrícula y se dictan otras disposiciones*”. Con esta modificación se realizan ajustes a los valores de caución, actualizados al año 2021, permitiendo e incentivando la normalización de los vehículos de carga rígidos de dos (2) ejes, teniendo en cuenta aspectos como la capacidad de carga que contemplaba la normatividad vigente al momento de su registro inicial.

Es preciso resaltar que con la expedición de la Resolución 20213040023445 de 2021, los propietarios de camiones rígidos de dos (2) ejes de menor capacidad de carga, pagarán un valor equivalente por concepto de caución con respecto a los valores que contemplaba hasta el momento la Resolución 3913 de 2019, lo cual les permitirá corregir y solucionar las omisiones en la matrícula de sus equipos de manera más efectiva.

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

Con la expedición del Decreto 1377 del 21 de octubre de 2020. se adoptó el esquema de presunción de costos para independientes, una valiosa herramienta que soluciona la situación de diferentes transportadores ante los procesos de fiscalización que les han sido iniciados por la UGPP por omisión, mora e inexactitud en la liquidación y pago de los aportes al Sistema de Seguridad Social Integral.

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

Desarrollo de la red vial primaria concesionada

- **Cierres Financieros proyectos 4G.**

El programa de las vías de cuarta generación (4G), que está integrado un total de 29 proyectos adjudicados, avanza a muy buen ritmo.

En total de los 29 proyectos de 4G existen 21 proyectos con cierres financieros de largo plazo, que tienen recursos comprometidos por aproximadamente 30,04 billones de pesos para la culminación de las obras requeridas durante su etapa de construcción. De estos 21 proyectos, dos ya culminaron su etapa de construcción, Girardot Honda Puerto Salgar y Puerta de Hierro – Palmar de Varela – Cruz del Viso.

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

Asimismo, cabe señalar que los proyectos que han culminado o están en proceso de culminar su etapa de construcción y habían obtenido sus cierres financieros acreditados ante la ANI hace varios años, han empezado a realizar operaciones de refinanciación con el mercado financiero. Dentro de estos proyectos se encuentra Pacifico 2, Girardot Honda Puerto Salgar, y Puerta de Hierro Cruz del Viso.

Lo anterior demuestra la confianza inversionista de las entidades financieras, no solamente de nuestro país sino también del extranjero. Hemos visto que en estos años se han sofisticado la forma de hacer financiaciones en el país, y los concesionarios han acudido a diversos instrumentos financieros para la consecución de recursos, tales como la emisión de bonos en el mercado internacional o la suscripción de contratos de crédito sindicados. Para esto es destacable, la labor de los concesionarios, por supuesto, pero también de las bancas de inversión y sus asesores legales.

- **Ejecución proyectos 4G**

- **Honda – Puerto Salgar – Girardot.** El Proyecto hace parte de la primera ola de concesiones de Cuarta Generación, siendo el primer proyecto en entrar a la etapa de operación y mantenimiento desde el 1º de octubre de 2020 al contar con un avance de obra del 100%. Este proyecto cuenta con el



reconocimiento total de la retribución por la finalización de sus cinco unidades funcionales.

Por otra parte, este corredor se está constituyendo en una conexión fundamental entre el sur con el Norte del País, mejorando la competitividad y el desarrollo de los departamentos de Tolima, Caldas y Cundinamarca, con el mejoramiento de calzada sencilla en una longitud de 135.94 km, rehabilitación de 36 km de calzada sencilla, construcción de calzada sencilla en una longitud de 14.76 km y de doble calzada de 3.86 km; además, de la construcción de dos puentes importantes sobre el río Magdalena. Durante la fase de construcción, se generaron más de 5.738 empleos totales.

Con este corredor, se garantiza una mayor seguridad y confort de los usuarios, menores costos de operación entre las principales zonas francas e industriales, y los puertos de comercio exterior.

- **Puerta de Hierro – Cruz del Viso.** El 19 de mayo de 2021 finalizó la fase de construcción, iniciando su etapa de operación y mantenimiento. Se encuentra actualmente en operación y los tramos del proyecto que hacen parte del corredor son Cruz del Viso - Carreto, Carreto – El Carmen de Bolívar, El Carmen de Bolívar - Puerta de Hierro.
- **Autopista al Río Magdalena 2.** Por medio de la implementación del documento Transacción Otrosí No 8, suscrito el 14 de mayo de 2020, se reactiva el proyecto en su etapa de construcción, ampliando los plazos para culminar las obras en cada una de las unidades funcionales, es así como en virtud del Otrosí No 8 y acogiendo el acuerdo COVID, se amplía en 98 días la terminación de las UF en tal sentido, la culminación de la fase se dará para 2023.

Durante el 2020 - 2021, el proyecto logró obtener el contrato de crédito por 2,8 billones de pesos, lo que asegura los recursos necesarios para la ejecución de sus obras.

Este proyecto, de aproximadamente 144 km, contempla la construcción de 87 km de calzada sencilla, el mejoramiento y rehabilitación de la calzada existente en una longitud de 57 km; obras que se encuentran activas en las cuatro (4) unidades funcionales que conforman el proyecto, particularmente en la UF 4 (Variante de Puerto Berrio – Conexión Ruta del Sol), se tiene la construcción de un puente sobre el río Magdalena con una longitud de 1360 m, estructura que no se detuvo en su ejecución por efectos de la pandemia, en virtud de que por el estado de avance en la obra y para



garantizar la estabilidad y seguridad de la misma se requería continuar con las intervenciones, en tal sentido a la fecha el puente presenta un avance del 99,51%.

- **Popayán - Santander de Quilichao.** En cuanto a las diligencias adelantadas para concluir la fase de preconstrucción es preciso indicar que la Agencia, a través de los mecanismos contractuales conminatorios ha hecho exigible el cumplimiento de todas las obligaciones, particularmente, aquellas necesarias para el inicio de la fase de construcción, dentro de las que se encuentran aquellas relacionadas con la obtención del licenciamiento ambiental.

En este sentido, la ANLA dio inicio a la evaluación de los Estudios de Impacto Ambiental presentados por el concesionario para la obtención del licenciamiento ambiental de las unidades funcionales 1, 2 y 4 en abril y mayo de 2021; sin embargo, estos trámites se vieron suspendidos por la autoridad ambiental a causa del cierre del corredor en el marco de la situación del orden público ocasionado por el paro nacional del primer semestre de 2021, teniendo en cuenta la imposibilidad del acceso al sector para desarrollar las visitas de evaluación por la ANLA, para proceder con la exigencia de la información adicional de requerirlo.

A la fecha, ya se reanudó el trámite de la unidad funcional 1, en el que el concesionario tiene hasta el 23 de agosto de 2021 para dar atención a los requerimientos de información adicional realizados por la autoridad ambiental en el marco del trámite de la ley aplicable y vigente.

En relación con las unidades funcionales 2 y 4, se encuentra a la espera de la activación del trámite para realizar las visitas correspondientes.

Así las cosas, la Unidad Funcional 3 ya cuenta con la licencia ambiental y el Concesionario se encuentra en gestión para la obtención de las licencias de las Unidades Funcionales 1, 2 y 4.

- **Autopista Conexión Pacífico 1.** Contempla la construcción de 32,10 kilómetros de doble calzada desde Bolombolo, Camilo Cé y Cuatro Palos, 2 Túneles dobles (Sinifaná y Amagá), 63 puentes y tres intercambiadores a desnivel en Sinifana, Titiribí y Camilo Cé; así como la operación y mantenimiento de 18 km entre Cuatro Palos - Primavera y Ancón Sur; para una longitud total de 50.10 kilómetros.

El 31 de mayo de 2021 la ANI, el concesionario y la interventoría suscribieron el Acta de terminación parcial de la Unidad Funcional 1, con la cual se puso



en operación el tramo comprendido entre el K0+000 al K5+200, conectando el proyecto Pacífico 2 (Bolombolo) hasta el intercambiador de Sinifaná y que corresponde a 5,2 kilómetros de doble calzada, de los cuales 3,8 kilómetros corresponden a vía nueva a cielo abierto y 1,4 kilómetros al túnel de Sinifaná.

Con una inversión de Capex de \$190.000 millones cifras de diciembre de 2020, el túnel de Sinifaná se constituye como una obra clave para afrontar la geografía montañosa de la región al beneficiar directamente a los habitantes de los municipios de Venecia, Amagá, Titiribí y Caldas.

Por otra parte, en el mes de mayo de 2021, se finalizaron las obras de estabilización en los sectores conocidos como Cocorolló y Juancherito, lo que permitió rehabilitar completamente la calzada afectada en estos sectores, las obras ejecutadas costaron \$4.000 millones y \$800 millones respectivamente.

- **Autopista Conexión Pacífico 2.** Se encuentra en etapa de construcción y cuenta con un avance físico a la fecha de 97,75%. La longitud total concesionada es de 96,5 km sobre los cuales se realizarán entre otros, 37 km de doble calzada, 44 puentes, un túnel bitubo de 2,5 km y rehabilitación de 54 km desde La Pintada hasta Primavera.

En este momento se encuentran con actas de terminación suscritas la UF1 del 20 de diciembre de 2018 en la cual se entregaron 14 km de doble calzada y 3 km de la variante La Pintada, la UF2 del 30 de marzo de 2021 en la cual se entregaron 19.8 km de doble calzada, la UF3 del 30 de marzo de 2021 en la cual se entregaron 2.5 km de túnel bitubo y la UF5 del 16 de enero de 2017 en la cual se realizó la rehabilitación de 54 km.

Actualmente, se adelanta la construcción de las obras en la unidad funcional 4 que conecta el Túnel Iván Duque Escobar con Bolombolo en doble calzada, con una longitud de 3.2 km dentro de los cuales se destacan los puentes sobre el río Cauca. Tiene un porcentaje de avance de 97,89%.

- **Autopista Conexión Pacífico 3.** Se encuentra en etapa de construcción y cuenta con un avance físico a la fecha de 89,15%. La longitud total concesionada es de 146,2 km sobre los cuales se realizarán entre otros, 7 km de doble calzada, 32 puentes, y mejoramiento en toda la extensión de la concesión.

En junio de 2020, se suscribió el acta de recibo parcial de la unidad funcional 3, donde se recibieron 24 km de mejoramiento y 5 km de



construcción de segunda calzada, el avance a la fecha de estas obras es del 98,67%.

Actualmente, se adelanta la construcción de las obras unidad funcional 2 que consiste en la construcción de calzada nueva, variante Tesalia, entre Asia y Alejandría, con una longitud de 24 km incluida la construcción túnel de Tesalia de 3,4 km y puente sobre el río Cauca. En los departamentos de Caldas y Risaralda. Su porcentaje de avance es de 95,9%.

Asimismo, avanza la construcción de las obras de la unidad funcional 5, que consiste en el mejoramiento de la vía existente entre La Felisa – La Pintada, con una longitud de 46 km en los departamentos de Caldas y Antioquia. Su porcentaje de avance es de 53.36%.

- **Rumichaca – Pasto.** Tiene una longitud total de 83 km y un avance a la fecha de 91.12%. Mejora la competitividad en el suroccidente del país y es un corredor de influencia, dado que conecta a la ciudad de Pasto y la frontera con Ecuador. Se estima que entre en operación durante los primeros meses del 2022.

En la unidad funcional 1 que conecta el puente internacional de Rumichaca con la vereda La Josefina, del municipio de El Contadero, la Concesionaria realizará actividades para conectar en doble calzada desde San Juan (Ipiales) hasta el municipio de Contadero (8 km), y la operación y mantenimiento de la vía existente desde Rumichaca hasta la Josefina (25 km).

Por su parte, la unidad funcional 2, entre La Josefina y Pilcuán, se destaca por la construcción de 12 km de doble calzada y la operación y mantenimiento de la calzada existente. En cuanto a la Unidad Funcional 3, esta conecta los corregimientos de Pilcuán y Pedregal, en el municipio de Imués, por un corredor de 7,3 km. Este tramo, que ya se encuentra en servicio (marzo de 2021), se caracteriza por el mejoramiento, construcción de la segunda y un tramo de doble calzada, y la operación y mantenimiento de la calzada existente.

Asimismo, cuenta con dos puentes vehiculares (El Porvenir y El Sapuyes), tres retornos y una rampa de frenado. Además, en este sector se encuentra el nuevo Centro de Control de Operaciones (CCO) y Área de Servicios.

Por su parte, la unidad funcional 4, puesta en servicio en marzo de 2021, recorre el corregimiento de Pedregal hasta el municipio de Tangua, y contempla el mejoramiento, construcción y operación de 15,8 km de



segunda calzada. Este tramo cuenta con dos puentes vehiculares (El Guáitara y La Magdalena), una glorieta elevada en Pedregal y dos retornos. Cuenta con sistema de información a través de paneles de mensajería variable, radares de velocidad informativos, cámaras de vigilancia, postes SOS para comunicación con el CCO.

Finalmente, en la unidad funcional 5 (puesta en servicio en agosto de 2020) entre Tangua, Catambuco y Pasto, tiene 17 km de doble calzada entre los municipios de Tangua y Catambuco, y se realizaron obras de mejoramiento en 5,25 km de la calzada existente entre Catambuco y Pasto.

- **Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad.** Se encuentra en fase de construcción y cuenta con un avance físico a la fecha de 99,40%. La longitud total concesionada es de 146,6 km y dentro del alcance del proyecto se tiene 36.7 km de construcción de doble calzada, 1.6 km de calzada sencilla, 6.9 km de construcción de segunda calzada que incluye viaducto, 12 km de mejoramiento de doble calzada, 40 puentes vehiculares, 9 puentes peatonales, 88.4 km de rehabilitación calzada sencilla y operación y mantenimiento de 146.6 km.

Cuenta con seis unidades funcionales, la 1, 2, 4 y 5 ya cuentan con acta de terminación total y se encuentran en operación y mantenimiento, la unidad funcional 6 cuenta con acta de terminación parcial y a la fecha se adelantan intervenciones en los 2.3 km faltantes de doble calzada y una intersección vehicular con un avance del 99.20%. Se espera terminar en el mes de octubre de 2021.

Adicional se adelantan obras en la unidad funcional 3 donde el concesionario adelanta intervenciones de rehabilitación a la vía y a los puentes vehiculares; se espera terminar en agosto de 2021. Con el proyecto se busca beneficiar la movilidad y la conexión en la costa norte del país generando conectividad entre los departamentos de Bolívar y Atlántico, con la construcción de la Circunvalar de la Prosperidad, se agiliza la movilización y el acceso hacia la zona portuaria sobre el Río Magdalena.

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

- **Pamplona – Cúcuta.** Se encuentra en etapa de construcción y un avance físico de 44,51%. Las vías objeto de concesión tienen una longitud total estimada de 62 km y su recorrido discurre íntegramente en el departamento de Norte de Santander. Tiene como alcance principal entre



otros, la construcción de 45,95 km de segunda calzada, la variante de Pamplona con 4 km de calzada sencilla donde incluye un túnel de 1,4 km (primero en Norte de Santander) y la rehabilitación de 51 km de calzada sencilla y 11 km de doble calzada.

En diciembre de 2020, se suscribió el acta de terminación de la unidad funcional 6 (corredor existente entre los municipios de Pamplona y Los Patios), donde se recibió la rehabilitación de 51 km de calzada sencilla y 11 km de doble calzada, construcción de 0,6 km de segunda calzada, 3 puentes peatonales, un CCO, entre otros. También se resalta que el 1º de mayo de 2021 se realizó el cale del Túnel Pamplona perteneciente a la unidad funcional 1 (Variante de Pamplona).

Actualmente se ejecuta la construcción de las demás unidades funcionales tales como la 1 que consiste en la Variante de Pamplona y las 2, 3, 4 y 5 que consisten en la construcción de la segunda calzada entre Pamplona y el sector de los Acacios en el municipio de los Patios, donde incluye en la UF3 la construcción del Túnel de Pamplonita de 1.06 km.

- **Santana – Mocoa – Neiva.** Este corredor vial es fundamental para la movilización de pasajeros y carga desde Ecuador y el sur de Colombia, con lo que se mejorará la competitividad y el desarrollo de los departamentos de Huila, Cauca y Putumayo, así mismo, se prevé que con la ejecución del proyecto se tendrá un ahorro de tiempo de desplazamiento de 2 horas entre Neiva y Santana; y en consecuencia los vehículos tendrán ahorros significativos en combustibles y mantenimientos. Todo ello hará que la región sea más competitiva y próspera.

El Contrato de Concesión No 012 de 2015 inicialmente se encontraba a cargo del Concesionario Aliadas para el Progreso S.A.S., del cual con ocasión a reiterados incumplimientos se declaró el incumplimiento grave al Contrato de Concesión 012 de 2012 mediante la Resolución 146 del 25 de enero de 2019, confirmada mediante Resolución 494 del 03 de abril de 2019.

De conformidad con el trámite de caducidad del contrato y las condiciones previstas para llevarlo a cabo, el día 6 de marzo de 2020 el Concesionario Aliadas para el Progreso S.A.S. allegó los ajustes al contrato de concesión mediante el documento denominado “Plan Remedial”, corrigiendo en tal sentido cada uno de los incumplimientos mediante las consideraciones descritas en los Otrosíes No 9 y 10 suscritos el 02 de Julio 2021.

Con los mencionados otrosíes, se establece que durante el periodo de Normalización (12 meses), se llevarán cabo las intervenciones en 36 puntos



críticos a lo largo del corredor, se realizará bacheo puntual, mantenimiento rutinario menor, mejoramiento de la señalización, se reactivarán los servicios de grúa, carro taller y atención al usuario, el acompañamiento de la DITRA en la vía, y se reiniciarán las actividades sociales, prediales y ambientales que den paso a la ejecución del plan de obras para el cumplimiento del alcance contractual. Transcurrido el tiempo de los 12 meses se encuentra programado el inicio de obras definitivas a lo largo del corredor vía.

A la fecha la nueva Concesionaría Ruta al Sur S.A.S., se encuentra vinculando nuevo personal y trasladando la maquinaria suficiente para dar inicio con las intervenciones establecidas para el periodo de Normalización; cabe destacar que este corredor cuenta con una longitud de 456 km, cuya inversión es de \$3,9 billones de pesos y se compone por siete unidades funcionales y se prevé que, durante su etapa de construcción, genere cerca de 2.500 empleos.

- **Autopista Conexión Norte.** Se encuentra en fase de construcción, presenta un avance físico a la fecha del 72%, su longitud total concesionada es de 145 km y dentro del alcance del proyecto se tiene 63 km de construcción y 82 km de mejoramiento de calzada sencilla.

Tiene dos unidades funcionales de las cuales la 2 (Caucasia - Zaragoza) cuenta con Acta de Terminación parcial a través de la cual se entregaron 58,4 km de mejoramiento de calzada sencilla y a la fecha se construye una calzada sencilla entre Zaragoza y Remedios (unidad funcional 1).

Esta Concesión hace parte del corredor vial que conectará el sur occidente y centro del país de forma directa con los Puertos de Cartagena y Barranquilla, con la Autopista Ruta del Sol a través de Puerto Berrío.

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

- **Transversal del Sisga.** El proyecto se encuentra en Fase de Construcción, cuenta con 4 unidades funcionales, en la 1 (Sisga - Guateque) el 28 de febrero de 2021 se suscribió Acta de Terminación, el 30 de noviembre de 2020 se suscribieron Actas de Terminación Parcial de la unidad funcional 2 (Guateque - Macanal) y 3 (Macanal - Santa María). Presenta un avance del 93,43%.



El propósito del proyecto es la consolidación del corredor Transversal del Sisga con obras que garanticen la transitabilidad de la vía, permitiendo una alternativa de conexión del centro del país con los llanos orientales beneficiando las poblaciones del área de influencia del proyecto de los departamentos de Cundinamarca, Boyacá y Casanare.

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

- **IP Malla Vial del Meta.** El Contrato de Concesión No. 004 de 2015, se suscribió el 05 de mayo de 2015, modificado mediante otrosí 10 del 08 de enero de 2021, por un valor de 2.095 billones pesos diciembre de 2020; el proyecto se encuentra en fase de preconstrucción y contempla una longitud de 267,5 kilómetros de vía, de los cuales 260 km en operación y mantenimiento, los restantes 7,3 km serán la construcción de la vía nueva entre la Intersección Catama y Puente Amarillo; 3,0 km de mejoramiento y 26,0 km de segunda calzada (10,6 km entre Acacias y la Cuncia, 9,0 km entre la Cuncia y Ciudad Porfia y 6,2 km entre río Ocoa y acceso a vereda Apiay).

El proyecto consta de 6 unidades funcionales, 1 a 3 en el sector Granada – Villavicencio, 5 en el sector Catama – Puente Amarillo y 6 a 7-8 entre los municipios de Villavicencio – Puerto López y Puerto Gaitán, adicional a la UFO que incluye las actividades de operación y manteniendo de todo el corredor.

El proyecto tiene como propósito aportar a la competitividad y el desarrollo del departamento del Meta con el mejoramiento de las condiciones de conectividad de su capital, Villavicencio, con los municipios de Granada, San Martín, Guamal, Acacias, Puerto López y Puerto Gaitán, con estas obras de logrará una significativa reducción del tránsito de tractocamiones por la malla vial interna de Villavicencio y con esto, la reducción del tráfico, del deterioro de las vías del municipio, la contaminación ambiental y finalmente la reducción de la accidentabilidad. Así como menores costos de operación y tiempos de viaje por el aumento en la velocidad de circulación de los vehículos por Villavicencio y sus accesos.



- **Autopista al Mar 1.** Tiene una longitud total estimada origen destino de 181 km y se ubica en el departamento de Antioquia. Las obras objeto de esta concesión consisten en un mejoramiento de la actual calzada y construcción de una segunda calzada entre el Túnel de Occidente y Santa Fe de Antioquia (33 km), operación y mantenimiento de la vía entre Santa Fe de Antioquia y Cañasgordas (62 km), la rehabilitación de la carretera que une Peñalisa y Santa Fe de Antioquia (74.8 km) y la construcción del segundo tubo del Túnel de Occidente (4.6 km), también se destaca la construcción de 43 puentes vehiculares.

El proyecto se encuentra en etapa de construcción y cuenta con un avance ejecutado de 88,72% contra un avance programado de 78,11%, es decir que se ubica por encima del cronograma planeado en 10 puntos porcentuales, se destaca la construcción del puente sobre el río Cauca, el cual tiene una longitud de 426 m y registra una ejecución del 81% y la construcción del segundo tubo del Túnel de Occidente, el cual registra un avance de 87,12%.

El día 29 de mayo de 2020 se suscribió el Acta de Terminación de la Unidad Funcional 4, donde fueron recibidos 74.8 km de calzada sencilla rehabilitados entre Santa Fe de Antioquia y Peñalisa.

- **Autopista al Mar 2.** Se encuentra en fase de construcción y tiene un avance del 55,41%. La longitud total concesionada es de 256 km origen – destino, dentro de su ejecución se destacan las obras de mejoramiento de 50,05 km de calzada sencilla, construcción de 15,52 km de calzada nueva sencilla, construcción de 12 túneles, rehabilitación de 73,07 km de calzada sencilla, la construcción de 62 puentes, la rehabilitación de 36 puentes, la operación y mantenimiento de 23,80 km de doble calzada y la operación y mantenimiento de 191,10 km de calzada sencilla.

Cuenta con seis unidades funcionales de las cuales, se encuentran ejecutándose obras en las unidades funcionales 1, 2, 3 y 4, cuya terminación, entrega y puesta a disposición se prevé para el mes de junio de 2022. En el mes de diciembre de 2020, se firmó el Acta de Terminación de la unidad funcional 5, la cual contempló la ejecución de actividades de rehabilitación en el tramo comprendido entre el municipio de Mutatá y el sector de El Tigre, en una longitud de 46,2 km.

Con el proyecto se busca la interconexión vial entre la ciudad de Medellín con las principales concesiones viales del país. A su vez conectará los principales centros de intercambio comercial como la Costa Caribe, la Costa Pacífica, así como con el río Magdalena. Dentro de sus obras emblemáticas, se destaca la construcción del Túnel de Fuemia, cuya longitud es de 2,2 km.



- **Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó.** El proyecto se encuentra en etapa de construcción. Cuenta con 9 unidades funcionales, de las cuales las 1, 2, 3 y 4 se encuentran en operación. Tiene un avance físico de 78.30% y una longitud de 151,60 km de vías concesionadas, entre el municipio de Yondó en el departamento de Antioquia y el municipio de Lebrija en el departamento de Santander. Dentro del alcance del contrato se cuenta con la construcción de 44,51 km de segunda calzada, 28,24 km de Mejoramiento, 13,57 km de Rehabilitación, 19,59 km de construcción de calzada sencilla y la construcción de 2 túneles y 18 puentes.

En marzo de 2021, se realizó el cale del Túnel La Paz perteneciente en la unidad funcional 6. Continúa la construcción de las unidades funcionales 5, 6 y 7 que corresponden a una variante de 25 km de vía bidireccional en calzada sencilla, que incluyen los túneles de La Par y La Sorda. Además, está la construcción de las unidades funcionales 8 y 9 cuyo alcance es la construcción de 11,8 km de segunda calzada, 3,6 km de doble calzada y 11.8 km de mejoramiento; la terminación se tiene prevista para el primer semestre de 2022.

- **Bucaramanga – Pamplona.** El Proyecto se encuentra en etapa de construcción, cuenta con 4 unidades funcionales, con una longitud total de 134,20 km dentro de los cuales se realizarán obras de construcción de calzada sencilla (14,60 km), mejoramiento y rehabilitación (120 km), construcción de tercer carril 11,1 km, la intervención de un puente, 27 viaductos y la atención de 79 puntos críticos. Presenta un avance físico del 11.14%.

A fecha se presentan grandes atrasos en el proyecto, aducido principalmente por no presentarse mayores actividades de construcción en la unidad funcional 1 y por los bajos rendimientos y frentes sin intervención a lo largo de las unidades funcionales 2, 3 y 4; para la unidad funcional 1 aún no se cuenta con los permisos correspondientes de las vías industriales del municipio de Floridablanca.

Adicional a esto, la concesión ha manifestado que no cuenta con los recursos suficientes para cumplir con la ejecución acorde al Plan de Obras, lo que genera un panorama incierto para cumplir con la fecha de entrega de las cuatro unidades funcionales del Proyecto. Por lo tanto, la interventoría y la ANI han iniciado los mecanismos establecidos en el contrato relacionados a un Plazo de Cura y el inicio de un proceso Administrativo Sancionatorio.



- **IP Antioquia Bolívar.** El proyecto se encuentra localizado en los departamentos de Antioquia- Córdoba – Sucre y Bolívar con una longitud aproximada de 495,2 km, de los cuales 3.2km de la unidad funcional 6.3 serán revertidos una vez se firme el acta de terminación de construcción de la unidad funcional 7 (de acuerdo con lo establecido en el Otrosí No.14 de 2019).

El propósito fundamental del corredor es desarrollar una vía primaria de altas especificaciones que garantice el fortalecimiento de la competitividad nacional frente a los nuevos retos que traen consigo el crecimiento de la economía mundial por medio de la consolidación de los corredores viales entre los departamentos de Antioquia y Bolívar, uniendo los departamentos del centro y sur del país con el norte del país.

El proyecto se encuentra dividido en 8 unidades funcionales y presenta un avance ejecutado del 76,3%. Las intervenciones incluyen construcción de 37 km de segunda calzada, mejoramiento de 221,05 km, construcción de 80 km de calzada sencilla, mejoramiento de 8 puentes vehiculares, construcción de 16 puentes vehiculares, construcción de 17 intersecciones y la operación y mantenimiento de 157,2 km. Asimismo, cuenta con 8 estaciones de peaje, 6 ubicadas en el departamento de Córdoba y 2 en el departamento de Sucre.

En la actualidad se encuentran suscritas las Actas de Terminación de las unidades funcionales 1 y 3, y Acta de Terminación Parcial de las unidades funcionales 2, 6.1, 7.3 y 8.2. De acuerdo con el Plan de Obras aprobado, las obras de construcción finalizaran en el mes de diciembre de 2022.

- **IP Vías del Nus.** El Proyecto se encuentra ubicado en el departamento de Antioquia, la cual transcurre entre los municipios de Bello, Copacabana, Girardota, Barbosa, Don Matías, Porce, Cisneros y San José del Nus con una longitud total estimada de 157.4 kilómetros dividido en 6 unidades funcionales (UF), las cuales incluyen intervenciones de construcción de 24,2 km de doble calzada, 35,6 km de rehabilitación, 2.7 km de construcción de tercer carril, construcción de 2 tubos de túnel y construcción de 15 puentes, las cuales tiene un avance ejecutado del 95,47%.

La Unidad Funcional 6 será recibida una vez se dé la reversión del Contrato 97-CO-20-1738, es decir el 2 de agosto de 2021, incluyendo las Estaciones de Peaje Niquia, Trapiche y Cabildo. La Estación de Peaje Pandequeso fue recibida el 2 de mayo de 2021 de acuerdo con lo establecido en el Otrosí No. 4 al Contrato de Concesión No. 001 de 2016.



Cuenta con beneficios tales como el ahorro en costos de operación del tráfico de largo recorrido, disminución del tiempo de viaje y mejora en la seguridad vial teniendo en cuenta que la doble calzada tendrá mejores especificaciones que la vía existente, y permite una conexión más eficiente de la zona industrial de Antioquia y el paso de la mercancía del sur occidente de Colombia a los puertos del caribe.

El día 4 de febrero de 2021 se suscribió el Acta de Terminación de la Unidad Funcional 5 y el 9 de marzo de 2021 se suscribió el Acta de terminación de la Unidad Funcional 2. De igual manera, se informa que las Intervenciones de la Unidad Funcional 3 fueron puestas a disposición por parte del Concesionario el 6 de mayo de 2021 y la Unidad Funcional 1 fue puesta a disposición el 21 de julio de 2021, las cuales se encuentran en proceso de verificación conforme lo establecido en la Sección 4.17 de la Parte General del contrato de Concesión No. 001 de 2016.

- **IP Cambao – Manizales.** El 6 de julio de 2019 la ANI y la Concesionaria suscribieron Acuerdo Conciliatorio con relación a las diferencias y controversias llevadas a conocimiento del Tribunal Arbitral. Dicho Acuerdo fue aprobado por el Tribunal Arbitral en el mes de septiembre de 2019, previo concepto favorable del Ministerio Público y, con ello se dio por terminado el proceso arbitral.

Dentro de la implementación de dicho acuerdo se llevó de manera satisfactoria la nueva etapa de preconstrucción que finalizó en el año 2020 en donde se terminaron los diseños y se logró el cierre financiero del proyecto por un valor de 230 mil millones de pesos, cierre alcanzado en medio de la emergencia sanitaria por COVID-19.

A la fecha el proyecto se encuentra en etapa de construcción logrando un avance del 28,36% del total de las obras objeto del contrato y se prevé la entrega total de las unidades funcionales a principios del 2023. Cabe destacar que el corredor vial Ibagué – Honda; Cambao – Líbano – La Esperanza cuenta con una longitud de 256 km, cuya inversión estimada es de \$1.14 billones de pesos.

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

- **IP Neiva Espinal Girardot.** El proyecto tiene una longitud total de 198.35 km, inicia en la intersección en cercanías al Peaje los Cauchos (municipio de Rivera) en la Ruta 45, continúa por el corregimiento El Juncal hasta la



ciudad de Neiva y continua hacia el municipio de Aipe en el departamento del Huila, continua hacia el municipio de Natagaima, Castilla (corregimiento), Saldaña, el guamo, espinal y termina en el municipio de Flandes.

El proyecto está compuesto por 7 unidades funcionales de las cuales 3 ya fueron entregadas por el concesionario (U.F. 1, 3 y 5) y 4 están en construcción (U.F. 2A, 2B, 4A y 4B), a la fecha el proyecto se encuentra en etapa preoperativa, fase de Construcción y se estima su terminación de obras en el mes de febrero de 2022, contando a la fecha con un avance ejecutado del 65,78%

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

- **Nueva Generación de Concesiones (5G)**

La Agencia Nacional de Infraestructura continúa trabajando en la estructuración de proyectos de Quinta Generación-5G, con los cuales busca incentivar la generación de empleo, impulsar la economía regional, y principalmente conectar más y mejor a los colombianos.

Las Concesiones 5G estarán enfocadas, por primera vez en este tipo de proyectos, en el multimodalismo. La Primera Ola del Programa incluye 14 proyectos concesionados: siete carreteros, cuatro aeroportuarios, uno férreo y dos relacionados con el modo fluvial. Se trata de proyectos con enfoque de sostenibilidad a cuatro niveles: institucional, financiero, social y ambiental. Los dos últimos son claves para la apropiación por parte de la comunidad.

El valor total de las inversiones en CAPEX de la primera ola de los proyectos de 5G está estimada en \$21 billones de pesos, aproximadamente (Cifras estimadas a diciembre de 2020).

Para la segunda Ola de Proyectos de Quinta generación se tienen contemplada la estructuración de 12 proyectos con una inversión aproximada de \$28 billones.

- **Nueva Malla Vial del Valle del Cauca (Accesos Cali – Palmira).**

Proyecto que permitirá mejorar las condiciones de movilidad de los municipios del área de influencia de Cali, permitiendo descongestionar las salidas de la capital del Valle y Palmira, y fortaleciendo la conexión con los municipios vecinos. Tiene una longitud de 310 km, un Capex aproximado de



1,22 billones de pesos y Opex aproximado de 1,80 billones de pesos (pesos de 2020).

Se espera la generación de 34.409 empleos entre directos, indirectos e inducidos. Proyecto adjudicado el pasado 18 de mayo de 2021 mediante resolución No. 20217030007585.

- **APP Buga – Buenaventura.** Proyecto que optimizará el recorrido a la zona portuaria más importante del país, lo cual impactará no solo a los municipios del área de influencia si no en general el resto del territorio nacional que emplee dicha zona portuaria para sus actividades. Tiene una longitud de 126,5 km, y un valor aproximado de \$4.2 billones de pesos (pesos de 2020). Se espera la generación de 67.908 empleos entre directos, indirectos e inducidos. Actualmente el Proyecto se encuentra en aprobaciones ante el Ministerio de Hacienda.
- **Troncal del Magdalena 1 - Puerto Salgar -Barrancabermeja.** Proyecto que permitirá la terminación de las obras del contrato Ruta del Sol II y la consolidación del corredor vial Troncal del Magdalena permitiendo la conexión del centro del país con la costa caribe y garantizar su operación y mantenimiento a largo plazo. Tiene una longitud de 259,1 km, y un valor aproximado de 3,7 billones de pesos (pesos de 2020). Se espera la generación de 58.382 empleos entre directos, indirectos e inducidos. Actualmente el proyecto ha finalizado su estructuración y aprobaciones y está en trámite de CONFIS.
- **Troncal del Magdalena 2 – Barrancabermeja – San Roque.** Proyecto que permitirá la terminación de las obras del contrato Ruta del Sol II y la consolidación del corredor vial Troncal del Magdalena permitiendo la conexión del centro del país con la costa caribe y garantizar su operación y mantenimiento a largo plazo. Tiene una longitud de 272,1 km, un valor aproximado de \$3.5 billones de pesos (pesos de 2020). Se espera la generación de 47.947 empleos entre directos, indirectos e inducidos. Actualmente el proyecto ha finalizado su estructuración y aprobaciones y está en trámite de CONFIS.
- **IP Santuario – Caño Alegre Ruta del Agua.** Proyecto de iniciativa privada se encuentra en estructuración por parte del originador. Tiene una longitud de 108,5 km, un valor aproximado de \$6 billones de pesos (pesos de 2020). Generación de empleos directos, indirectos e inducidos estimados: 91.662.



Mayor Gestión Predial

Desde el trabajo interinstitucional que se desarrolla en la Comisión Intersectorial para Proyectos de Infraestructura de Transporte, en el segundo semestre de 2020 y primer semestre de 2021 se logró que la Agencia Nacional de Tierras adjudicara, a nombre de la Agencia Nacional de Infraestructura, 220 predios para 9 grandes obras de infraestructura.

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

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

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

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

En el Proyecto Honda – Puerto Salgar –Girardot, se adjudicaron 4 predios en los municipios de Guataquí y Beltrán en el departamento de Cundinamarca, y en el municipio de La Dorada (Caldas).

Asimismo, para asegurar la continuidad en el Proyecto Ruta del Sol Sector 2 se adjudicaron 3 predios en el Municipio de Gamarra (Cesar).

Para el avance de las obras del proyecto Ruta del Sol 3 se adjudicaron 75 predios en los municipios de Ciénaga, Plato, Zona Bananera en el departamento del Magdalena, y en los municipios de Chiriguaná (César) y Carmen de Bolívar (Bolívar).

También para las obras del proyecto Transversal de las Américas se entregaron 31 predios entre los municipios de Montería y Planeta Rica en el departamento de Córdoba, en Simití (Bolívar) y en Carepa (Antioquia).



Finalmente, se adjudicaron 13 predios para el Proyecto Malla Vial del Valle del Cauca en el Municipio de Dagua.

Atención a la Vía al Llano

El corredor entre Bogotá y Villavicencio es uno de los proyectos en que el Gobierno nacional, a través de la Agencia Nacional de Infraestructura, ha puesto especial interés, pues los 85,6 kilómetros que tiene de longitud son el eje principal de comunicación de los Llanos Orientales con el centro y norte del país.

Durante el primer trimestre de 2020 se entregaron 10,5 kilómetros de segunda calzada en el tramo Chirajara – Fundadores, obra que contó con una inversión de 767.000 millones de pesos. También se puso en servicio el Túnel La Pala, de 1.950 metros, y el Puente Pipiral, que tiene una longitud de 712 metros de largo.

Durante el primer trimestre de 2021, se han terminado diferentes obras entre las cuales se encuentran los puentes Las Américas y La Floresta y el túnel 6 que tiene una longitud de 220 metros. Para finales del mes de junio de 2021 se terminó el túnel 2 que tiene una longitud de 550 metros y se espera para el tercer trimestre de 2021, la terminación de diferentes obras como son los puentes Maizaro, Caño Buque y Rosario.

Al finalizar el 2021, se espera terminar dos obras de gran envergadura como son el túnel 3 que tiene 1447 metros de longitud y el puente Macalito el más largo en ejecución con aproximadamente 1 kilómetro de longitud.

Con esta culminación queda faltando solamente uno de los seis túneles que hacen parte de este trabajo por encontrar el cale, el cual está proyectado para el mes de noviembre de 2021. Se trata del túnel más largo del corredor vial, el túnel de Buenavista 2, que tiene una longitud de 4.542 metros y que ya pasó el 90% de excavación. Este túnel, que hace parte de la unidad funcional número 6, la cual está ubicada entre el túnel Bijagual 2 y la intersección Fundadores en Villavicencio, contará con nueve galerías de emergencia que se comunicarán con el túnel Buenavista existente. La longitud de cada galería es de aproximadamente 40 metros.

Estrategia para concluir proyectos de red vial primaria no concesionados

- **Programa Concluir y Concluir**

Los proyectos del programa Concluir y Concluir para la Reactivación de las Regiones, con 28 obras públicas que se terminarán durante este Gobierno, ya se tiene 27 adjudicadas y desde el mes de marzo 2021 se encuentran en obra los 2.900 km que suman estos corredores.



Durante este último año, el 4 de septiembre de 2020, dimos apertura a una de las obras de ingeniería más emblemáticas de la historia nacional: el túnel de La Línea. Una obra trazada desde hace un siglo y que constituía una necesidad económica y social para el país. Es de destacar que ha sido realizada con ingeniería y mano de obra colombiana que nos llena de orgullo. Se gestionaron los recursos necesarios y se corrigieron las ocho fallas geológicas encontradas, incluyendo La Soledad que ha sido calificada como la segunda de mayor complejidad del mundo en cuanto a la construcción de túneles. Para hacerlo posible, se garantizaron \$620.000 millones de pesos para finalizar el proyecto Cruce de la Cordillera Central. En cuanto al túnel principal, el primero de tres carriles del país, está compuesto de 8,65 km siendo ahora el más largo de América Latina. Quienes transiten por esta vía se están beneficiando de un aumento de la operación vehicular que pasó de 18 a 60 kilómetros por hora.

Con la realización de este proyecto hay un ahorro de tiempo de viaje en aproximadamente 50 minutos. Adicionalmente, en el segundo semestre de este año entregaremos obras adicionales que permiten aumentar la velocidad de operación vehicular de 15 a 60 km por hora en los 30 kilómetros de doble calzada.

Con respecto a la seguridad vial, el túnel cuenta con equipos electromecánicos que garantizan la seguridad y confiabilidad a los usuarios. Además, desde este año, en este punto de la obra, contaremos con una emisora para dar información sobre las condiciones del túnel en tiempo real. Estas obras fueron construidas garantizando la protección del área de reserva forestal de la cordillera Central, así como las cuencas hídricas. Para ello, se conformaron 28 mesas de trabajo ambientales que realizaron un seguimiento al proyecto. Además, se recuperaron 550 hectáreas de bosque, se sembraron 121 mil árboles y se trasladaron especies en veda.

Adicionalmente, se ejecutaron obras sociales y arqueológicas como: la reconstrucción de centros educativos, la financiación de trabajos arqueológicos en la zona sobre las culturas Quimbaya y Pijao, y programas de capacitación en proyectos productivos por parte del SENA.

De otra parte, respecto al corredor binacional La Espriella - Río Mataje, proyecto ubicado en el sur del país con el cual se busca dinamizar el comercio de productos entre los centros de consumo de Colombia y Ecuador, favoreciendo la calidad de vida de 187.000 habitantes de las comunidades aledañas, presenta un estado de avance del 88% en km de vía y 99% en construcción de puentes. El Gobierno nacional ha invertido \$240.000 millones y ha generado aproximadamente 2.000 empleos en el departamento de Nariño.



En el marco del Compromiso por Colombia, la estrategia para la reactivación económica del presidente Iván Duque tiene en las obras de infraestructura de transporte un soporte fundamental. Gracias a dos de sus programas: Gestión vial integral y Vías para la legalidad, el Gobierno Nacional invierte \$ 11,5 billones en infraestructura vial pública por primera vez en la historia para 50 proyectos que ejecuta el INVIAS benefician a 23 millones de colombianos y generan alrededor de 105.000 empleos directos

- **Gestión Vial Integral**

Durante el segundo semestre de 2020 y la vigencia 2021 se ha venido implementando la atención de los corredores viales con mayor tráfico a cargo del Instituto con contratos de Gestión Vial Integral, representados en 8 corredores (mencionar) en los que, con una inversión de \$993.795 millones, se atienden 2.295 km, a los cuales se les ha incluido la prestación de los servicios al usuario de carro taller, ambulancia, grúa y atención de emergencias.

- **Vías para la legalidad**

En relación con la apuesta de largo plazo, Vías para la Legalidad y la Reactivación de las Regiones Visión 2030, los que su ejecución durará entre los próximos 5 a 10 años, ya se tienen 19 proyectos que fueron contratados y otros en ejecución desde el mes de junio del año en curso.

- **Pequeñas, medianas y grandes obras de infraestructura**

Entre los meses de junio de 2020 y junio de 2021 se han puesto al servicio de los colombianos 164 pequeñas, medianas y grandes obras de infraestructura para el beneficio de los colombianos, entre las que se destacan 228 kilómetros de dobles calzadas, terceros carriles y vías mejoradas con pavimento – entre ellas, la troncal del Magdalena Medio (Ruta del Sol 2); Armenia – Aeropuerto, la Gran Vía Yuma en la que se puso al servicio 21,4 km de doble calzada, la vía Mayapo – Manaure en el departamento de La Guajira así como el restablecieron de las condiciones de movilidad segura en el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina para facilitar el ingreso a las islas de los insumos necesarios para las demás actividades de reconstrucción, luego del desastre causado por el Huracán Iota.

- **Programa Vías Verdes**

Así mismo, se estructuró el Programa vías verdes para la conservación y protección de red Férrea Inactiva, para el que ya está en ejecución el primer corredor piloto el cual se contrató por obra pública, que corresponde a la vía



verde Facatativá - La Mesa, ubicado en el departamento de Cundinamarca, la primera línea férrea inactiva iniciativa consiste en las obras de construcción y recuperación de los 50 kilómetros del corredor piloto Vías Verdes Facatativá - La Mesa, del cual se espera que al finalizar el año 2021.

Es así como, a través obras públicas el INVIAS con procesos de transparencia y modernización técnica ha avanzado en un 86% en la meta de PND fijada para las vías primarias no concesionadas mejoradas avanzado en la conectividad y competitividad del país.

- **Programa Colombia Rural**

Este Gobierno lanzó una gran apuesta por las vías terciarias del país: el Programa 'Colombia Rural', el cual busca el mejoramiento de los corredores estratégicos al servicio de los 1.101 municipios del país, priorizando corredores viales que incrementen la productividad del campo y conecten poblaciones con servicios sociales y públicos en las regiones, mediante actividades de mantenimiento y mejoramiento, las cuales se desarrollarán bajo diferentes esquemas de financiación y ejecución.

Durante el gobierno del presidente Iván Duque Márquez, el Ministerio de Transporte, a través del INVÍAS, ha logrado inversiones históricas que ascienden a \$4,25 billones, una cifra sin precedentes para la atención de vías rurales – anteriormente, los presupuestos anuales para la red terciaria de todo el país apenas alcanzaban los \$4.000 millones. La ejecución de estos recursos se ha venido realizando a través de distintas fuentes de financiación destacando que de esta inversión cerca de \$1,3 billones ha sido ejecutados en 153 municipios PDET - Programa de Desarrollo con Enfoque Territorial-, saldando una deuda histórica con las regiones que se vieron afectadas por el conflicto armado y hoy son objeto de desarrollo mediante la legalidad y emprendimiento, promoviendo así Paz con Legalidad.

Con esta inversión estamos llegando a 958 municipios de los 32 departamentos con 1.259 proyectos, donde estamos impactando positivamente más de 11.000 kilómetros con obras de mejoramiento vial y 15.000 kilómetros con actividades de mantenimiento, haciendo presencia en los lugares más remotos de la geografía colombiana, adonde nunca había llegado el Estado con inversiones en infraestructura vial. Además, estamos generando 65.681 empleos.

El avance del cuatrienio es de 1,093 km de mejoramiento, que supera la meta de los 400 Km programados, que comprende actividades de pavimentación, placa huella, obras de drenaje y contención. Entre junio de 2020 y junio de 2021 se han mejorado 882 Km. Para el caso del mantenimiento de las vías terciarias, se tiene



un avance de 2.135 Km, se tienen 780 convenios firmados con municipios: 280 en ejecución, 500 firmados en diciembre de 2020, para su contratación y ejecución en 2021.

Adicionalmente, por medio del Conpes 4039 del 2021, fueron garantizadas nuevas inversiones del programa por \$615.000 millones para los años 2022-2024, lo cual permite que la política de atención a las vías terciarias del país continúe después del periodo de gobierno y con ello llegar a una inversión total acumulada del Programa Colombia Rural ascienda a \$5 billones.

Transporte carretero estratégico para la integración territorial

- **Implementación del Plan Nacional de Vías para la Integración Regional (PNVIR).**

El Ministerio de Transporte ha venido acompañando permanentemente a la Agencia de Renovación del Territorio (ART), a través de la estructuración de los planes de infraestructura en los municipios que hacen parte de las 16 zonas Subregiones definidas para adelantar los Planes de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET), que ya contaban con los corredores regionales priorizados, a partir de las iniciativas establecidas en los Planes de Acción para la Transformación Regional (PATR).

En el marco de la metodología establecida por la ART, con el apoyo del Ministerio de Transporte y del INVIAS, en el sentido de construir una metodología de trabajo conjunta con el propósito de impulsar entre las entidades locales, entidades nacionales y la cooperación internacional, el cumplimiento de iniciativas PDET por cada pilar en cada subregión, correspondiendo al Sector Transporte el Pilar 2, Infraestructura y adecuación de tierras (conformado por infraestructura de transporte, energía y conectividad), se ha continuado con el diálogo permanente y de manera articulada con los actores mencionados.

Debido a la necesidad de contar con infraestructura amigable con el medio ambiente, en articulación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, se vienen adelantando los procesos de emisión de análisis ambientales a cada uno de los tramos viales a ser incluidos en los planes viales que se desarrollan con los municipios utilizando la metodología PNVIR, el cual sirve como guía a las entidades territoriales para tener en cuenta las actividades previas que se deben realizar en la parte ambiental, antes de emprender cualquier tipo de intervención sobre sus vías terciarias. Para lo anterior, cada uno de los municipios debe enviar el mapa de ubicación de las vías.



En ese sentido, durante lo que va corrido de 2021 se han realizado capacitaciones a 27 municipios, se ha participado en 76 municipales y se ha logrado participar activamente en cada una de las mesas interinstitucionales lideradas por la ART. Con cada uno de los municipios PDET se acordó, como primer paso para la construcción del plan de trabajo 20/21, adelantar el Plan Vial Municipal, ya que es el mecanismo que permite identificar la prioridad en las intervenciones de vías terciarias, aplicando criterios técnicos, económicos, sociales y ambientales.

De acuerdo con el consolidado de compromisos, con corte a 30 de junio de 2021, 86 municipios PDET cuentan con plan vial municipal aprobado por el Ministerio de Transporte, de los cuales durante la vigencia 2021, se han aprobado 26 Planes Viales Municipales (PVM). Así mismo, se avanza en el apoyo técnico para la realización de los Inventario de vías y en la priorización de las necesidades fluviales. Teniendo en cuenta lo anterior, la meta para 2021 es contar con el 100% de PVM en municipios PDET, para lo cual se avanza en la estructuración de éstos en las 16 Subregiones PDET, que abarcan 84 municipios.

En resumen, hasta el año 2020 se aprobaron 59 planes viales municipales, durante la vigencia 2021 se han aprobado 27 planes viales municipales y los restantes se encuentran con los siguientes avances:

- 5 municipios con avance del 100% pendientes de remisión al Ministerio de Transporte para su aprobación.
- 17 municipios con avance mayor al 90%
- 34 municipios con avance entre el 60% y 90%
- 7 municipios con avance entre el 30% y 60%
- 1 municipio con avance inferior al 30%
- 16 municipios a los cuales se les hace acompañamiento a la ejecución del proyecto por parte de las Gobernaciones (Sucre y Meta) con recursos del Sistema General de Regalías.

• **Inventarios Viales**

La ley 1228 del 2008 crea al Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras - SINC. El SINC está definido por la citada ley como un sistema público de información, conformado por las carreteras del país, primarias, secundarias, terciarias, junto con sus especificaciones y elementos, categoría, ubicación, y proyectos nuevos, lo que conforma los inventarios viales del país.



Actualmente se encuentra en proceso un convenio interinstitucional entre el Ministerio de Transporte y el INVIAS para la contratación de una consultoría que permitirá realizar el inventario de 4.500 km aproximadamente de red terciaria en municipios PDET, por un valor aproximado de \$2.800 millones.

Por su parte, se han adelantado proyectos con financiados con los recursos de Sistema General de Regalías -SGR- en los departamentos de Sucre y Meta. Los planes viales municipales serán realizados por el departamento mediante proyectos financiados con los recursos del Sistema General de Regalías y el Ministerio de Transporte acompaña la ejecución de los proyectos.

Finalmente, respecto a la revisión y aprobación de Inventarios Viales, a junio 30 de 2021, 189 municipios cuentan con sus vías terciarias inventariadas, correspondiente a 30.450 km. Es decir que se cuenta con el 21,4% del inventario de las vías terciarias del país. La evolución de la aprobación de estos inventarios se detalla en la siguiente tabla

Tabla 8 - Evolución de la aprobación de estos inventarios

Fecha aprobación	Número de municipios	Kilómetros de red terciaria aprobada
Dic de 2018	50	4.500,0
Dic de 2019	136	20.223,4
Abril de 2020	164	25.000,0
Junio de 2020	166	25.106,3
Julio de 2020	169	26.200,7
Agosto de 2020	172	27.011,1
Septiembre de 2020	174	27.641,3
Noviembre de 2020	176	28.896,8
Diciembre de 2020	177	29.163,2
Enero de 2021	178	29.220,6
Febrero de 2021	179	29.266,8
Marzo de 2021	180	29.387,5
Abril de 2021	186	29.990,2
Mayo de 2021	186	29.990,2
Junio de 2021	189	30.450,4

- **Proyectos tipo**

La actualización y el aval del Sector Transporte para el Proyecto Tipo o estandarizado, formulado por el Ministerio de Transporte y el Departamento



Nacional de Planeación, que busca mejorar las vías terciarias de Colombia, marca un hito en el desarrollo vial de las zonas más alejadas del país.

- **Proyecto tipo de mejoramiento de vías terciarias:** Los proyectos tipo son soluciones estándar de alta calidad para que las entidades territoriales que requieran atender una problemática específica en su red vial la puedan implementar de manera ágil y eficiente. En mayo de 2020, fue dado por el Ministerio de Transporte el aval integral de la propuesta de conformidad con lo establecido en el documento CONPES 3856 de 2016 y los artículos 5 y 6 de la Resolución 3348 de 2016 expedida por el DNP. Sin embargo, se vienen adelantando mesas de trabajo con el DNP, el Invias y el Ministerio de Transporte con el fin de actualizarlo, teniendo en cuenta la nueva cartilla del Invias para la red vial terciaria. Se han realizado 7 mesas de trabajo durante el primer semestre de 2021.
- **Proyecto tipo inventario y categorización de la red vial nacional:** la inexistencia del inventario vial conlleva a que las entidades territoriales no logren priorizar las inversiones, ni logren reglas claras de participación por parte del Gobierno Nacional en la cofinanciación de los proyectos, generando atomización de esfuerzos económicos de diferentes actores. Adicionalmente, la falta del inventario de la red vial terciaria no permite a las entidades territoriales identificar las necesidades requeridas para mejorar las condiciones de transitabilidad. El proyecto tipo para la elaboración del inventario vial y la categorización busca el mejoramiento de la eficiencia técnica para la priorización de la inversión de los recursos públicos de la red vial nacional (vías primarias, secundarias y terciarias). En la actualidad, este proyecto tipo se encuentra aprobado por el DNP y firmado por la Ministra de Transporte a través de radicado 20215400318291 de 07 de abril de 2021. El cual fue socializado a las entidades por el DNP, el 25 de mayo del presente trimestre.
- **Proyecto tipo de caminos ancestrales:** el objetivo de este proyecto es mejorar y/o ampliar la conectividad de comunidades con enfoque diferencial (pertenencia étnica, indígenas, comunidades negras, afrocolombianas, palenqueras y raizales y ROME o gitanos) con el fin, entre otros, de mejorar la calidad de vida de estas comunidades. Se han realizado 9 mesas de trabajo con el DNP en las cuales se adelantan los temas del proyecto en sus componentes técnicos y metodológicos. El proyecto se está trabajando articuladamente con el INVIAS, quien avanza en la definición de las alternativas que serán incluidas dentro del proyecto tipo.



- **Apoyo a las comunidades indígenas**

El Sector Transporte vela por el respeto a los derechos humanos en el marco del cumplimiento de la misión de las entidades que lo integran y de sus compromisos durante la fase de la reactivación económica y social, mediante diferentes objetivos, entre estos, la implementación de estrategias para el mejoramiento de la infraestructura vial de las comunidades indígenas, afro y campesinas del país, a través del apoyo en la formulación y estructuración de proyectos, capacitación en fuentes de financiación previa solicitud y acompañamiento técnico en territorio para facilitar la priorización y racionalización de proyectos.

Para éste, se han adelantado diferentes acciones. Durante 2021, las principales han sido diferentes mesas con comunidades y reuniones a través de Teams, así:

- Mesas con comunidades indígenas del Consejo Regional Indígena del Huila – CRIHU, en los Municipios de Rivera y Neiva, departamento del Huila.
- Mesa de los Pastos y Quillitas, con ocasión del paro nacional, en el municipio de Ipiales Nariño.
- Mesa Macrorregional de Diálogo con los pueblos, comunidades y autoridades indígenas del Sur Occidente Colombiano –AISO, en el municipio de Totoró Cauca.
- Mesa Campesina Meta – Guaviare, en el municipio de Villavicencio - Mesa.
- Mesa de Voceros y Voceras en el marco del Paro Nacional, en la ciudad de Neiva.
- Mesa regional con la Asociación de Cabildos Indígenas – ACIMSCA, para seguimiento del cumplimiento de los acuerdos de las mingas de resistencia de los años 2014 - 2019, entre indígenas, campesinos, afrodescendientes y las instituciones de nivel nacional, departamental y municipal.
- Reuniones a través de la plataforma Teams con Comunidades U´WA del departamento de Santander y Norte de Santander, para la estructuración del proyecto Adecuación de Caminos Ancestrales, en el marco de los compromisos de la MPC.
- Mesa de concertación del Eje de infraestructura con el Resguardo del Gran Sábalo, unidad Indígena del pueblo AWA (UNIPA), en el marco por la vida y la dignidad del Pueblo AWA, en el municipio de Tumaco
- Mesa Panoya Cordillera – Nariño, para tratar temas: conectividad, transporte, Infraestructura Vial y Fluvial, participantes: Ministerio de la TIC, Ministerio de Transporte, ANI, director del INVIAS, en los municipios de Policarpa y Cumbitara.



Gestión de recursos para materializar iniciativas

Teniendo en cuenta que uno de los retos de las subregiones es lograr una conectividad apropiada con los nodos de desarrollo, y que las fuentes tradicionales de recursos son insuficientes para atender las necesidades, se hace necesario contar con alternativas que permitan financiar el mejoramiento y/o mantenimiento de las vías que comunican cientos de municipios con el resto del país. Por lo tanto, la financiación de intervenciones en estas vías, con recursos del Sistema General de Regalías y con el mecanismo de Obras por Impuestos, ha sido uno de los mecanismos más usados por el sector para cumplir con los compromisos establecidos para este cuatrienio, pero sobre todo para propender así por la productividad desde una perspectiva de equidad.

- **Sistema General de Regalías (SGR)**

Durante 2020, el Ministerio de Transporte recibió 1.035 solicitudes de pronunciamiento técnico por parte del Sistema General de Regalías, a través de la plataforma SUIFP definida para este particular. Estas contemplaron 791 proyectos en total. Se emitieron pronunciamientos con los siguientes conceptos: favorables, 204; no favorables, 831. En este escenario, y con el propósito de socializar las observaciones y comentarios sectoriales, propendiendo por la pronta emisión de pronunciamientos favorables, se adelantaron 306 mesas técnicas.

Por su parte, con corte a 30 de junio, durante 2021 el Ministerio de Transporte ha recibido 235 solicitudes de pronunciamiento técnico, que contemplan 89 proyectos en total. Se han emitido pronunciamientos con los siguientes conceptos: favorables, 136; no favorables, 99; en revisión 35 proyectos. Así mismo, se han adelantado 91 mesas técnicas.

Adicional a los pronunciamientos técnicos, durante el 2020 se continuó trabajando en un ajuste al anexo técnico del Acuerdo Único 45, con el propósito de actualizarlo a los requerimientos normativos, y se viene trabajando en una modificación que permita que la financiación de los proyectos que hagan parte de los pactos territoriales, sean ejecutados por entidades del orden nacional.

También se actualizó el Sistema General de Regalías con la ley 2056 de 2020, donde se presentó como principal modificación la eliminación de 1.160 OCAD, ya que las propias entidades pueden viabilizar y aprobar sus proyectos cuando van a ser financiados con asignaciones directas.

- **Obras por Impuestos**

Este es el mecanismo a través del cual las empresas invierten hasta el 50% de su impuesto de renta en proyectos de impacto económico y social, para beneficiar a los municipios más afectados por la violencia y la pobreza en el país. Los



proyectos deben tener por objeto la construcción, mejoramiento, optimización o ampliación de infraestructura y la dotación requerida para el suministro de algunos servicios.

En cuanto a los proyectos de infraestructura vial bajo este mecanismo, en el 2021 y teniendo en cuenta el primer corte a 30 de marzo, se vincularon a este mecanismo un total de 11 proyectos que benefician 12 municipios, por un valor aproximado de 110.000 millones de pesos, de los cuales 6 impactarán a municipios PDET y 5 a municipios ZOMAC así: los municipios de Cartagena del Chaira (Caquetá), San Martín (Meta), Tello (Huila), Casabianca (Tolima), El Bagre (Antioquia), Corinto, Toribio, Morales y Caloto (Cauca), Yotoco (Valle del Cauca), Paz de Ariporo (Casanare) y Teorama (Norte de Santander). Estos se encuentran en etapa de ajustes a diseños, etapa precontractual de gerencia, interventoría y obra.

Este mecanismo despierta gran interés, y tras modificación del Gobierno, ahora se cuenta con la nueva modalidad de convenio, la cual fue creada mediante el Artículo 800 – 1, reglamentado mediante Decreto 1147 de 2020, que permite a las personas naturales o jurídicas obligadas a llevar contabilidad, contribuyentes del impuesto sobre la renta y complementarios a realizar Obras por Impuestos con recursos propios y en contraprestación recibir Títulos para la Renovación del Territorio – TRT por desarrollar proyectos en los siguientes sectores o líneas de inversión, incluyendo siete tipos de proyectos adicionales: 1. Agua potable y saneamiento básico, 2. Energía, 3. Salud pública, 4. Educación pública, 5. Bienes públicos rurales, 6. Adaptación al cambio climático y gestión del riesgo, 7. Pagos por servicios ambientales, 8. Tecnologías de la información y comunicaciones, 9. Infraestructura de transporte, 10. Infraestructura productiva, 11. Infraestructura cultural y 12. Infraestructura deportiva.

- **Obras por Regalías**

El Ministerio de Minas y Energía publicó la Resolución 40207 del 30 de junio de 2021 que reglamenta la modalidad: obras por regalías, “Por la cual se reglamenta la metodología, condiciones y términos para la modalidad de pago de regalías mediante la ejecución de Obras de Infraestructura o Proyectos de Inversión”, indicando lo siguiente:

- Aplica para la formulación, presentación y ejecución de proyectos de inversión a ser financiados bajo la modalidad de obras por regalías, por las personas jurídicas que realicen actividades de explotación de recursos naturales no renovables y que hayan obtenido ingresos brutos superiores a 33.610 Unidades de Valor Tributario (UVT), durante la vigencia fiscal anterior. Ambas partes (las empresas y la entidad territorial) suscriben de



manera voluntaria un Documento de Acuerdo en el que se establezca el proyecto, el valor y el cronograma de entrega.

- En ningún caso los Proyectos de Inversión ejecutados bajo la modalidad de pago de las regalías podrán ser cofinanciados con otras fuentes de recursos públicos.
- Estos proyectos serán ejecutados en las entidades territoriales beneficiarias de los recursos de asignaciones directas y sólo se realizará el reconocimiento del pago de regalías con cargo a esta fuente (Asignaciones Directas).
- Se priorizará la financiación bajo esta modalidad, para aquellos proyectos de inversión que tengan por objeto la construcción de infraestructura en servicios públicos, vías terciarias, proyectos agrícolas y proyectos productivos en el sector urbano y rural, cumpliendo con lo estipulado en la nueva ley de regalías, la 2056 de 2020.

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

En el marco de las “Nuevas Fuentes de Financiación” del Gobierno Nacional, el Viceministerio de Infraestructura apoyó y asesoró al INVIAS con trámite de gestación, estructuración, contratación y ejecución del proyecto de titularización de peajes del INVIAS en un horizonte de 10 a 15 años, mediante el cual se busca traer a valor presente una suma aproximada de 2 billones de pesos para invertir en la red vial nacional a cargo del INVIAS.

Adicionalmente, junto a la ANI y al DNP, se trabajó en la conformación del “universo de peajes” y se apoyó la estructuración del proyecto, que actualmente está en estructuración de factibilidad.

Por su parte, con el liderazgo y acompañamiento del Ministerio de Transporte, se logró la expedición del decreto reglamentario No. 223 de 2021, por medio del cual se reglamenta el Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura -FIP-

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



Ley dispone los diferentes elementos del tributo los cuales se resumen como a continuación:

Cabe anotar que la Ley preceptuó la CNV con independencia del sector de la economía al cual se aplique. Por ello, y en aras de mayor claridad, el MT con el apoyo de las entidades del sector estructuraron el documento de política y el cual se presentó ante el grupo CONPES del DNP, el cual fue expedido mediante el documento Conpes 3996 del 2020 en el cual se establecieron los lineamientos de política pública para la posterior reglamentación de la CNV según el sector de la economía. De dicho documento Conpes se puede destacar, que es allí en donde se especifica que cada sector que pretenda aplicar la CNV deberá reglamentar, adoptar los instrumentos jurídicos correspondientes, los cuales, deberán definir claramente cada una de las etapas de aplicación del tributo en los términos delimitados por el Conpes.

Como consecuencia de ello, el MT en conjunto con las entidades del sector transporte y con el apoyo del Ministerio de Hacienda y la DIAN estructuraron el Proyecto de decreto reglamentario de la CNV para infraestructura del sector transporte. En dicho documento que se encuentra finalizado y está en trámite de firmas, se desarrolla el paso-a-paso para la aplicación de la CNV, desde la identificación del proyecto, su puesta en consideración de las diferentes instancias, y la aplicación, liquidación, recaudo y fiscalización del tributo. Valga la pena anotar que este Decreto está alineado con el Decreto 223 de 2021 sobre el Fondo de Fuente Alternativas para el Desarrollo de la Infraestructura (“FIP”) creado por la Ley 210 de 2019.

Así mismo, el MT elaboró los proyectos de resolución que regularían determinados aspectos del Decreto, específicamente, la metodología de calificación para la evaluación de proyectos susceptibles de aplicárseles la CNV, y, la regulación del Comité de priorización y calificación de proyectos del sector transporte, siendo esta última una instancia para la evaluación de la conveniencia de aplicar la CNV.

Cooperación internacional

- **Reutilización de material de dragados - Holanda**

Desde 2020, Holanda viene realizando una cooperación técnica a Colombia con el fin de lograr avanzar en la reutilización del material que se extrae del dragado en los puertos colombianos. En ese sentido la cooperación inició con diferentes reuniones y socializaciones y con una propuesta entregada por Holanda que consta de 4 puntos:



- Marco político / normatividad: brindar ejemplos internacionales del marco político y normatividad para la situación en Colombia e indicar qué tipos de material de dragado son adecuados para su reutilización y en qué condiciones. Para el destino del material de dragado, la reutilización podría ser el objetivo principal y se podría evitar la eliminación, también en concordancia con los objetivos de la economía circular. El marco para el uso beneficioso de los suelos y sedimentos, tal como se aplica en los Países Bajos (Decreto sobre la calidad del suelo) puede ser útil.
- Performance based dredging: evaluación y elaboración de especificaciones de contratos de dragado, hasta contratos más innovadores en los que el contratista tenga más responsabilidades, incluida la reutilización de los materiales de dragado.
- Impactos ambientales del dragado: Cuando el marco político se desarrolle efectivamente, éste podría beneficiarse de una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE), por medio de la colaboración de la Comisión de Evaluación Ambiental de los Países Bajos (NCEA) con MinAmbiente y/o ANLA para evaluar los términos de referencia para los estudios de impacto ambiental (EIA) relacionados con el dragado y la reutilización de los materiales de dragado o una revisión (second opinion) de estudios específicos de impacto ambiental.
- Ampliación de la gama de reutilización del material de dragado: Hay diferentes aplicaciones innovadoras de reutilización del material dragado. Estas aplicaciones pueden ser conectadas con ‘construir con la naturaleza’ y/o generar una conexión entre la oferta y demanda, con efectos positivos en la evaluación de los costos/beneficios y para la ecología.

A la fecha, se han avanzado en diferentes acciones que componen los 4 puntos descritos, junto con el Ministerio de Ambiente mediante mesas de trabajo que permitieron ajustar los Términos de Referencia de los contratos de dragado en Colombia, y se tuvo una mesa técnica con expertos en Países Bajos para complementar este trabajo. Adicionalmente, se ha venido trabajando con la embajada, las entidades adscritas y el Ministerio de Ambiente, solicitado información pertinente para ser analizada por los expertos de Países Bajos. Finalmente, la embajada de los Países Bajos ya realizó la contratación de las empresas consultoras para iniciar las actividades descritas.



- **Reversión y reconcesión de puertos -CEPAL-**

Se cuenta con un convenio con CEPAL de cooperación técnica, cuya finalidad es procurar apoyo en materia de identificación y soporte en la estructuración de políticas asociadas al Sector Transporte en sus diferentes modalidades.

En el primer semestre de 2021 se recibió por parte de la CEPAL el segundo entregable de la consultoría. Ello, como resultado de las reuniones sostenidas con el equipo de la CEPAL, el Ministerio de Transporte y la ANI. El entregable presenta las primeras recomendaciones para abordar la problemática de las concesiones portuarias próximas a vencer, así como otros aspectos en materia de caracterización de la operación portuaria en Colombia y su incidencia en la matriz insumo producto. Las recomendaciones se fundamentan en tres pilares a saber: (i) el país portuario que se quiere, (ii) la infraestructura que se necesita para ese objetivo y (iii) el costo de esa infraestructura necesaria. Cada uno de los puntos desagrega las ventajas y riesgos que podrían derivarse de cada uno de esos tres verticales.

El informe finaliza con algunas recomendaciones generales en materia de: conveniencia de reconcesionar los contratos existentes, conveniencia de ampliar los plazos de los contratos celebrados, inclusión de zonas adyacentes a las áreas concesionadas, revisión de algunos aspectos financieros y de los procesos de licitación de las concesiones portuarias.

- **Definición de ajustes al sistema de interoperabilidad de peajes con recaudo electrónico vehicular IP/REV**

Debido a diversas inquietudes suscitadas con posterioridad a la expedición de la Resolución 546 de 2018, y la necesidad de evaluarlas para garantizar la correcta implementación del Sistema IP/REV y su sostenibilidad en el tiempo, el régimen de transición previsto en el artículo 33 de la Resolución 546 de 2018 fue prorrogado inicialmente por el término de un (1) año a partir del 12 de marzo de 2019, mediante la Resolución 883 del mismo año, y posteriormente por la resolución 509 de 2020 por un año más.

Durante las prórrogas referidas, el Ministerio de Transporte a través del Viceministerio de Infraestructura llevó a cabo mesas de trabajo con los interesados en el sistema para analizar las observaciones planteadas y como resultado de las primeras mesas conjuntas, se estableció que los principales temas a abordar eran i) la relación de los concesionarios y las entidades concedentes; ii) la confiabilidad el sistema; iii) requisitos



contractuales entre los usuarios y los intermediadores; y iv) otros aspectos operativos del sistema. Así mismo se estableció, con base en esas mesas de trabajo iniciales y las revisiones propias del Viceministerio, que era necesario, en relación con las condiciones para el pago por el servicio de intermediación y los costos transaccionales, los riesgos de contraparte, entre otros aspectos.

En este sentido, el Ministerio de Transporte adelantó las gestiones necesarias para el desarrollo de dos consultorías a través de la cooperación internacional de la Corporación Andina de Fomento - CAF y Better than Cash - BTC, con el fin de contar con los insumos técnicos adecuados para ese propósito.

En el estudio de evaluación de la armonización del marco normativo del recaudo de peajes electrónicos y la Regulación de Pagos de Bajo Valor (SPBV) se concluyó que las características propias de la regulación del sistema IP/REV no hacían necesario que este quedara sujeto a la reglamentación general sobre Sistema de Pagos de Bajo Valor (SPBV).

Adicionalmente, durante este periodo se llevaron a cabo las gestiones para la consecución de recursos de cooperación internacional no reembolsable a través del Banco de Desarrollo de América Latina – CAF, con la cual se logró el desarrollo de una consultoría cuyo objetivo fue el de realizar un diagnóstico y recomendar ajustes a las condiciones económicas y jurídicas del sistema IP/REV que permitieran su correcta implementación y operación, y que generaran condiciones adecuadas para la celebración de acuerdos entre actores del sistema.

Las recomendaciones de esta consultoría persiguen los siguientes objetivos:

- Facilitar la conexión entre operadores e intermediadores, como factor fundamental para que se genere la interoperabilidad del recaudo electrónico.
- Generar un mensaje regulatorio en el sistema, que propenda por la competencia entre un número razonable de Intermediarios por los usuarios del sistema, que busque costos eficientes y traslade dichas eficiencias al sistema en su conjunto.
- Acotar el riesgo que asumen los Operadores, respecto a los costos que estos agentes deban asumir con ocasión de la implementación del sistema.



Así mismo, en dicha consultoría se identificaron los riesgos de la implementación y la operación del sistema, los cuales generaron algunas recomendaciones por parte de los consultores como la creación del comité técnico de operación del sistema.

- **Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**

Se continúan en la gestión para acceder a recursos de cooperación a través del BID por un valor de 500 mil USD, para lo cual se ha trabajado en 3 proyectos, los cuales se indican a continuación:

- **Identificación de vías terciarias a partir de algoritmos a partir de inteligencia artificial.** El DNP viene trabajando con Invias y Mintransporte para consolidar la línea base de los inventarios que nos permitirá conocer la longitud real de la red vial terciaria del país, esta cooperación se viene dando desde el año 2019 y parte del piloto realizado por el DNP para revisar la viabilidad de usar algoritmos de inteligencia artificial para la identificar vías y georreferenciarlas.

Se estima que con este proyecto se logre identificar la red vial terciaria del 100% del territorio nacional, lo que implicará que se deba hacer la depuración de la información vectorizada de las vías y la creación de una red vial; asimismo lograr tener una primera identificación de las construcciones mobiliarias de las áreas urbanas del país mediante imágenes satelitales, lo que implica que según la calidad de la imagen, las características urbanas y la topografía se deba mejorar y desarrollar el algoritmo.

El proyecto tiene un valor estimado en \$150 mil USD, y ya se han logrado para 22 departamentos.

- **Programa de planificación y gestión para infraestructura vial regional.** El objetivo general es estructurar un modelo de gestión vial que le permita a las entidades territoriales planificar sus inversiones e intervenciones, a corto, mediano y largo plazo, de acuerdo con la metodología establecida por el Ministerio de Transporte, para lograr eficiencia en la utilización de recursos económicos limitados y eficacia en los resultados para la transitabilidad básica satisfactoria, permanente y sostenible.

A partir de la identificación de las bases de datos y herramientas existentes a nivel nacional se diseñarán dos aplicaciones que integren todas las bases de



datos. Estas aplicaciones deben permitir a las entidades territoriales realizar respectivamente (i) la elaboración de los planes viales municipales y (ii) la categorización de la red vial a su cargo, de acuerdo con lo señalado en la normatividad vigente.

Para este proyecto se ha venido trabajando articuladamente entre las partes, revisando los términos de referencia del proyecto, y logrando el producto final aprobado por el Ministerio de Transporte el pasado 31 de marzo de 2021. El documento fue enviado al BID con el fin de continuar con el proceso de la contratación y el mismo fue aprobado por esta banca multilateral y publicado en su página web. En consecuencia, se recibieron nueve manifestaciones de interés que fueron revisadas y evaluadas por el DNP, BID y Ministerio de Transporte, seis presentaron la propuesta final y las mismas están en proceso de evaluación para escoger al consultor. El monto estimado para el desarrollo de este proyecto es de \$150 mil USD.

- **Tramo de prueba con asfaltos naturales y tecnologías alternativas en el departamento del Guaviare.** Tiene por objetivo contratar una consultoría para la evaluación de tecnologías en la infraestructura vial no pavimentada según lo especificado en la Resolución 000263 del 31 de enero de 2020 del INVIAS y la determinación de la fórmula de trabajo del asfalto natural existente en la región de la Orinoquía, a partir de pruebas normalizadas y la evaluación del desempeño tras el uso en condiciones reales.

Con el presente proyecto se pretende reducir costos de construcción hasta en un 30%, realizando procesos constructivos más eficientes y con un mínimo impacto ambiental.

Una vez se cuente con los documentos del departamento, los términos de referencia serán ajustados y acordados con el INVIAS y el DNP y se remitirán ajustados a BID para su revisión. El monto estimado para el desarrollo de este proyecto es de \$200 mil USD.



III. PACTO POR LA SOSTENIBILIDAD: PRODUCIR CONSERVANDO Y CONSERVAR PRODUCIENDO

1. Sectores comprometidos con la sostenibilidad y la mitigación del cambio climático

OBJETIVO 1. AVANZAR HACIA LA TRANSICIÓN DE ACTIVIDADES PRODUCTIVAS COMPROMETIDAS CON LA SOSTENIBILIDAD Y LA MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO

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

El Ministerio de Transporte, con el apoyo de la Estrategia Colombiana de Desarrollo Bajo en Carbono (ECDBC) en su segunda fase, está desarrollando el Plan Integral de Gestión de Cambio Climático del Sector. Además, de la mano del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, trabaja en la actualización de la Contribución Nacionalmente Determinada (NDC por sus siglas en inglés) del sector en diferentes modos de transporte. Estas contribuciones son un compromiso de la comunidad internacional para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, acorde con la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC).

En este sentido, durante la vigencia 2020 el Sector Transporte trabajó en la actualización y definición ante el Ministerio de Ambiente las estrategias para la mitigación de los Gases de Efecto Invernadero. Entre las estrategias definidas se encuentran:

- Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga
- Tren de carga Dorada – Santa Marta
- Transporte de Carga por el río Magdalena
- Masificación de la Movilidad Eléctrica
- Navegación Basada en Desempeño – Aerocivil
- NAMA Transporte Activo y Gestión de la Demanda – TanDem
- NAMA Desarrollo Orientado al Transporte – TOD

Estas estrategias hacen parte del documento país presentado ante las naciones unidas en el marco del Acuerdo de París. En este sentido en diciembre de 2020 el Ministerio de Ambiente y el Ministerio de Relaciones Exteriores enviaron la versión definitiva de las Contribuciones nacionalmente determinadas del país, que incluye todo el trabajo realizado por el ministerio de Transporte y que pueden ser consultadas en

<https://www.minambiente.gov.co/index.php/ndc-actualizada>.



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

Es de resaltar la entrega de la presentación de los resultados de la estructuración, técnica, financiera y legal de la APP del río Magdalena por parte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), resultados presentados por el Ministerio de Transporte junto con la ANI.

Con relación al Plan Integral de Gestión de Cambio Climático del Sector - PICCGS, es el instrumento a través del cual el Ministerio identifica, evalúa y orienta la incorporación de medidas de mitigación de gases efecto invernadero y adaptación al cambio climático en las políticas y regulaciones del respectivo sector. Este Plan permite tratar varios aspectos relacionados con el cambio climático desde diferentes puntos de vista, incluyendo análisis normativo, lineamientos para la mejora de la información y apoyo académico, así como la educación de las comunidades en aspectos de cambio climático y transporte. De igual manera, incluye aspectos como la consideración del enfoque de género y la transición justa de la fuerza laboral.

Durante la vigencia 2020 el Ministerio avanzó hacia la consolidación de dicho plan compuesto por aspectos como las causas, efectos, medidas y mecanismos de mitigación y adaptación. A continuación, se presentan los logros y las metas cumplidas con relación al PICCGS. En el cuarto trimestre del año 2020, se inició el trabajo de integración de los aspectos de adaptación al cambio climático ya que dentro de la estructuración del plan también ha sido incluida la infraestructura del transporte como parte fundamental del proceso de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en cada uno de los modos de transporte.

Durante el 2021, se ha continuado en la armonización del PIGCCS frente a las medidas de mitigación y adaptación al cambio climático, incluyendo aspectos de visión en cuanto a gobernabilidad, institucionalidad, medios de implementación especialmente económicos y financieros, y aporte a la disminución de la deforestación. En este sentido, se ha coordinado con el Viceministerio de Infraestructura la mejor articulación del PIGCCS frente a las medidas de adaptación y se gestionó la base de diagramación del PIGCCS con apoyo de PNUD de lo cual se está esperando la versión final, y a partir de la cual el Ministerio de Transporte continuará con su trabajo de implementación y seguimiento.



Transporte sostenible

Las acciones de sostenibilidad para este sector son complementarias a las incluidas en el Pacto por el Transporte; línea B. Movilidad urbano-regional sostenible; y línea C. Corredores estratégicos intermodales; así:

El Ministerio con apoyo de MinAmbiente, MinHacienda, MinMinas y la Unidad de Planeación Minero-Energética (UPME), aumentarán el ingreso de vehículos limpios, para lo cual formularán e implementarán una estrategia para fomentar el transporte sostenible en los modos de transporte carretero, férreo y fluvial, considerando la infraestructura para su operación e incluyendo los instrumentos financieros para su desarrollo. Igualmente, formularán el programa de reemplazo de la flota oficial a vehículos eléctricos e híbridos.

Por otra parte, el Ministerio ajustará los programas de desintegración y renovación del parque automotor de buses de servicio público y camiones, y con el DNP gestionarán la incorporación de vehículos limpios en sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación.

Adicionalmente, el Ministerio con MinAmbiente y MinCIT optimizarán el procedimiento de reducción de arancel para la importación de vehículos limpios.

El Ministerio incentivará el uso de modos más sostenibles de transporte de carga, mediante la implementación del Plan Maestro Ferroviario y del Plan Maestro de Transporte Fluvial. Frente al modo aéreo, la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil (Aerocivil) implementará el Esquema de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional y fomentará la movilidad urbana sostenible, mediante la implementación de las NAMA en transporte para reducir viajes y priorizar modos no motorizados, incluyendo la bicicleta; y la definición de parámetros, con MinAmbiente, para la implementación de la etiqueta vehicular.

2. Biodiversidad y riqueza natural: activos estratégicos de la Nación

OBJETIVO 2. IMPLEMENTAR ESTRATEGIAS TRANSECTORIALES PARA CONTROLAR LA DEFORESTACIÓN, CONSERVAR LOS ECOSISTEMAS Y PREVENIR SU DEGRADACIÓN



Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible – PATIS

Entre los sectores de Transporte y Ambiente se elaboraron las bases para la formulación del Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible, denominado PATIS, para disponer de una herramienta de planificación para la conectividad y el desarrollo socioeconómico de la región amazónica, que privilegie el componente ambiental y social, muy particular de esta zona del país, así como la utilización de otros modos de transporte, que minimicen los impactos ambientales, sociales y contribuya a reducir los índices de deforestación de esta región.

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

El PATIS tiene un costo estimado de \$2.340 millones y su financiación proviene de recursos de cooperación internacional, a través del Programa REM – Visión Amazonia, que respaldan los Gobiernos de Alemania, Reino Unido y Noruega. Su contratación está a cargo de Patrimonio Natural Fondo para la Biodiversidad y Áreas Protegidas (FPN), a través de un proceso de licitación pública internacional cuya apertura se dio en septiembre de 2020. El plazo de ejecución será de 12 meses.

Mesa Institucional para el desarrollo de Infraestructura de transporte sostenible en la región de la Amazonía

Desde el Ministerio de Transporte se puso en marcha esta Mesa interinstitucional como un espacio de discusión y articulación con el objetivo de aunar esfuerzos institucionales, de carácter nacional, regional y local, a fin de mejorar los procesos de desarrollo de infraestructura de transporte en la Amazonía Colombiana en las distintas fases del ciclo de vida de los proyectos, a partir del reconocimiento de las particularidades del bioma amazónico colombiano y la diversidad cultural de la región; de la incorporación de criterios que, en el marco de la jerarquía de la mitigación mejoren su sostenibilidad, incrementen su resiliencia climática y reduzcan sus impactos ambientales y sociales.

Esta instancia de coordinación está conformada por El Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil (Aerocivil), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), las



Gobernaciones de Putumayo, Caquetá, Meta, Guaviare, Amazonas, Vaupés y Guainía y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Se han desarrollado tres (3) sesiones que han servido para generar un acercamiento al territorio, y conocer la visión de desarrollo local y sus necesidades para emprender acciones desde el sector con una visión integral para el desarrollo de una infraestructura de Transporte sostenible en la Región de la Amazonia, entendiendo las particularidades de los territorios y de su población.

Aplicación criterios ambientales en los proyectos de los municipios PDET

Se ha trabajado articuladamente con Minambiente en la aplicación de los criterios ambientales establecidos en la Resolución 3260 del 3 de agosto 2018 “Por el cual se adopta el Plan Nacional de Vías para la Integración Regional”, con el propósito de efectuar el análisis ambiental para cada uno de los tramos incluidos en las propuestas de los planes viales de los municipios PDET, todo ello en coordinación con las correspondientes Autoridades Ambientales.

En ese sentido, a la fecha se han analizado entre otros, 749 tramos viales que han sido propuestos por 23 Entidades territoriales pertenecientes a los departamentos de Guaviare, Caquetá y Putumayo. De este conjunto de tramos, 478 no presentan restricciones ambientales para su priorización, 55 presentan restricciones altas, que eventualmente podrían ser subsanadas aprobando trámites ambientales e incorporando lineamientos de infraestructura verde vial en la estructuración y ejecución de proyectos, y 216 presentan restricciones absolutas, pues corresponde a infraestructura construida después de 1993 sin tener la licencia ambiental exigida por la normativa ambiental.

3. Colombia resiliente: conocimiento y prevención para la gestión del riesgo de desastres y la adaptación al cambio climático

OBJETIVO 3. AVANZAR EN EL CONOCIMIENTO DE ESCENARIOS DE RIESGOS ACTUALES Y FUTUROS PARA ORIENTAR LA TOMA DE DECISIONES EN LA PLANEACIÓN DEL DESARROLLO

Generación de conocimiento

Desde el Sector Transporte hemos venido trabajando en el desarrollo de acciones orientadas a generar el conocimiento del riesgo de nuestra infraestructura, con el fin de reducir las condiciones de riesgo e incrementar la resiliencia climática en



beneficio de la competitividad, fortalecer la toma de decisiones en la planificación para promover el desarrollo de infraestructura resiliente y sostenible. Para tal efecto, se han generado las siguientes metodologías para el análisis del riesgo de manera cualitativa con un enfoque multiamenaza a través de procesos de fortalecimiento institucional o Consultoría, lográndose a la fecha:

- **Metodologías del INVIAS**

- Aproximación al conocimiento del riesgo físico por movimientos en masa e inundaciones mediante la valoración cualitativa a escala local de la red vial nacional no concesionada.
- Lineamientos para la evaluación del riesgo con enfoque multiamenaza en corredores viales a escala regional, zonal y local y los aspectos e indicadores ambientales y socioeconómicos incorporados en la proyección de un modelo de riesgo por movimientos en masa e inundación en corredores viales

Las metodologías desarrolladas por el INVIAS para el análisis cualitativo del Riesgo consideran, en el escenario de riesgo actual y futuro, las amenazas por movimientos en masa e inundaciones, así como los aspectos de vulnerabilidad de la misma infraestructura y, bajo los principios de coordinación y concurrencia establecidos en la Ley 1523 de 2012, incorpora al análisis los aspectos sociales, económicos y ambientales en la zona de influencia del corredor vial, bajo el concepto de “Corredor Geotécnico”, definido en la Guía metodológica para la evaluación del riesgo físico por movimientos en masa en la infraestructura vial (SGC - INVIAS, 2018).

De esta manera se avanza en un proceso gradual para el conocimiento del Riesgo por Movimientos en Masa e Inundación a escala local y regional, como una herramienta para la toma de decisiones.

- **Metodologías de la AEROCIVIL**

- **Guía metodológica para análisis del Riesgo con enfoque multiamenaza en un aeropuerto.** Aplicación en el Aeropuerto La Florida del Municipio de Tumaco. Esta guía contiene la metodología para el cálculo del riesgo en la infraestructura aeroportuaria del país, a partir del resultado del estudio piloto en el aeropuerto La Florida, del departamento de Nariño, cumpliendo con las directrices generales para la elaboración del plan de gestión del



riesgo de desastres de las entidades públicas y lo señalado en la Ley 1523 de 2012 y el Decreto 2157 de 2017.

Esta es una herramienta sistemática y detallada para el cálculo del riesgo con enfoque multi-amenaza en la infraestructura aeroportuaria del país, de fácil comprensión, manejo y aplicación, para que pueda ser replicable en los diferentes aeropuertos del país.

Esta metodología fue utilizada en la actualización de los Planes de Gestión del Riesgo para los aeropuertos de Cartagena, San Andrés, Yopal y Pasto; así como en la elaboración de los Estudios de Impacto Ambiental de los aeropuertos de Flandes, Puerto Berrio, OTU, Cimitarra, Magangué, Trinidad y Cravo Norte. Dicha actualización consideró la incorporación de los procesos para la gestión del riesgo de desastres, establecidos en la Ley 1523 de 2012 y el decreto 2157 de 2017 de la UNGRD: i) Conocimiento del riesgo, ii) Medidas de Reducción y iii) Medidas de manejo.

OBJETIVO 4. ASEGURAR LA CORRESPONSABILIDAD TERRITORIAL Y SECTORIAL EN LA REDUCCIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES Y LA ADAPTACIÓN A LA VARIABILIDAD Y AL CAMBIO CLIMÁTICO

Sectores resilientes y adaptados

Las condiciones de vulnerabilidad climática del país, y las historias recientes de eventos extremos que han afectado considerablemente la infraestructura de transporte, han sido un motor en la búsqueda de la protección y la resiliencia de la infraestructura vial del país como motor de desarrollo. En ese sentido, el sector promueve mecanismos y herramientas para que los proyectos del sector tengan como eje central la sostenibilidad y la adaptación de la infraestructura, para lo cual se ha avanzado en:

- **Planes de Gestión del Riesgo de Desastres – PGRD**

Estos planes tienen como principal objetivo identificar, priorizar, formular, programar y hacer seguimiento a las acciones necesarias para conocer y reducir las condiciones de riesgo actuales y futuras de la infraestructura de transporte, y dar respuesta a los desastres que puedan presentarse. A través de los PGRD se pretende fortalecer el acercamiento sectorial al territorio bajo principios de coordinación y concurrencia a los que hace alusión la política pública de gestión del riesgo, Ley 1523 de 2012, para promover acciones de reducción del riesgo en



beneficio de la infraestructura vial y del territorio que lo alberga. Actualmente el sector dispone de los siguientes:

- Plan de Gestión de Riesgo de Desastres del INVIAS, adoptado mediante Resolución No. 1978 del 20 de septiembre del año 2020.
- Plan de adaptación al riesgo y cambio climático para el Sector Transporte aéreo, aprobado desde febrero de 2019 y se encuentra publicado en el Sistema Integrado de Gestión ISOLUCION.

- **Documento de Lineamientos de Infraestructura Verde Vial**

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

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

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

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

El Instituto Nacional de Vías ha incorporado los LIVV en la metodología de evaluación de la sostenibilidad como uno de sus criterios de valoración en los



proyectos, a la fecha se ha logrado la que los LIVV sean incluidos en los apéndices de estudios y diseños de treinta y tres (33) proyectos que se estructuraron en el año 2020, y para cinco (5) proyectos de obra, al igual que en la actualización del Manual de Interventoría.

Los cinco proyectos piloto de obra en los que se incorporaron los LIVV pertenecen al Programa Vías para la Legalidad, los cuales tendrán una provisión específica para el componente de sostenibilidad son:

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

Por su parte, la ANI está incorporando en el Apéndice Técnico de Factibilidad de los Pliegos Definitivos de 3 APP los LIVV, en donde el cumplimiento de éstos es requisito necesario para la licitación y adjudicación.

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



IV. ATENCIÓN A LA EMERGENCIA POR COVID-19

En aplicación de las medidas adelantadas por parte del Gobierno, se encuentra oportuno presentar una síntesis de la gestión realizada por el Sector Transporte desde el inicio y durante la emergencia, en cumplimiento de las funciones que le son propias, y con el compromiso de cuidar la vida de los colombianos.

Reactivación económica y conectividad de las regiones del país

- **Modo terrestre**

Dando cumplimiento a los lineamientos del Gobierno nacional, y en aras de mitigar el contagio de la covid-19 en los contratos suscritos por la entidad, expidió la Circular 001 del 23 de marzo de 2020, mediante la cual se informa a los contratistas del INVÍAS las medidas transitorias adoptadas para proceder a la suspensión de los contratos. Igualmente, se expidió la circular 002 del 13 de abril del 2020, por la cual se informó a los contratistas la reactivación progresiva de las actividades contractuales mediante la emergencia sanitaria y se adoptó el protocolo de bioseguridad para la reactivación de los contratos; adicionalmente, se implementó el Protocolo para el Desarrollo de las Audiencias Públicas de Aclaración. Finalmente, se expidió la Circular 003 del 7 de mayo de 2020, mediante la cual se acoge el reconocimiento de los costos derivados del protocolo de bioseguridad.

Se logró la reactivación progresiva de los más de 780 contratos de obra pública vigentes al inicio de la pandemia, generando con ello el restablecimiento de un total acumulado de 43 mil empleos con los que se impulsa la reactivación económica y la conectividad de las regiones del país con la terminación y puesta al servicio de la 101 puentes y 4 pontones construidos, 228 km de dobles calzadas y terceros carriles y el mejoramiento y rehabilitado 2.214 kilómetros con los que el INVÍAS sigue conectando las vidas de los colombianos.

Por otra parte, en marco del plan de reactivación del gobierno Nacional Compromiso por Colombia lanzado el pasado 20 de julio de 2020, a la fecha, el INVÍAS adelantó las etapas de Conpes, Confis, vigencias futuras, los procesos de estructuración de licitaciones públicas, fueron llevados a cabo más de 20 espacios abiertos de socialización e invitación a estas licitaciones, lo cuales fueron adelantados con gremios entes de control y ciudadanía en general con un total de 963 interesados.

Finalizados los espacios de socialización se llevaron a cabo los procesos de selección por medio del Secop II contando con 1.166 proponentes en los procesos; se realizó la evaluación, adjudicación y suscripción de los contratos, legalización



y pólizas, acciones técnicas, financieras y contractuales con las que el INVIAS actualmente tiene en ejecución los contratos de 46 proyectos de la estrategia de reactivación en los 17 departamentos de influencia directa generadores de 95 mil empleos que benefician directamente a las comunidades de las zonas aledañas a las obras.

Finalmente, con el objetivo de seguir avanzando en su hoja de ruta de reactivar la economía del país mediante la generación de empleo y el impulso del encadenamiento productivo, el INVIAS bajo el liderazgo del ministerio de transporte estructuró el Programa Vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0 para el cual se logró el Aval fiscal por más de 4,8 billones de pesos necesarios para la ejecución de este nuevo programa y la aprobación del Conpes de importancia estratégica que garantiza financiar estos proyectos así como su ejecución en el mediano y largo plazo.

El portafolio del programa para la Reactivación 2.0 está conformado por 132 obras de infraestructura vial que permitirán hacer obras de mejoramiento a lo largo de 1.900 kilómetros de vía: 510 de la red primaria, 365 de la red secundaria y 750 de la red terciaria de todas las regiones del país, obras que luego de ser contratadas se sumarán a las de la estrategia Compromiso por Colombia que hoy se encuentra en plena ejecución.

Además, se contempla dar continuidad a la estrategia Vive Colombia, Vías Verdes de Colombia, mediante la cual el INVÍAS ejecutará obras de recuperación y conservación de 278 km con el objetivo de mantener la red férrea inactiva del país. Como parte de esta la entidad interviene actualmente el corredor Facatativá – La Mesa, en el departamento de Cundinamarca.

Con este programa de obra pública vamos a generar más de 136.000 nuevos empleos a través de estos proyectos y vamos a dar un segundo gran paso en ese objetivo de mejorar la conectividad, el cual iniciamos en este gobierno con la puesta en marcha de la estrategia Compromiso por Colombia y con esta nueva apuesta se continúa con el trabajo incansable desde las regiones y con el que construimos un nuevo país”.

- **Puesta en operación Centro de Logística y Transporte**

Mediante el Decreto 482 de 2020, el Presidente de la República, Iván Duque Márquez, creó el Centro de Logística y Transporte (CLYT), que tiene dentro de sus funciones la articulación de la movilidad de alimentos hacia los sitios de abastecimiento en el país, así como de insumos y artículos para salud, durante el término que dure la emergencia económica, social y ecológica. Este Centro



está integrado por la Ministra de Transporte, el Ministro de Agricultura, el Ministro de Comercio, Industria y Turismo, un delegado del presidente de la República y el Viceministro de Transporte, quien lo preside. El Centro es el punto de encuentro de las diferentes autoridades administrativas, autoridades locales y todos los actores del sector, para la toma de decisiones respecto a garantizar la prestación del servicio de transporte en el territorio nacional durante el tiempo en que dure la emergencia. A través de él se autorizan o adoptan los acuerdos de sinergias logísticas eficientes; se asesora a las entidades del Sector Transporte sobre el ejercicio de sus funciones, con el propósito de superar las situaciones de emergencia que se presentan, entre otras funciones. Una vez puesto en operación, se crearon 13 equipos técnicos de apoyo conformados por autoridades administrativas, que canalizan la información correspondiente a los frentes involucrados y así poder generar medidas que redoblen los esfuerzos para enfrentar el COVID 19.

En las etapas previas al aislamiento preventivo, desde el grupo de Logística se apoyó con la preparación de matrices de riesgo ante la posible expansión del virus en el territorio nacional.

En reuniones conjuntas con la Dirección de Tránsito y Transporte del Ministerio, así como con el equipo de regulación del Viceministerio de Transporte se consolidaron los insumos técnicos y las consideraciones necesarias para la redacción de los decretos presidenciales de atención a la pandemia desde el Sector Transporte y logística.

Con la creación del Centro de Logística y Transporte con el decreto 482 de 2020 el Grupo de Logística asumió un rol articulador que desde las Gerencias de Corredor Logístico compila información continuamente acerca del estado de las principales rutas de transporte en el país.

En cada una de las sesiones del Centro de Logística y Transporte se presentan cifras acerca de la movilización de carga en los modos carretero, férreo y fluvial que son consolidadas por el equipo de trabajo y publicadas en el portal logístico de Colombia.

Desde su creación, y con corte a 30 de julio de 2021, el Centro de Logística y Transporte ha llevado a cabo 196 sesiones, realizando un estricto seguimiento a los reportes de transporte aéreo, portuario, marítimo, al movimiento de pasajeros, a la infraestructura y logística.



- **Campaña para la protección de Fauna Silvestre en el marco de la pandemia**

Se expidió la circular conjunta de los Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y de Transporte, dirigida a las autoridades nacionales, departamentales, municipales, Corporaciones Autónomas Regionales, contratistas, concesionarios, al personal que se encuentra ejecutando proyectos de infraestructura de transporte, obra pública e interventores, transportadores, comunidad en general, para que se implementen medidas preventivas y de mitigación para la protección de la fauna silvestre en los proyectos de infraestructura de transporte, en el marco de la emergencia sanitaria.

En ese sentido, junto con el Ministerio de Ambiente, Parques Nacionales y el apoyo del Instituto Tecnológico Metropolitano - ITM, se puso en marcha la campaña #ClubVidaEnLaVía, con el fin de llamar la atención de todos los colombianos para que ayuden a divulgar el mensaje de preservación y cuidado de especies silvestres que puedan aparecer con mayor frecuencia ante la disminución de vehículos en las vías.

- **Obras de infraestructura**

El Ministerio, con información de sus entidades adscritas, reportó semanalmente el comportamiento de la reactivación de los contratos de obra y contratos concesionados, en el aspecto de reactivación de empleo y reactivación de contratos propiamente dichos. Mediante este seguimiento, se pudo identificar la sensibilidad y el ritmo que se tenía antes de decretarse la pandemia en el año 2020, y su evolución en lo que respecta a empleos durante todo el segundo semestre del año 2020 y primer semestre del año 2021. Donde se identificó que la reactivación de empleo y de contratos de obras civiles de infraestructura, se lograron reactivar en un 100% en noviembre del año de 2021, con más de 145 empleos directos mes.

- **Acompañamiento y control por parte del sector a sus supervisados**

Para la verificación, seguimiento y control de la implementación de protocolos de bioseguridad en las infraestructuras de transporte, la Superintendencia desarrollo el “Sistema de Autogestión y Supervisión de Protocolos” (SASPRO), que incluye una herramienta tecnológica que permite el reporte de actividades de cumplimiento de protocolos (listas de verificación) y su evidencia asociada, en tiempo real, según la normatividad vigente. Así mismo presenta cifras representativas consolidados a través de tableros de control.



Este sistema se implementó a partir del 28 de julio del 2020, con el propósito de hacer seguimiento al cumplimiento de los protocolos de bioseguridad en las 172 infraestructuras de transporte de servicio público. Durante el proceso de reactivación del sector, suministro información consolidada y detallada a los entes territoriales.

La herramienta ha permitido obtener, a corte del 30 de junio, más de 42.061 listas de verificación de protocolos de bioseguridad. Así mismo, ha logrado recolectar 185.586 evidencias asociadas. Todo lo anterior, ha posibilitado el incremento en cumplimiento de medidas de bioseguridad hasta alcanzar el 99,2%.

- **Acciones complementarias**

En el Sector Transporte, el gobierno ha venido trabajando en una estrategia de reactivación y repotenciación a mediano y largo plazo, en la cual se han priorizado 81 proyectos en todo el país, que además es una apuesta que busca iniciar las concesiones del bicentenario, y a su vez concluir una serie de contratos de infraestructura que impactan positivamente la economía del país, generando empleo y dinamismo en las regiones en la cadena de suministro.

Esta estrategia, entre otras, busca culminar una serie de proyectos que por años el país ha esperado su puesta a punto. Diferentes entidades hacen parte de esta estrategia, tales como el Ministerio de Transporte junto a la ANI, INVÍAS, DNP, Empresa Férrea Regional, Empresa Metro de Bogotá y Transmilenio.

Los 81 proyectos tienen un impacto a nivel nacional, y específico para regiones tales como la región Amazonía, Caribe, Central, Eje cafetero y Antioquia, Llanos - Orinoquía, Pacífico, Santanderes y Seaflower.

El valor total de los 81 proyectos supera los 75 billones de pesos, para los que entre 2021 y 2022 se invertirán más de 5 billones de pesos. Estos proyectos generarán más de 1'000.000 de empleos directos, indirectos e inducidos, pero habrá un beneficio general para todos los colombianos. La culminación de estos proyectos empezará en 2021.

Con éste, y la ejecución de todos los demás proyectos, estamos logrando un encadenamiento productivo que impacta a toda la población del país. Según el estudio Impacto macroeconómico y social de la inversión en infraestructura en Colombia, publicado por Fedesarrollo el año pasado, la inversión en infraestructura es fundamental para la recuperación económica gracias a los fuertes encadenamientos que tiene con sectores como el comercio, la industria, los servicios privados y sociales, la administración pública y la intermediación



financiera, por nombrar algunos. Esto se evidencia en su efecto sobre el ingreso de los hogares, ya que la inversión en obras civiles tiene un efecto multiplicador en el empleo: según estimaciones de este mismo estudio, por cada billón de pesos adicional invertido en infraestructura, que equivale a 270 millones de dólares, el sector genera 28.000 empleos, entre directos, indirectos e inducidos.

- **Coordinación y seguimiento a la reconstrucción en San Andrés y Providencia**

Desde el Ministerio de la realizado la coordinación y seguimiento a la reconstrucción en San Andrés y Providencia, tras las consecuencias del paso de los huracanes Eta e Iota.

En la Avenida Circunvalar de San Andrés, se presentó una pérdida parcial y total de la banca en 20 km de los 27,8 km del recorrido, es decir, en un 72% de la totalidad del circuito. Inicialmente el INVIAS realizó actividades de remoción de escombros y limpieza en todo el corredor, evidenciándose 68 afectaciones.

A medida que avanzaron las actividades de reconstrucción se presentaron 31 sitios críticos adicionales, para un total de 99 puntos críticos, los cuales se clasificaron según su nivel de complejidad, encontrando 38 de Tipo 1 (Complejidad baja), 52 de Tipo 2 (Complejidad media), y 9 de Tipo 3 (Complejidad alta).

Actualmente están terminados 53 sitios entre tipo 1, 2 y 3. Y su conclusión está prevista para finales del año 2021.

Por su parte, La isla de Providencia tiene un total de 5 afectaciones críticas, las cuales se identificaron como fallos de muros y pérdida total de la pasarela peatonal, pérdida de señalización y obras de seguridad vial en los 14 Km de la vía.

A la fecha, ya se han atendido en su totalidad tres sitios críticos, incluida la pasarela peatonal. Los restantes dos sitios críticos serán atendidos con el contrato de emergencia.

De otra parte, se hace seguimiento a las obras relacionadas con la conectividad entre la Isla de Providencia y la isla de Santa Catalina, mediante la construcción de un puente metálico, obra que fue contratada por la Alcaldía de Providencia; su fabricación se efectuó en Barranquilla, y obra civil en su totalidad en el sitio. Como complemento a lo anterior, se hace seguimiento al avance de la ampliación del muelle de Providencia.

En relación con las obras de recuperación de la movilidad aérea, en la Isla de Providencia por parte de la Aerocivil, se adelantan dos contratos de obra, el



primero relacionado con la ampliación de la plataforma y nueva terminal de pasajeros; esta última resultó afectada por el huracán IOTA en un 100%, y antes de la ocurrencia del huracán ya se adelantaba la construcción de una nueva torre de control, y que por efecto del IOTA, resultó estructuralmente afectado, lo que llevó a su demolición y coordinación de estudios y diseños para una nueva torre de control.

- **Modo aéreo**

- **Operación**

En cuanto a la gestión de la infraestructura aeroportuaria y sus servicios, la Aerocivil y los Concesionarios aeroportuarios tuvieron que diseñar nuevas estrategias de operación y de prestación de los servicios aeroportuarios garantizando el servicio de transporte en condiciones de seguridad, encontrando en las dificultades, oportunidades para una reactivación eficiente y segura.

Respecto a su infraestructura, se adecuó y se dispuso lo necesario en temas de señalización que indicaran el distanciamiento social reglamentario, se instalaron barreras físicas (acrílicos) para la protección tanto de los pasajeros como del personal, lavamanos portátiles, geles antisépticos en áreas públicas, se realizaron tamizajes y se cumplieron con todas las directrices del Ministerio de Salud y los protocolos de bioseguridad de la Aeronáutica Civil.

De igual manera, se garantizó la prestación de los servicios de control de tránsito aéreo para asegurar la operación de los vuelos humanitarios, fuerza mayor y carga, los servicios de salvamento y extinción de incendios y el apoyo a las autoridades de salud con los servicios médicos aeroportuarios. Se contrató para los aeropuertos que no contaban con servicios médicos, personal de enfermería para apoyar a las Secretarías de Salud en el tamizaje a los pasajeros y se dotó a los aeropuertos de termómetros digitales para apoyar a las Secretarías de Salud.

Se implementó también el sello de bioseguridad “Check-in Certificado”, creado bajo la Resolución 576 de 2020 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, avalado por la Organización Mundial del Turismo (OMT) que certificaba el cumplimiento de protocolo de bioseguridad establecido en la Resolución 1054 de 2020 expedida por el Ministerio de Salud.

Fueron implementados los *Slots Sanitarios*, los cuales fueron fundamentales para el desarrollo de una reactivación segura y progresiva, evitando aglomeraciones y permitiendo la ejecución de todos los protocolos de bioseguridad dentro de los aeropuertos.



La operación de carga por vía aérea se coordinó desde el Centro de Logística y Transporte, articulado por la Aerocivil con los demás sectores del orden nacional, para sostener el abastecimiento de los productos de primera necesidad, alimentos, medicamentos e insumos en todas las regiones del territorio nacional y particularmente las más apartadas de los centros urbanos, garantizando la cadena de suministro de productos para todos los colombianos.

Finalmente, de cara al modelo de descentralización aeroportuaria, se instalaron formalmente espacios de negociación a través de mesas de trabajo con los Concesionarios Aeroportuarios, en donde se identificaron las afectaciones comunes que ha ocasionado la emergencia sanitaria en la ejecución de los contratos de concesión, garantizando la ejecución de los mismos, y, en consecuencia, garantizando también el adecuado funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria al servicio del transporte aéreo en el país. Lo anterior, fue un trabajo institucional integral que abarca no solo los retos que impone el presente, sino que también prevé y mitiga futuros litigios en materia de infraestructura aeroportuaria.

- **Reactivación**

El 21 de septiembre de 2020 se inició la Fase II de reactivación moderada de vuelos domésticos con la entrada en operación de 31 aeropuertos adicionales y se dio reinicio a las operaciones internacionales lo cual se vio reflejado en un crecimiento significativo de conectividad, que permitió que en la fase II de vuelos domésticos (21 de septiembre -31 de octubre de 2020) se movilizarán 831.162 pasajeros en 9.511 operaciones.

El 1º de noviembre de 2020 se inició la Fase III, consolidándose de esta manera la reactivación de vuelos domésticos, bajo la aplicación estricta de los protocolos de bioseguridad y las restricciones de capacidad establecidas para cada uno de los aeropuertos. Se incluyeron en esta fase, además de los que ya venían operando en fases anteriores, los aeropuertos de Tolú (TLU) y Providencia (PVA). Así las cosas, entre el 1º de noviembre y el 31 de diciembre de 2020 se movilizaron 2.412.142 pasajeros en 25.309 vuelos. A finales de noviembre se reiniciaron 98 rutas domésticas representando el 89% del total de rutas en dicho mercado.

De forma paralela a la fase III de reactivación doméstica, se inició el 21 de septiembre de 2020, la fase I de activación selectiva de la conectividad internacional de vuelos comerciales, en los aeropuertos de Rionegro, Cartagena y Cali y se consolidó el 1 de noviembre de 2020. En esta fase se logró aumentar a 30 destinos las rutas internacionales y tal como antes se menciona, a 98 rutas domésticas representando el 89% del total en dicho mercado.



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

Como resultado de la aplicación de las medidas tomadas por el Gobierno Nacional para mitigar el efecto del COVID-19 en el transporte aéreo, se originó inactividad total a partir de mediados del mes de marzo de 2020 hasta el 21 de julio de dicho año, fecha en la que se inicia la reactivación con la reapertura de vuelos domésticos (Pruebas piloto), seguida por la fase I de activación selectiva de vuelos domésticos que se inició el 1º de septiembre cuando Aerocivil dio apertura a 16 aeropuertos poniendo en marcha 37 rutas domésticas operadas por 6 aerolíneas (Avianca, LATAM, Satena, Viva Air, Wingo y EasyFly; que movilizaron 193.665 pasajeros en 2.272 operaciones, entre el 1 de septiembre y el 20 de ese mismo mes, con una tasa de ocupación cercana al 70%. Las ciudades autorizadas para la Fase I de reactivación fueron las siguientes:

- Bogotá (BOG)
- Rionegro (MDE)
- Cartagena (CTG)
- Cali (CLO)
- Barranquilla (BAQ)
- San Andrés (ADZ)
- Santa Marta (SMR)
- Bucaramanga (BGA)
- Pereira (PEI)
- Cúcuta (CUC)
- Leticia (LET)
- Medellín (EOH)
- Montería (MTR)
- Villavicencio (VVC)
- Pasto (PSO)
- Florencia (FLA)



- **Modo férreo**

Para atender el proceso de abastecimiento y distribución de productos indispensables para hacer frente a la pandemia del COVID-19, la ANI dispuso la operación en el corredor de La Dorada – Santa Marta, gracias a un trabajo mancomunado con el Centro de Logística y Transporte.

Durante lo corrido del 2020 y primer trimestre de 2021 se movilizaron 20 trenes mensuales, 8 trenes en el corredor La Dorada-Chiriguaná y 12 trenes en el corredor Bogotá-Belencito, pero esta infraestructura tiene capacidad de aumentar su frecuencia para transportar, a lo largo de los 1.043 kilómetros de red activa con operación comercial, movilizandando 23.000 toneladas de carga adicional mensual, con una frecuencia de 24 trenes al mes, utilizando 12 trenes en cada uno de los corredores activos.

Los corredores férreos en referencia son: tramo Bogotá-Belencito, con una longitud de 273 kilómetros, que conecta a los departamentos de Boyacá y Cundinamarca con el interior del país; corredor férreo La Dorada-Chiriguana, con una longitud de 521 kilómetros, que conecta el centro del país, especialmente, con los principales puertos del Caribe colombiano.

La conectividad con los puertos de Barranquilla y Cartagena se logró de manera multimodal, haciendo uso del río Magdalena hasta el Puerto de Capulco, en Gamarra (Cesar), y de ahí hasta La Dorada, por modo férreo. La conectividad con Santa Marta desde La Dorada se ha dado netamente por ferrocarril, en un recorrido de 767 kilómetros.

Los tipos de carga que son movilizadas por estos corredores son materias primas y productos terminados, ya sean de consumo masivo o alimenticios no refrigerados, que puedan ser llevados en contenedores, big bags o estibado; y materiales pesados como varilla, alambión, palanquilla, estructuras metálicas, maquinaria y/o equipos como carga suelta.

- **Modo marítimo**

En relación con el impacto de la pandemia en el comercio marítimo, cuando estalló la crisis del COVID 19, el Gobierno Nacional adoptó una serie de medidas, ya mencionadas, impartiendo instrucciones para el manejo de la emergencia sanitaria en los diferentes modos, incluyendo protocolos de bioseguridad para las diferentes infraestructuras de transporte, como los puertos, y excepciones a las medidas de aislamiento para los trabajadores de dichas instalaciones. Las entidades concedentes requirieron a todos los puertos concesionados el



cumplimiento de la normatividad establecida mediante los diferentes actos administrativos emitidos acerca de la implementación de protocolos sanitarios y medidas de manejo para atender de manera preventiva el tema de la Pandemia tanto en puertos como con la comunidad portuaria. Dicho seguimiento y reportes fueron monitoreados de manera permanente, verificando el cumplimiento de estos ante las Secretarías de Salud Locales y regionales. Por lo anterior, los puertos dieron cumplimiento a la aplicación de protocolos y ajustaron mediante la alternancia los horarios de trabajo cuando algunos de los trabajadores se contagiaron por Covid-19, garantizando la operación. Adicionalmente varios de los puertos contribuyeron de manera solidaria con la entrega de provisiones para algunas comunidades del área de influencia.

La Superintendencia de Transporte realiza un acercamiento efectivo con los puertos habilitados en Colombia, con el propósito de asegurar la continuidad en los servicios portuarios para el suministro de alimentos y bienes de primera necesidad, para enfrentar la propagación del COVID-19.

Algunas de las acciones implementadas son:

- Expedición y socialización de la Circular No. 03 de febrero de 2020, dirigida a todas las Sociedades Portuarias Marítimas y a las Sociedades Portuarias Fluviales con vocación Marítima. En esta se informaron lineamientos y acciones a adoptar frente a las infecciones por el Covid-19. En esta socialización participaron 17 Sociedades Portuarias para dar a conocer el ABC del Covid-19 y se contó con el apoyo del Ministerio de Salud.
- Visitas operativas de la Superintendencia de Transporte en los puertos del país así: Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla S.A., la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, el Puerto Industrial Agua Dulce, la Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura, la Terminal de Contenedores de Cartagena S.A. – Contecar, la Sociedad Zona Franca Argos S.A.S., Sociedad Atunamar Limitada, Barranquilla Internacional Terminal Company S.A. – BITCO S.A., y a la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, Sociedad Compañía de Puertos Asociados S.A.- Compas S.A.- Barranquilla, Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., Grupo Portuario S.A., Sociedad Portuaria Puerto Buenavista S.A., Sociedad Portuaria Bavaria S.A., Sociedad Portuaria Puerto de Mamonal S.A., American Port Company Inc – Puerto Drummond, Sociedad Portuaria Puerto Nuevo S.A., Compañía de Puertos Asociados – Compas S.A.-Cartagena, Sociedad Portuaria Puerto Bahía S.A.



- Desarrollo de dos (2) teleconferencias en las cuales participaron 171 Sociedades Portuarias Marítimas y Sociedades Portuarias Fluviales con Vocación Marítima, y los 38 restantes que no participaron fueron contactadas una a una de manera telefónica para informarles acerca de la circular que iba ser remitida por la Superintendencia de Transporte en la cual se generaron lineamientos y acciones preventivas a adoptar frente a las infecciones por Coronavirus (2019-nCov).

En las mencionadas teleconferencias se trataron dos aspectos fundamentales, a saber: a) Explicación general realizada por la Dirección de Epidemiología del Ministerio de Salud acerca del virus Coronavirus (2019-nCoV) y b) Explicación por parte de la Delegatura de Puertos respecto de los lineamientos y acciones preventivas a adoptar por las sociedades portuarias marítimas frente a la infección por Coronavirus.

- Entre el 26 de febrero y el 30 de septiembre de 2020 la Superintendencia de Transporte realizó 36 visitas de supervisión específicas con el fin de garantizar el normal desarrollo de las actividades de comercio internacional en tiempos de COVID-19. Durante estas visitas de inspección se evidenciaron en total 52 hallazgos, en su mayoría como oportunidades de mejora en la implementación de protocolos de aseo para evitar la generación de focos de contagio y la consecuente paralización de las actividades portuarias.
- Creación de mecanismos de comunicación más directa con los puertos, se requirió a 86 Instalaciones Portuarias tanto Marítimas, Fluviales que se encuentran operando, designar Oficiales de Cumplimiento, para ser encargados de vigilar la adecuada implementación y cumplimiento de las instrucciones impartidas por el Gobierno Nacional frente al COVID-19, verificar su permanentemente aplicación y funcionamiento, y dar lineamientos con inmediatez con el fin de subsanar aquellas deficiencias y/o ausencias que se lleguen a identificar.
- La Superintendencia de Transporte adoptó posteriormente, en pro de optimizar los procesos y utilizar las tecnologías de la información, desarrollo un aplicativo web (SASPRO – Sistema De Autogestión y Seguimiento de Protocolos) mediante el cual se realiza el reporte de manera obligatoria.

Las concesiones en la pandemia

Los impactos de la pandemia generada por el COVID-19 en los proyectos de infraestructura de transporte a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura se



empezaron a evidenciar a partir de la declaratoria del primer Estado de Emergencia Económica y Social en virtud del Decreto 417 del 17 de marzo de 2020 con el propósito de mitigar y disminuir la propagación del virus.

Adicionalmente, es pertinente mencionar el Decreto 457 del 22 de marzo de 2020 en virtud del cual se ordenó el aislamiento preventivo obligatorio de todas las personas habitantes en el país a partir del 25 de marzo. En este Decreto legislativo se incluyeron una serie de excepciones, dentro del cual se incluyó la intervención de obras civiles y de construcción que por su estado de avance o características requirieran la continuidad en su ejecución. Esto permitió garantizar la continuidad de ciertas obras de infraestructura que por su condición era necesario mantener su ejecución.

Posteriormente, por medio del Decreto legislativo 531 del 8 de abril 2020, se ordenó nuevamente el aislamiento preventivo obligatorio, y se incluyeron excepciones adicionales aplicables al desarrollo de obras de infraestructura. En este sentido, según lo establecido en el numeral 18 del artículo 3 de la norma en mención, se permitió la ejecución de obras de infraestructura de transporte y de obra pública, así como la cadena de suministros de materiales e insumos relacionados con ejecución.

De esta manera, el Decreto estableció la obligación de cumplir con los protocolos de bioseguridad que fuesen establecidos por el Ministerio de Salud y Proyección Social para el control de la pandemia del COVID 19. Así las cosas, los Ministerios de Salud y Protección Social, de Trabajo y de Transporte, emitieron el 8 de abril la Circular Conjunta 003 de 2020 referente a los protocolos de bioseguridad para el personal que adelanta proyectos de infraestructura de transporte. Allí se estipularon responsabilidades a contratistas, entidad contratante e interventorías.

A partir de entonces, se inició la reactivación gradual de las obras con el apoyo de alcaldes, gobernaciones, secretarios de infraestructura, gerentes de COVID-19, concesionarios e interventorías.

Por otra parte, cabe señalar que la Agencia Nacional de Infraestructura expidió una serie de Resoluciones en el marco de la coyuntura, con el propósito de adoptar medidas extraordinarias, estrictas y urgentes relacionadas con la contención del virus y la mitigación de su impacto.

Es importante resaltar que respecto de la primera Resolución 471 de 2020, el Consejo de Estado se pronunció el pasado 11 de mayo y emitió fallo de control automático de legalidad. En su pronunciamiento expuso que la norma resulta idónea, necesaria y proporcional con la gravedad de los hechos que dieron lugar a



la declaratoria del estado de excepción. Luego, ciertas obligaciones suspendidas fueron prorrogadas mediante la Resolución ANI 498 de 2020.

Sin embargo, mediante Resolución 618 del 31 de mayo de 2020, la ANI derogó las resoluciones 471 y 498, con lo cual, a partir del 1 de junio de 2020, se reactivaron las obligaciones suspendidas. Lo anterior, en consideración a que el sector de infraestructura inició su reactivación, y a la fecha de expedición de la Resolución 618 se había logrado la reactivación parcial de 43 proyectos de infraestructura del modo carretero.

Asimismo, la ANI ha emitido Circulares dirigidas a concesiones e interventorías sobre medidas preventivas para evitar el contagio del COVID-19. Entre estas; la identificación de personal con síntomas de COVID-19 y su respectivo aislamiento, el uso del tapabocas, guantes de látex, la limpieza permanente de las instalaciones y oficinas.

Por otro lado, es importante tener en cuenta que, durante el periodo del aislamiento preventivo obligatorio, y de acuerdo con los parámetros fijados por el Gobierno Nacional, la operación aérea fue restringido a tres casos puntuales: (i) emergencias humanitarias, (ii) transporte de carga, y (iii) situaciones de caso fortuito o fuerza mayor. Esto, evidentemente, generó una afectación en todo el sistema aeroportuario de nuestro país dentro del cual se encuentran los 17 aeropuertos a través de 7 contratos de concesión de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Teniendo en cuenta esta coyuntura, la Agencia Nacional de Infraestructura se propuso definir unos parámetros uniformes para armonizar los proyectos de infraestructura a las condiciones derivadas de la pandemia generada por el COVID 19. Para eso, a partir del mes de abril de 2020 se instauraron mesas de trabajo con los concesionarios de los proyectos a través de la Cámara Colombiana de Infraestructura. Aquí es importante indicar que estos procesos de negociación contaron con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado, de la Contraloría General de la República, la Procuraduría General de la Nación y la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República.

En este sentido, el 5 de octubre de 2020, fue suscrito un primer acuerdo con los concesionarios viales el cual hacía referencia exclusivamente a los siguientes asuntos: (i) reconocimiento de obligaciones afectadas, (ii) plazo de suspensión del cumplimiento de las obligaciones afectadas, (iii) pago de costos ociosos durante el periodo de aislamiento, (iv) costos por desmovilización y reinicio de actividades, (v) renuncia por parte de los concesionarios a cobrar costos asociados a la implementación de protocolos de bioseguridad, (vi) menores rendimientos en la ejecución de obras.



Luego, el 3 de febrero de 2021 fue suscrito un segundo acuerdo con los concesionarios viales de iniciativa pública y de iniciativa privada con el fin de reconocer los efectos por los menores ingresos generados por las disminuciones en el tráfico y suspensión del recaudo de peaje.

Asimismo, en febrero de 2021 también se cerró un memorando de entendimiento entre la Agencia Nacional de Infraestructura y algunos concesionarios del modo aeroportuario con el fin de determinar los parámetros para el reconocimiento de la afectación por menores ingresos en la pandemia.

Estas actividades resumidas anteriormente han permitido garantizar la continuidad en las obras de infraestructura de transporte a nivel nacional. Es así como durante la pandemia a la fecha se han logrado entregar dos de los proyectos de Cuarta Generación de Concesiones, Girardot Honda Puerto Salgar y Puerta de Hierro – Palmar de Varela – Cruz del Viso. Adicionalmente, esto permitió la reactivación del sector a tal punto que se mantengan más de 60.000 empleos directos en las concesiones a nivel nacional.

En cuanto a la reactivación de empleos producto de la pandemia, a la fecha de elaboración de este informe, la ANI cuenta con un total de 71.078 trabajadores que volvieron a sus labores en forma segura, siguiendo estrictamente los protocolos de bioseguridad tales como la toma de temperatura, el uso permanente de tapabocas, el lavado frecuente de manos, el uso de guantes, el distanciamiento y la desinfección de vehículos y herramientas de trabajo.

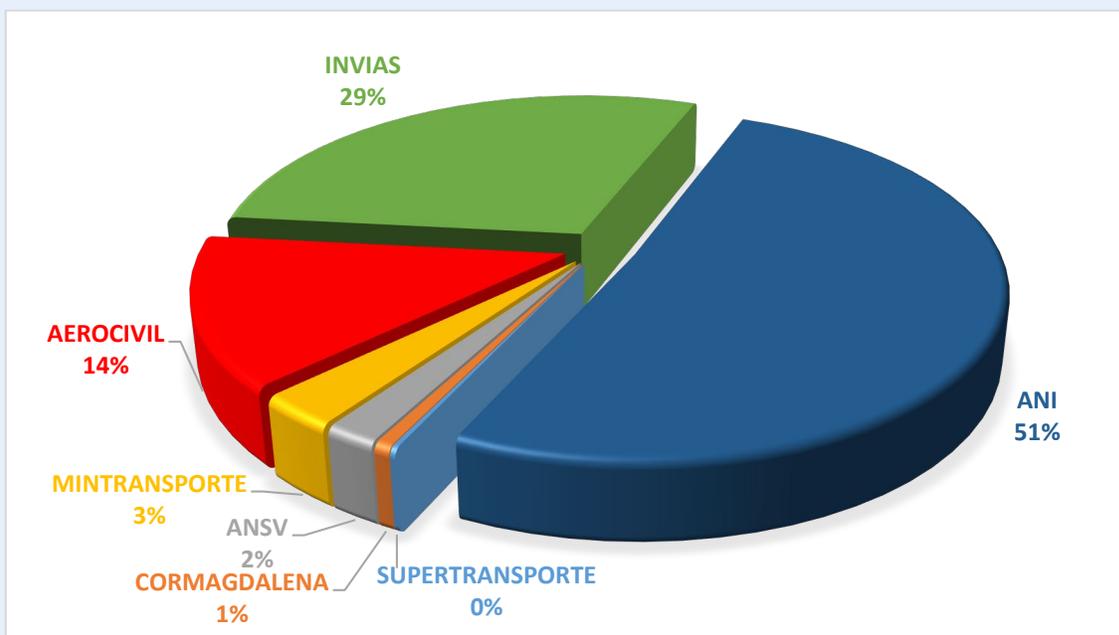


V. PRESUPUESTO 2020 – 2021 SECTOR TRANSPORTE

Presupuesto Sector Transporte 2020

Para la vigencia 2020 conforme con la Ley 2008 de 2019, se contó con un presupuesto inicial de \$9,1 billones, de los cuales \$1,03 billones son funcionamiento, \$906.653 millones servicio a la deuda y \$7,2 billones para gastos de inversión. En la gráfica 5 se muestra la proporción de recursos de cada entidad con respecto al total asignado al Sector Transporte.

Gráfica 5. Distribución recursos por entidad Sector Transporte presupuesto inversión 2020



Elaboración Oficina Planeación Mintransporte

Teniendo en cuenta las reducciones presupuestales efectuadas al final de la vigencia fiscal mediante el Decreto 1807 de 31 de diciembre de 2020, se cerró con una apropiación de \$ 8,840 billones compuesta por \$ 915.226 millones de funcionamiento, \$ 906.653 millones de servicio a la deuda y 7,018 billones para gastos de inversión. En la tabla 9 se presenta el detalle de la apropiación por entidad y concepto de gasto.

**Tabla 9 - Apropriación vigente por concepto de gasto al cierre de la vigencia 2020**

Cifras en millones de \$

ENTIDAD	FUNCIONAMIENTO	SERVICIO A LA DEUDA	INVERSIÓN	TOTAL
ANI	93.681	896.061	3.588.755	4.578.497
ANSV	18.394	-	143.936	162.330
CRIT	861	-	-	861
INVIAS	134.873	9.427	2.258.547	2.402.847
MINTRANSPORTE	77.698	-	193.718	271.416
CORMAGDALENA	-	-	55.110	55.110
SUPERTRANSPORTE	34.126	-	12.577	46.703
AEROCIVIL	554.733	1.165	765.959	1.321.857
UPIT	861	-	-	861
TOTAL	915.227	906.653	7.018.602	8.840.482

Fuente: SIIF NACIÓN

Al cierre de la vigencia se comprometió \$ 8,667 billones, equivalente al 98% de la apropiación vigente y se obligó \$ 7,233, equivalente al 82% de dicha apropiación. El detalle de ejecución por entidades se presenta en 7.

Tabla 10 - Ejecución del presupuesto total (Funcionamiento, Inversión y Servicio a la deuda) entidades Sector Transporte

Cifras en millones de \$

ENTIDAD	APROPIACIÓN	COMPROMISO	% EJECUCIÓN	OBLIGACIÓN	% EJECUCIÓN
ANI	4.578.497	4.576.327	100%	4.563.398	100%
ANSV	162.330	161.743	100%	161.503	99%
CRIT	861	0	0%	0	0%
INVIAS	2.402.847	2.327.259	97%	1.322.977	55%
MINTRANSPORTE	271.416	264.626	97%	145.855	54%
CORMAGDALENA	55.110	54.991	100%	32.327	59%
SUPERTRANSPORTE	46.703	39.653	85%	36.176	77%
AEROCIVIL	1.321.857	1.242.474	94%	971.374	73%
UPIT	861	0	0%	0	0%
TOTAL	8.840.482	8.667.074	98%	7.233.610	82%

Fuente: SIIF NACIÓN

En lo que corresponde al presupuesto de inversión, de los \$ 7,018 billones se comprometieron \$ 6,906 billones y obligaron 5,493 billones lo que equivale de



manera respectiva, a 98% y 78% del presupuesto vigente al cierre del año 2020. En la 8 se presenta con detalle la ejecución para las entidades del sector.

Tabla 11 - Ejecución del presupuesto de Inversión entidades Sector Transporte

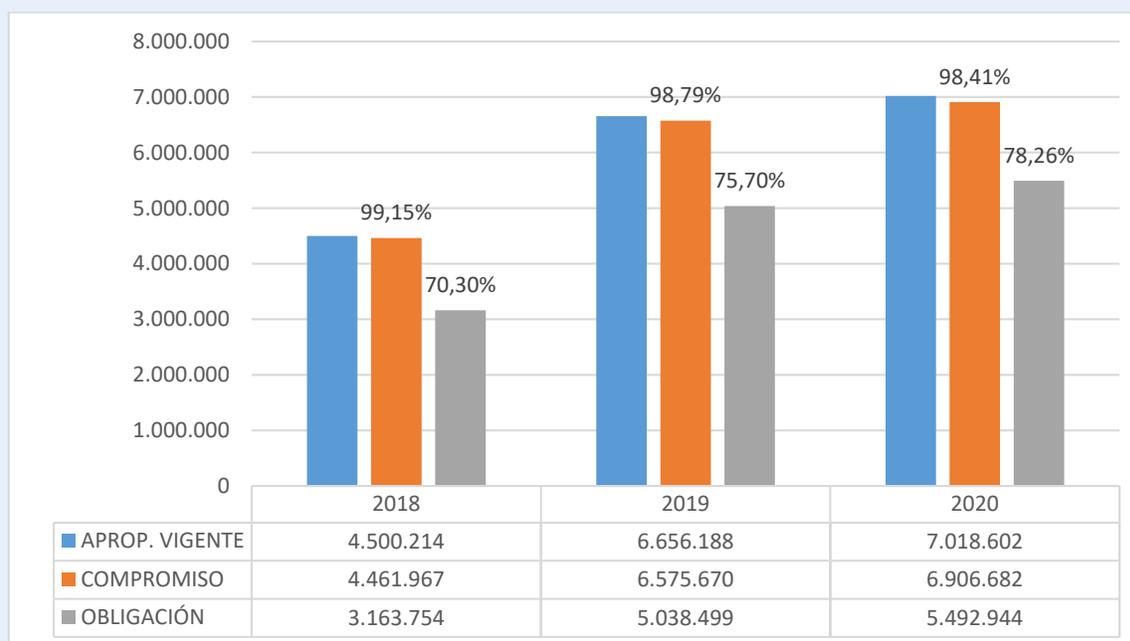
Cifras en millones de \$

ENTIDAD	APR. VIGENTE	COMPROMISO	% EJECUCIÓN	OBLIGACION	% EJECUCIÓN
ANI	3.588.755	3.587.629	100%	3.574.828	100%
ANSV	143.936	143.936	100%	143.936	100%
INVIAS	2.258.547	2.193.884	97%	1.195.136	53%
MINTRANSPORTE	193.718	192.710	99%	77.153	40%
CORMAGDALENA	55.110	54.991	100%	32.327	59%
SUPERTRANSPORTE	12.577	10.064	80%	8.663	69%
AEROCIVIL	765.959	723.467	94%	460.901	60%
TOTAL	7.018.602	6.906.682	98%	5.492.944	78%

Fuente: SIIF NACIÓN

Como se muestra en la gráfica en contraste con la vigencia 2019, en la vigencia 2020 se mantiene el porcentaje de compromisos, no obstante, se logró aumentar en 3 puntos porcentuales la ejecución por concepto de obligaciones, destacando que el presupuesto de inversión aumentó un 5 por ciento entre 2019 y 2020.

Gráfica 6. Ejecución presupuesto de inversión años 2018, 2019 y 2020



Elaboración Oficina Asesora de Planeación Mintransporte



Presupuesto Sector Transporte 2021 (Corte junio)

La Ley No. 2063 de 2020 “Por la cual se decreta el presupuesto de rentas y recursos de capital y ley de apropiaciones para la vigencia fiscal del 1º de enero al 31 de diciembre de 2021”, apropia recursos al Sector Transporte por un total de \$11,993 billones, a junio 30 se han surtido algunas adiciones al presupuesto del sector, para una apropiación vigente de \$ 12,018 billones, de los cuales \$ 1,068 billones corresponden a funcionamiento, \$ 972.939 millones de servicio a la deuda y \$9,977 billones para gastos de inversión. La distribución por entidad se muestra en Tabla 12.

Tabla 12 - Apropiación por concepto de gasto entidades Sector Transporte

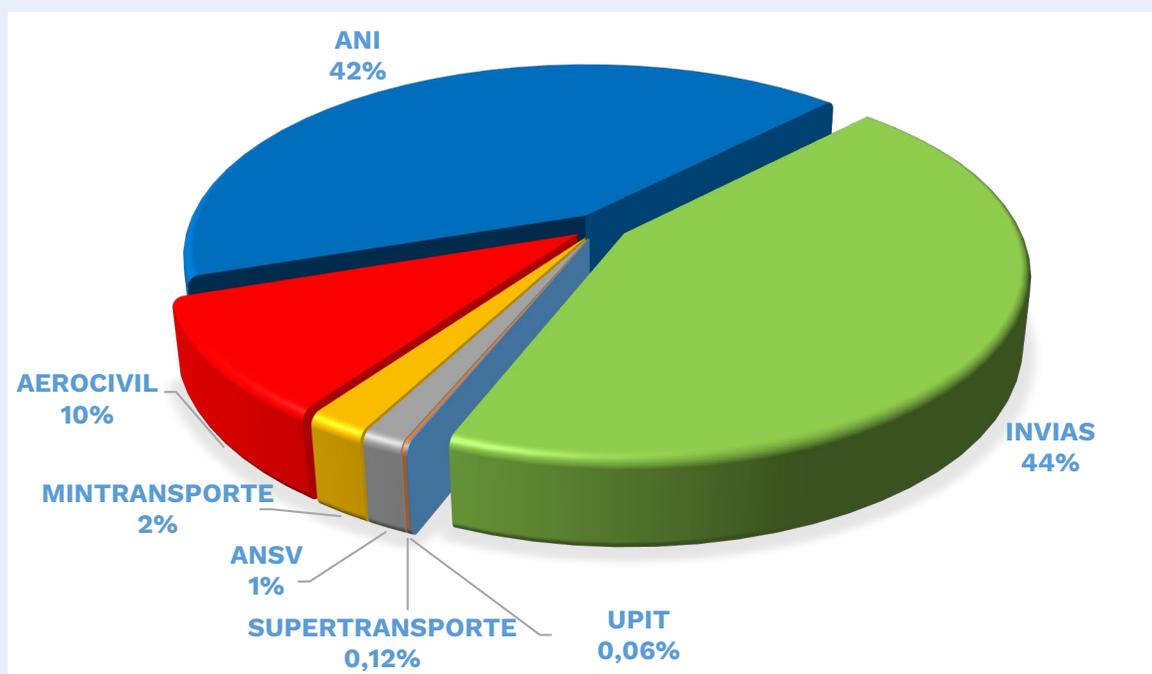
Cifras en millones de \$

ENTIDAD	FUNCIONAMIENTO	DEUDA	INVERSIÓN	TOTAL
ANI	101.566	969.198	4.237.527	5.308.291
ANSV	20.137	-	143.936	164.073
CRIT	1.210	-	-	1.210
INVIAS	195.777	2.457	4.375.365	4.573.599
MINTRANSPORTE	155.338	-	206.737	362.075
SUPERTRANSPORTE	42.233	-	12.425	54.658
AEROCIVIL	548.101	1.284	995.523	1.544.908
UPIT	3.550	-	5.872	9.422
TOTAL	1.067.911	972.939	9.977.386	12.018.236

Fuente: SIIF NACIÓN

En la Gráfica 6 se muestra la proporción de recursos asignados por concepto de gastos de inversión a cada entidad del Sector Transporte, con respecto del total del presupuesto de inversión asignado a junio 30. Comparativamente con la distribución de presupuesto de la vigencia 2020, en 2021 es INVIAS la entidad con mayor asignación de recursos para gastos de inversión del sector.

Gráfica 7. Distribución recursos por entidad Sector Transporte presupuesto inversión 2021



Elaboración Oficina Asesora de Planeación Mintransporte

Con corte a junio de 2021, de los \$ 12 billones asignados al sector se han comprometido \$ 8,2 billones y obligado \$ 2,2 billones, esto es 69% y 18% respectivamente. En la 10 se presenta el detalle de la ejecución por entidad.

Tabla 13 - Ejecución del presupuesto total (Funcionamiento, Inversión y servicio a la deuda) entidades Sector Transporte

Cifras en millones de \$

ENTIDAD	APR. VIGENTE	COMPROMISO	% EJECUCIÓN	OBLIGACION	% EJECUCIÓN
ANI	5.308.291	4.465.135	84%	531.500	10%
ANSV	164.073	34.223	21%	11.535	7%
CRIT	1.210	-	0%	-	0%
INVIAS	4.573.599	2.801.740	61%	1.259.178	28%
MINTRANSPORTE	362.075	150.872	42%	59.111	16%
SUPERTRANSPORTE	54.658	29.267	54%	16.615	30%
AEROCIVIL	1.544.908	763.554	49%	281.602	18%
UPIT	9.422	-	0%	-	0%



TOTAL	12.018.236	8,244.791	69%	2.159.541	18%
--------------	------------	-----------	-----	-----------	-----

Fuente: SIIF NACIÓN

Así mismo, se presenta la ejecución de la inversión para 2021 en Tabla 14. Como se observa, de los \$9.98 billones destinados al sector para inversión se han comprometido a junio 30 \$7,4 billones y obligado \$ 1,5 billones.

Tabla 14 - Ejecución del presupuesto inversión entidades Sector Transporte 2021

ENTIDAD	APR. VIGENTE	COMPROMISO	% EJECUCIÓN	Cifras en millones de \$	
				OBLIGACIÓN	% EJECUCIÓN
ANI	4.237.527	4.065.411	96%	144.085	3%
ANSV	143.936	24.314	17%	3.651	3%
INVIAS	4.375.365	2.711.119	62%	1.199.787	27%
MINTRANSPORTE	206.737	35.623	17%	11.994	6%
SUPERTRANSPORTE	12.425	6.806	55%	2.350	19%
AEROCIVIL	995.523	556.177	56%	91.389	9%
UPIT	5.872	0	0%	0	0%
TOTAL	9.977.386	7.399.449	74%	1.453.256	15%

Fuente: SIIF NACIÓN



VI. IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA NACIONAL DE EQUIDAD DE GÉNERO EN EL SECTOR TRANSPORTE

En el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad” incluye el Pacto por la Equidad de las Mujeres, representando un hito sin precedentes en política pública, pues es la primera vez que un Plan Nacional de Desarrollo contiene un capítulo específico orientado a garantizar dicha equidad, en consonancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, específicamente al ODS número 5 que hace referencia al empoderamiento de las mujeres para lograr la igualdad de género.

Así mismo y en cumplimiento del Pacto por la Equidad de la Mujer el Sector Transporte fue el primer sector que crea el Comité Sectorial de Género para la coordinación e implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género, creado bajo la Resolución 2830 de 2019; un escenario de articulación entre las entidades del sector que en su plan de acción concertado y aprobado se impulsan acciones para cerrar las brechas de género identificadas.

En sintonía con lo anterior y en el marco de erradicar la pobreza y fomentar el crecimiento económico inclusivo, el Gobierno de Colombia genera la Directiva Presidencial No. 11, la cual dicta disposiciones generales para que las entidades cabeza de cada sector establezcan programas para incentivar la participación de las mujeres en cada uno de los cuatro componentes de la estrategia de reactivación económica, Compromiso por Colombia. Y para eso se genera la inclusión del enfoque de género en las cláusulas de contratación de proyectos del bicentenario de la Agencia Nacional de Infraestructura y proyectos de infraestructura de transporte del Instituto Nacional de Vías, para aumentar la participación de las mujeres en todas las etapas de dichos proyectos.

En lo que respecta a la inclusión de la perspectiva de género en los proyectos de la Agencia Nacional de Infraestructura, para las etapas de pre-construcción y construcción de cada uno de los proyectos ya se tiene una asignación mínima del 10% para mujeres en funciones operativas tales como (coordinadoras, auxiliares técnicas, operarias de maquinaria, maestras, supervisoras, obreras entre otras). De igual manera, en operación y mantenimiento de los proyectos se estima una cuota del 30% de mano de obra de mujeres del total de empleos generados, cuya representación se encuentra diversificada entre las distintas funciones operativas y adicionalmente, la exigencia de una cuota del 30% de mujeres en cargos directivos.



Adicionalmente la Agencia Nacional de Infraestructura para la ejecución de los Contratos de Concesión de los proyectos de Cuarta Generación (4G) existen obligaciones sociales a través de las cuales se ha fortalecido la generación de empleo y las acciones de emprendimiento. Puntualmente, una de las obligaciones sociales en estos contratos busca que los concesionarios fomenten e impulsen iniciativas y proyectos productivos; en el marco de dicha gestión social, poco a poco los Concesionarios de 4G han decidido emplear acciones con enfoque de género, gracias a lo cual 635 mujeres líderes se benefician con acciones de emprendimiento.

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

Otra de las contribuciones del Gobierno de Colombia para favorecer el empoderamiento de las mujeres, tiene que ver con la implementación eficaz del Artículo 221 Ley 1955 de 2019 (PND 2018-2022), de acuerdo a los lineamientos del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y Departamento Nacional de Planeación quienes definieron el marcador de la equidad para las mujeres para las entidades que conforman el Presupuesto General de la Nación identifiquen las asignaciones presupuestales para este fin el Sector Transporte a marcado con el trazador una serie de proyectos como:

- **Ministerio de transporte:** Ampliación de la estrategia ambiental para el Sector Transporte nacional y Capacitación a los funcionarios del ministerio de transporte en las necesidades de formación previamente diagnosticadas a nivel nacional.
- **Aeronáutica civil:** Desarrollo de procesos de capacitación y entrenamiento en el puesto de trabajo orientados a los servidores públicos al servicio de la Aerocivil a nivel nacional.
- **Instituto Nacional de Vías:** capacitación integral para los funcionarios del Instituto.
- **Agencia Nacional de Seguridad Vial:** Aplicación de medidas en el comportamiento humano para la movilidad segura.



Otras acciones importantes que adelantó el Sector Transporte durante esta vigencia frente a los pilares definidos en el Plan de acción del Comité Sectorial para la coordinación e implementación de la Política Pública Nacional de equidad de género en el Sector Transporte son:

Fortalecimiento institucional

- Impulsar la capacidad instalada en temas de igualdad de género a través los Cursos de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) Mujeres.
- Desde el Ministerio de Transporte se generan lineamientos para incluir la perspectiva de género en los Sistemas Estratégicos y Masivos de Transporte Público.
- Se adelanta una investigación cualitativa sobre estereotipos de género y riesgo en la vía liderado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- En el marco de la articulación con el Departamento Nacional de Planeación se encuentra en proceso de elaboración de la Guía para la inclusión del enfoque de género para las mujeres en el ciclo de planeación en el Sector Transporte.
- El sector consciente de levantar una línea base para facilitar la toma de decisiones en torno a identificar y trabajar en torno a las brechas de género; se adelanta una caracterización de género sectorial aproximadamente con 10.000 respuestas.
- Producto de la asistencia técnica que se brinda al Instituto Nacional de Vías se generan recomendaciones para incluir el enfoque de género y diferencial en la actualización de las guías de manejo ambiental de proyectos de infraestructura.
- Las entidades del Sector Transporte serán de las primeras entidades del sector público en implementar el Programa Equipares Público – Sello de Igualdad de Género; un programa que le apunta a la transversalización del enfoque de género en todos los niveles y áreas del sector, con el fin de generar cambios reales y medibles hacia la igualdad sustantiva entre hombres y mujeres.
- Incorporación de contenidos relacionados con el enfoque de género y derechos de las mujeres en el Plan Institucional de Capacitación.



- Las entidades del Sector Transporte están avanzado para participar el Programa Equipares Público – Sello de Igualdad de Género, siendo las primeras entidades del sector público en implementar dicho programa. Esto marca un hito a nivel nacional, pues se trata de un programa que le apunta a la transversalización del enfoque de género en todos los niveles y áreas del sector, con el fin de generar cambios reales y medibles hacia la igualdad sustantiva entre hombres y mujeres.
- Este programa es una iniciativa que nace desde el Gobierno Nacional con el asesoramiento y asistencia técnica del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD); que busca reducir las brechas de género y desigualdades presentes en el sector público del país, le permitirá al Sector Transporte alcanzar un reconocimiento a nivel nacional y global. Para lograrlo, el Sello establece requisitos y medios de verificación que deberán cumplirse a lo largo de la implementación del programa, para obtener el reconocimiento Sello de Igualdad de Género (ya sea sello bronce, plata y oro).

Hábitat y Ambiente

- Se generan recomendaciones para incluir la perspectiva de género en el Plan Integral de Gestión de Cambio Climático Sectorial.
- Diseño guía para la integración del enfoque de género en los proyectos para la gestión de cambio climático en el marco de la Estrategia Colombiana de Desarrollo Bajo en Carbono Adaptada y Resiliente (ECDBCAR) del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y con el apoyo del PNUD y el financiamiento del NDC Support Programme.
- En el marco de la asistencia técnica al Ministerio de Transporte, se generan consideraciones y complementos para transversalizar el enfoque de género y diferencial en la Estrategia Nacional de Movilidad Activa acorde al CONPES 3991 DE 2020.
- Desde el Ministerio de Transporte se ha acompañado el proyecto Transfer III para apoyar el ascenso tecnológico de los sistemas de transporte público en el país, hacia la electrificación y operación de bajas y cero emisiones. Para ello se está adelantando una consultoría con el apoyo de la cooperación alemana (GIZ) y el Servicio Nacional de Aprendizaje para adelantar un programa de formación laboral con un enfoque de género y enrutamiento para la empleabilidad.



- El Ministerio de Transporte acompaña el Proyecto de la Iniciativa Alemana de Tecnología Climática (DKTI) a través de una consultoría sobre la movilidad activa de mujeres, niñas y adultas mayores: Lineamientos para no dejar a nadie atrás en ciudades intermedias de Colombia

Derecho a una vida libre de violencias

- Diseño del ABC: Género y Transporte en el marco de la articulación del Ministerio de Transporte con la red Transport Gender Lab del Banco Interamericano de Desarrollo.
- En el marco de la asistencia técnica de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible del Ministerio de Transporte los Sistemas Estratégicos y Masivos de Transporte Público implementan códigos de conducta, corredores seguros, botones de pánico en pro de la seguridad de las mujeres.
- Las Sociedades portuarias códigos de conducta códigos de ética, políticas laborales incluyentes.
- El sector realiza acciones en el marco de la Conmemoración del 25 de noviembre El Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra la Mujer.
- En el marco de la asistencia técnica con la Superintendencia de Transporte se genera una propuesta conjunta de diseño de protocolo de prevención, atención y sanción de violencias contra las mujeres en el transporte público

El cuidado como una apuesta de corresponsabilidad

- El sector participa en la conmemoración del Día Internacional del Trabajo Doméstico y de Cuidado no Remunerado (22 de julio) con el fin de reconocer, redistribuir y reducir las cargas de cuidado de las mujeres.

Para el 2020 se realizó una campaña de comunicación sectorial #EquipoenCasa dirigido a funcionarios, funcionarias, contratistas de las entidades del sector. Así mismo se realizó el 24 de julio un evento virtual en Teams Live denominado “Equipo en Casa: Cómo y por qué distribuir las tareas del hogar” contando con invitadas especiales: La señora ministra de Transporte Ángela María Orozco, la viceministra de Transporte Carmen Ligia Valderrama, Damaris Carolina Gómez psicóloga, magister en salud y seguridad en el trabajo y Natalia Suarez Comunicadora Social y periodista.



En este evento se contó con la participación de 200 colaboradores y colaboradoras del Sector Transporte⁴.

En el 2021 se realizó una charla a cargo de la secretaria Distrital de la Mujer denominada “También es trabajo en el marco del Conmemoración del 22 de julio, porque desde casa construimos una sociedad más equitativa”. En esta charla se contó con 61 colaboradores y colaboradoras conectadas

- Se implementan estrategias de cuidado compartido flexibilización horaria, compatibilizar la vida personal, familiar y laboral.

Participación de las mujeres en toma de decisiones

- El sector avanza en el levantamiento de una línea base o caracterización de género en las entidades adscritas y vinculadas, producto de esta caracterización preliminar la distribución en cargos gerenciales en las entidades del sector muestra que el 53% corresponden a hombres y el 47% corresponden a mujeres. Así mismo, 6 de cada 10 mujeres tienen tareas directivas o de asesoramiento, lo que demuestra que las capacidades y los méritos de las mujeres se respaldan de manera efectiva en el sector.
- El 22 de junio de 2021 el Departamento de la Función Pública resaltó a las entidades del país que más se destacaron en el cumplimiento de la Ley de Cuotas en 2020, norma que establece que tanto en el nivel máximo nivel decisorio como en otros niveles decisorios, al menos el 30% de esos cargos deben ser ocupados por mujeres. En dicho reconocimiento se exaltó al Ministerio de Transporte con mayor porcentaje de participación de mujeres en cargos de niveles decisorios: 100% de mujeres en cargos de máximo nivel (MND) y 47% mujeres en otros niveles decisorios (OND)⁵

Transformación cultural

- Actualización de información en el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT. Se expide la Resolución No. 20203040017985 del 27 de octubre de 2020, “Por la cual se adiciona y modifica la Resolución 12379 de 2012 “Por la cual se adoptan los procedimientos y se establecen los requisitos para adelantar los trámites ante los organismos de tránsito y se dictan otras disposiciones”, lo anterior permite la actualización de la información de

⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=OgK4gelSIUA>

⁵ <https://www.funcionpublica.gov.co/-/estas-son-las-entidades-publicas-mas-destacadas-en-cumplimiento-de-la-ley-de-cuotas-2020>



inscripción ante el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, por cambio de sexo o documento de identidad. Los procedimientos para adelantar estos trámites representan una acción de equidad en términos de enfoque diferencial desde el Sector Transporte.

- La ANSV, por su parte, en su gestión de conocimiento con enfoque de género, realiza análisis de género de los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Entre los resultados entre 2016-2020, se encontró que por cada mujer fallecida como consecuencia de siniestro vial hay 4 hombres. Este análisis refuerza la necesidad de incluir el enfoque de masculinidades alternativas (cuidadosas y corresponsables), para transformar imaginarios y hábitos de comportamiento que inciden en la accidentalidad y la seguridad vial. En razón a lo anterior, durante la vigencia 2021 se está desarrollando un estudio cualitativo de la relación entre comportamientos de riesgo en la vía y estereotipos de género el cual se encuentra en la fase de construcción del marco teórico, revisión de la literatura y construcción de los instrumentos, para el próximo mes se realizara la recolección de información; a partir de este estudio se brindaran recomendaciones generales, diferenciadas por región, grupo etario, tipo de actor vial y género. Teniendo en cuenta lo anterior, para la vigencia 2022 la ANSV adelantará la implementación de acciones y estrategias pedagógicas territoriales para promover la movilidad segura a partir del enfoque de género y las masculinidades alternativas con diferentes grupos poblacionales y actores viales. (BPIN: 2018011000903).
- Así mismo, desde el Ministerio de Transporte se realizó el 14 de julio de 2021 una charla dirigida a funcionarios, funcionarias y contratistas de las entidades del sector a una charla denominada “Inclusión en el Sector Transporte” en el que se compartieron algunas herramientas para contribuir a la inclusión de todas las personas, especialmente aquellas con discapacidad y a transformar estereotipos de género. En este evento virtual se contó con una participación de 112 colaboradores y colaboradoras.
- Participación de la señora ministra y viceministras en eventos Nacionales e Internacionales en el que presenta el compromiso del Sector Transporte con en temas de equidad de Género y derechos de las mujeres, referenciando el rol del Comité Sectorial de Género para la Coordinación e Implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género para las Mujeres (creado para la Resolución 2830 de 2019). Se destacan los siguientes escenarios:



- **Semana Nacional de la Movilidad:** Participación de la señora ministra en el conversatorio liderado por el Banco Interamericano de Desarrollo y la Red Transport GenderLab denominado “Transporte y Género: Una apuesta por la equidad en Latinoamérica” realizado el 24 de septiembre de 2020.
- **Banco Mundial:** Participación de la señora Ministra en la Mesa Redonda con líderes de los sectores frente al tema de género en el transporte (World Bank – IMF Annual Meetings); realizado como sesión virtual el 06 de octubre de 2020.
- **Foro Exportuaria 2020:** Participación de la viceministra de Infraestructura – Hacia la reactivación que necesitamos, realizado el 10 de noviembre de 2020.