



**INFORME DE RENDICIÓN DE CUENTAS
SECTOR TRANSPORTE
2022**

VERSIÓN PRELIMINAR



Guillermo Francisco Reyes González

Ministro de Transporte

María Constanza García Alicastro

Viceministra de Infraestructura

Carlos Eduardo Enríquez Caicedo

Viceministro de Transporte

Víctor Manuel Armella Velásquez

Secretario General

Vivian Hernández Ibáñez

Directora de Transporte y Tránsito

Alejandra Quintero Lopera

Directora de Infraestructura

Marisol Alfonso Hurtado

Jefe Oficina Asesora de Planeación

John Jairo Morales Alzate

Jefe Oficina Asesora Jurídica

Luz Stella de la Concepción Conde Romero

Jefe Oficina de Control Interno



ENTIDADES ADSCRITAS

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI)

William Fernando Camargo

Presidente

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVIAS)

Guillermo Toro Acuña (e)

Director General

UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (UPIT)

Miriam Pantoja Otero

Directora General

UNIDAD ESPECIAL ADMINISTRATIVA AERONÁUTICA CIVIL (AEROCIVIL)

Francisco Ospina Ramírez (e)

Director General

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV)

Juan Carlos Beltrán Bedoya

Director General

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

Ayda Lucy Ospina Arias

Superintendente

OTRAS ENTIDADES RELACIONADAS CON EL SECTOR

CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL RÍO GRANDE DE LA MAGDALENA (CORMAGDALENA)

Coronel (RA) Germán Puentes Aguilar

Director Ejecutivo (e)

DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA POLICÍA NACIONAL (DITRA)

BG. Wilson Javier Gonzalez Delgadillo

Director



Contenido

PRESENTACIÓN	6
1. SECTOR TRANSPORTE.....	8
2. PROGRAMA DE GOBIERNO “COLOMBIA POTENCIA DE LA VIDA” 2022-2026	10
3. ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA.....	13
Impulso a reglamentación	13
Otras iniciativas.....	16
4. INFRAESTRUCTURA Y LOGÍSTICA RESILIENTE CON VOCACIÓN SOCIAL PARA LA COMPETITIVIDAD	19
Priorización departamental de infraestructura social.....	19
Planeación del sector en infraestructura	20
Impulso de iniciativas reglamentarias	22
Conectividad y accesibilidad a una Colombia profunda	23
Infraestructura y logística competitiva.....	29
Reactivación de compromisos paros cívicos	40
Reactivación y consolidación del modo fluvial	43
5. MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE E INTELIGENTE.....	47
Iniciativas reglamentarias.....	47
Movilidad segura	51
Prestación y calidad de servicio de transporte	54
Tecnología para el transporte	60
Cofinanciación de sistemas de transporte.....	62
Facilidades y beneficios para el usuario.....	64
6. INSTITUCIONES FORTALECIDAS, CONFIABLES E INCLUYENTES	69
Recurso Humano	69
Participación ciudadana en el Ministerio de los territorios	70
Acercándonos cada vez más a los colombianos y colombianas	72
Implementación del Programa Equipares Público - Sello de Igualdad de Género	73
Presupuesto del sector 2022.....	74



Presupuesto 2023.....	77
-----------------------	----

VERSIÓN PRELIMINAR



PRESENTACIÓN

Desde el inicio de la presidencia de Gustavo Petro, el Sector Transporte definió diferentes retos para potenciar la movilidad, el desarrollo de la infraestructura de transporte y la transición energética de sus diferentes actores, con el objetivo de ayudar a hacer de Colombia una Potencia Mundial de la Vida. Fruto de esa determinación, la gestión de estos primeros cinco meses ha sido incansable, recorriendo el país para conocer de primera mano la situación del transporte en cada región, convirtiéndonos en el Ministerio de los Territorios, pues no se gobierna a distancia.

En esa gestión hemos visitado 28 departamentos del país, escuchando y dialogando con las comunidades, para buscar, entre todos, las propuestas, soluciones y proyectos más importantes para el futuro de Colombia.

Esta tarea se ha hecho en un trabajo constante y directo con las comunidades, con autoridades locales y departamentales, con gremios, empresarios, organizaciones sociales, la academia y con toda la sociedad en general, pues solo de esta manera construimos el país en el que todos queremos vivir. No con imposiciones, ni excluyendo a nadie, sino con acuerdos en los que todos puedan participar.

En este Gobierno, el Ministerio de Transporte será de puertas abiertas, siempre listo para dialogar con todos los actores y sectores. Por eso, y siguiendo el compromiso de mantener informada a la ciudadanía, para nosotros es de gran importancia la realización de Rendiciones de Cuentas, espacios que nos permiten comunicar y acercarnos a los colombianos y colombianas, para presentarles los principales avances y resultados en la gestión del Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas y vinculadas. En esta oportunidad, esta publicación abarca entre el 7 de agosto hasta el 30 de noviembre del 2022.

Durante estos meses, hemos priorizado las necesidades del sector, lo que nos permitió definir que debemos centrarnos en siete pilares: la conectividad, accesibilidad y asequibilidad de la Colombia profunda; la adaptación al cambio climático; la transición a energías limpias; la estructuración de políticas públicas sostenibles; el fortalecimiento de la competitividad; la reactivación y consolidación de los modos férreo y fluvial, y la seguridad vial. Todo esto, enmarcado en el diálogo, la concertación y la justicia social, económica y ambiental.

Así mismo, de la mano de las comunidades, el sector privado y los mandatarios, trabajamos para construir la infraestructura de transporte que se merece el país, ajustada a los retos y desafíos que enfrenta el mundo, principalmente en lo referente al cambio climático.

Este Informe consta de una presentación y seis capítulos. En el primer capítulo, se describe el Sector Transporte del país, haciendo una pequeña explicación del Ministerio y de la naturaleza y características de sus entidades adscritas. Luego, se presenta, a grandes rasgos, el Plan de Gobierno del Presidente Gustavo Petro “Colombia – Potencia Mundial de la Vida”, y su relación con el Sector Transporte.

En los siguientes cuatro capítulos se muestran los avances del Ministerio y sus entidades durante estos primeros meses del Gobierno del Cambio, organizados según cuatro ejes temáticos: adaptación al cambio climático y transición energética; infraestructura y logística resiliente con vocación social; movilidad segura, sostenible e inteligente, e instituciones fortalecidas, confiables e incluyentes.

A lo largo de este documento se encontrarán, con más detalle, las acciones realizadas por el sector para suplir las necesidades anteriormente mencionadas, y consolidar la movilidad y la conectividad que el país espera y demanda, para cerrar las brechas que por años han mantenido a tantos excluidos. Estamos convencidos de que a través del diálogo y la concertación, avanzaremos en obras clave para llevar justicia social, económica y ambiental a todos los rincones del país, generando mayor inversión, empleo, comercio y calidad de vida, lo que nos conducirá a una Paz Total.



VERSIÓN PRELIMINAR



1. SECTOR TRANSPORTE

El Ministerio de Transporte es un organismo del sector central de la administración pública nacional, y pertenece a la rama ejecutiva del poder público en el orden nacional (artículo 38 de la Ley 489 de 1998). De acuerdo con el Decreto 087 de 2011, este Ministerio tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo, y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

Adicionalmente, es la entidad cabeza del sector transporte, y tiene a su cargo la dirección, orientación, coordinación y control del ejercicio de las funciones atribuidas a las siguientes entidades adscritas:

Unidades Administrativas Especiales:

- Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil): Trabaja por el crecimiento ordenado de la aviación civil, la utilización segura del espacio aéreo colombiano, la infraestructura ambientalmente sostenible, la conexión de las regiones entre sí y con el mundo por vía aérea, impulsando la competitividad y la industria aérea y la formación de un talento humano de excelencia para el sector.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV): se encarga de prevenir, reducir y controlar la siniestralidad vial, a través de acciones administrativas, educativas y operativas, concientizando a los diversos niveles de la población e integrándola dentro de una cultura vial.
- Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (Upit): tiene como objeto planear el desarrollo de la infraestructura de transporte de manera integral, indicativa, permanente y coordinada con los agentes del sector transporte, para promover la competitividad, conectividad, movilidad y desarrollo en el territorio nacional en materia de infraestructura de transporte, así como consolidar y divulgar la información requerida para la formulación de política en materia de infraestructura de transporte.

Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial:

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

Establecimientos Públicos:

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

Superintendencias:

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

Adicionalmente, dentro de las Corporaciones Autónomas Regionales, organismos administrativos intermedios entre la Nación y las entidades territoriales, y entre la administración central nacional y la descentralizada por



servicios y territorialmente, el Ministerio de Transporte trabaja de manera permanente y articulada con la Corporación Autónoma Regional del río Grande de la Magdalena (Cormagdalena), que se dedica a recuperar y mantener la navegabilidad del río Magdalena como aporte a la competitividad del país, garantizando su desarrollo sostenible y contribuyendo al mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades ribereñas.

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

VERSIÓN PRELIMINAR



2. PROGRAMA DE GOBIERNO “COLOMBIA POTENCIA DE LA VIDA” 2022-2026

Como eje central y referente principal del accionar del Ministerio en estos meses, y de cara al resto de su gestión en el periodo 2022 – 2026, se tiene como base el Programa del Presidente Gustavo Petro, que inició su periodo el siete de agosto del 2022.

Sus planteamientos y postulados son la hoja de ruta para la gestión de las entidades del orden nacional en el país. Este programa de Gobierno está dividido en tres grandes partes que exponen las transiciones necesarias para convertir a Colombia en una Potencia de la vida.

En primer lugar, se encuentra “*El Cambio es con las mujeres*” que tiene como premisa que las transformaciones en Colombia deben llevarse a cabo con las mujeres en todas sus diversidades.

Segundo, “*Economía para la vida*” que tiene dos desafíos centrales: pasar de una economía extractivista a una economía productiva, y de su predominancia fósil a la economía descarbonizada.

Tercero, “*Colombia, sociedad para la vida*” que está basado en democracia multicolor y seguridad humana para la vida y la paz. En esta línea se tienen retos para derrocar el régimen de corrupción, garantizar los derechos por fuera del mercado y así transitar, de la desigualdad, a la justicia social y cumplir los acuerdos de paz, desactivar todas las formas de violencia y atender integralmente a las víctimas.



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

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

En cuanto a **justicia ambiental**, el sector transporte tiene un compromiso con la adaptación climática que nos permita reducir la generación de emisiones de gases efecto invernadero, en donde hoy el sector transporte es responsable del 12,5%. En lo referente a la **justicia económica**, tenemos el desafío de mejorar la competitividad del país a través del fortalecimiento y desarrollo de infraestructura.

Teniendo como base el programa y los pilares del Gobierno, desde el sector transporte nos dimos la tarea de conocer primero la situación de la infraestructura del país en donde hoy tenemos 205.745 km de vías, de los cuales 18.323 km (9%) son de red primaria; 45.137 Km (22%) de red secundaria, y 142.484 Km (69%) de red terciaria; mientras que son 3.533 km de vías férreas, de las cuales solo el 37% está activa; 24.725 km de red fluvial (74% navegable) y 573 terminales aéreas, de las cuales 52 son administrados por la Aerocivil, 16 concesionados por la ANI y 171 administrados por las alcaldías municipales.

Con esta realidad y con las necesidades identificadas a partir de los diálogos realizados en los 26 departamentos que recorrimos; definimos las prioridades que debemos afrontar durante este Gobierno, que agrupamos en 4 líneas estratégicas:



- Adaptación al cambio climático y transición energética
- Infraestructura y logística resiliente con vocación social para la competitividad
- Movilidad segura, sostenible e inteligente
- Instituciones fortalecidas, confiables e incluyentes

Nuestro propósito como Gobierno es seguir avanzando en intermodalidad, conectividad, competitividad, accesibilidad y energías limpias, con el fin de modernizar la infraestructura de transporte de nuestro país y hacerla mucho más eficiente a través de todos los modos, el aéreo, el férreo, el fluvial y el carretero.

Con esto, no solo mejoraremos la movilidad en Colombia, sino que avanzaremos en justicia social, ambiental y económica, pues todos estos proyectos en los que venimos avanzando serán una gran fuente de empleo, de inversión, de calidad de vida, de turismo, sobre todo, en aquellos territorios apartados de la Colombia profunda.



3. ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA

A partir de este capítulo, compartimos con los lectores los avances del Sector Transporte en los diferentes Ejes Temáticos definidos. El primero es “Adaptación al Cambio Climático y Transición Energética”, y está alineado con el objetivo del Gobierno de la Vida de proteger el suelo, el subsuelo, los ríos, los mares, el aire y el cielo de Colombia. Entre los pilares definidos para este empeño están la transición energética de los diferentes sectores, la sostenibilidad de las diferentes actividades, y la protección de los recursos naturales del país.

En esto, el Sector Transporte tiene mucho para aportar, desde diferentes frentes. De una parte, estamos incentivando la transición energética de los todos los modos de transporte, con especial énfasis en los sistemas de transporte masivo y estratégico que operan en el país. También estamos estimulando la utilización de la bicicleta, la caminata y otros medios de movilidad activa, que no generan emisiones contaminantes, y promovemos de manera decidida el desarrollo de infraestructura de transporte sostenible y resiliente con el cambio climático. Todo esto nos permitirá avanzar en la búsqueda de la Justicia Ambiental.

A continuación presentamos los principales avances en esta materia.

Impulso a reglamentación

➤ **Tecnologías vehiculares de cero o bajas emisiones.**

Incentivar y estimular la masificación de los vehículos de cero o bajas emisiones en los diferentes modos de transporte es una de las principales estrategias para fomentar la Justicia Ambiental. Entonces, desde el Sector, y con el objetivo de generar impactos importantes y positivos en el medioambiente y desarrollar estrategias que permitan alcanzar un futuro sostenible, que lleven a que el país alcance los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para 2030 y cumpla los compromisos adquiridos en la lucha contra el cambio climático, se hizo evidente y necesario adoptar una política que permita mejorar la calidad del aire, reglamentando las tecnologías vehiculares de cero o bajas emisiones. Esto nos permitirá, además, impulsar la modernización y adecuación funcional del transporte.,

Con la expedición de esta resolución buscamos varios objetivos:

- 1- Reglamentar las tecnologías vehiculares de cero o bajas emisiones, dando cumplimiento al artículo 96 de la Ley 1955 de 2019.
- 2- Regular y definir las tecnologías vehiculares de cero emisiones, que son:



- Vehículos con motor eléctrico.
- Vehículos con celda de combustible (hidrógeno).
- Vehículos con motor de encendido por chispa: corresponden a los dedicados a gas, dedicados a gas licuado de petróleo, y los que usan para su funcionamiento gasolina y los biocombustibles
- Vehículos con motor de encendido por compresión que cumplan con el estándar correspondiente a Euro 6/VI o Tier 3/EPA 2010.
- Vehículos duales
- Vehículos híbridos: estos son completos y enchufables

Para motocicletas, se tienen en cuenta vehículos de tres ruedas y demás fuentes móviles con componentes mecánicos de motocicletas de encendido por chispa, por compresión o híbridas. Aquí se consideran tecnologías de bajas emisiones las que cumplan con el estándar de emisión correspondiente a Euro 5.

Las tecnologías de bajas o cero emisiones de que trata el proyecto de resolución corresponden a aquellas que conservan el diseño original del fabricante para su operación y funcionamiento.

En este sentido, se remitió proyecto de resolución al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, para generar las discusiones que correspondan, teniendo en cuenta que se requiere aval de esta entidad para estar acorde con las políticas que tiene el Gobierno Nacional en materia ambiental.

➤ **Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial (Enma)**

El Sector Transporte adoptó las acciones contenidas en la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial (Enma), con el objetivo de promover e impulsar la promoción de la movilidad activa en el territorio nacional. Con esta iniciativa también se busca lograr el desarrollo y consolidación de ciudades saludables y seguras que prioricen el cuidado de la vida, la accesibilidad y la inclusión de todas las personas, a través de espacios públicos que promuevan el encuentro, la convivencia y la seguridad ciudadana. Además, con la promoción de la movilidad activa apoyamos la Ley 2169 de 2021 (Ley de acción climática), por medio de líneas de trabajo en planeación de los territorios, su infraestructura, diseño de esquemas de gobernanza, definición de instrumentos normativos y de financiación, y estrategias de transformación cultural.

➤ **Lineamientos para la implementación del Sistema Globalmente Armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos (SGA)**

El Ministerio de Transporte, a través del Grupo de Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible (Gaads), presentó la Circular por la cual se adopta la Cartilla de *“Implementación del sistema globalmente armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos (SGA) en operaciones de transporte”* que tiene como fin dar claridad y precisión a los actores de la cadena sobre la implementación de dicho sistema.



La Cartilla contiene importante información para los generadores de carga, sean productores, importadores y/o comercializadores, quienes tienen la obligación de clasificar las mercancías peligrosas y asignarles el respectivo número de definido por las Naciones Unidas.

Tanto la Cartilla como la Circular tienen un alto impacto y beneficio para los actores de la cadena de transporte, quienes ahora cuentan con un documento que, con lenguaje sencillo y apoyado en diagramas, cuadros, tablas e imágenes, les informa sobre obligaciones puntuales, contenidas de forma implícita en el Decreto Único del Sector Transporte 1079, Sección 8, del 2015. Además, el documento recomienda, de manera permanente, consultar la información detallada en los textos oficiales de Naciones Unidas.

Hay otro par de aportes que genera esta cartilla: brinda claridad en el complejo tema de la clasificación de residuos peligrosos. Esto es importante porque las empresas suelen subestimar los altos peligros que pueden presentar estas sustancias por tratarse de desechos. Esto ocasiona daños a los medios que las transportan o al personal de respuesta en casos de emergencia, como desafortunadamente ha ocurrido, además de causar, en todo caso, afectaciones al medioambiente.

Finalmente, el documento permite conocer, de manera oficial, las obligaciones, requisitos y pasos previos necesarios para transportar las mercancías peligrosas de forma segura.

Entre otros aportes, a través de la Circular 0177 del 11 de noviembre de 2022, se da claridad al tema de la pertinencia de la asimilación de los documentos denominados Tarjetas de Emergencia (7 ítems), Hoja de Seguridad y Fichas de Datos de Seguridad (con 16 ítems ambos), entendiendo que la norma que reglamentó el tema es del año 2002 (20 años), y como se mencionó anteriormente en el año 2108 el Ministro de Transporte y ministerios firmaron el Decreto 1496 de 2018, adoptando en Colombia el Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos (SGA), las Fichas de Datos de Seguridad y la etiquetas SGA.

La Cartilla se puede descargar [aquí](#) y la Circular en el link, [sección Sistema Globalmente Armonizado \(SGA\)](#).



De igual manera en el Marco de la Estrategia de Divulgación y Capacitación del Transporte de Mercancías Peligrosas se han impactado 760 personas a través de 6 espacios de divulgación y capacitación con relación al Sistema Globalmente Armonizado y su armonización con las operaciones de Transporte realizados en Bogotá, Medellín, Cali, Bucaramanga y Casanare.

Otras iniciativas

➤ **Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible (Patis)**

El Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible (Patis) fue concebido como una herramienta de planificación para la conectividad de la región amazónica y el desarrollo socioeconómico de esta región. El objetivo es privilegiar los componentes ambiental, social y cultural, muy particulares de esta zona del país. Este plan cuenta con inversiones por \$4,5 billones.

Con el Patis se busca consolidar un sistema de transporte intermodal en la Amazonia y mejorar la prestación de los servicios en las áreas rurales, mediante el fortalecimiento de corredores fluviales, una red de aeropuertos regionales y soluciones alternativas de prestación de servicios, entre otras medidas.

Actualmente, se cuenta con un documento síntesis del Patis, donde se presentan los programas que se plantean desarrollar y las principales líneas de acción a implementar para cada una de las cuatro áreas de actuación definidas. Esto para impulsar un transporte intermodal sostenible, que ofrezca a la población conectividad y accesibilidad a bienes y servicios de manera segura y confortable, garantizando la protección del ambiente y promoviendo la Justicia social, gracias al uso de nuevos modos y medios de conectividad con innovación tecnológica, energética, resiliencia climática y baja en carbono.

Además, el Sector realizó seis Talleres Regionales, estructurados como espacios de participación y encuentro con los diferentes actores del nivel local, para socializar y validar la formulación del Patis. Estos se llevaron a cabo en las ciudades de San José del Guaviare, Florencia, Mocoa, Leticia, Inírida y Mitú.

➤ **Contratación del Sistema de Gestión de Infraestructura modo Carretero**

Mediante el programa “Infraestructura sostenible” se realizará la contratación del Sistema de Gestión de Infraestructura (SGI) modo Carretero, la actualización de la Guía de Estructuración de Proyectos de Infraestructura, orientada a la Sostenibilidad Ambiental, y el desarrollo de la Rueda de Innovación y Sostenibilidad, con enfoque hacia las tecnologías limpias aplicables a la infraestructura de transporte. Estas buscan garantizar el desarrollo de una infraestructura sostenible que minimice el impacto ambiental.



Dentro de los avances de este programa el Instituto Nacional de Vías (Invias), suscribió el Contrato No. 1290 de 2022, por medio del cual se desarrolla un sistema que permite la gestión de los modos de transporte a su cargo: carretera, férreo, marítimo y fluvial, con el fin de realizar una mejor toma de decisiones, de tal manera que se optimicen los planes de inversión de recursos dependiendo del estado en que se encuentra cada uno de ellos.

Se tiene definido desarrollar la primera fase del SGIT, que solo contempla el modo carretera. Este comprende alrededor de 10.960 km de vía a cargo del Invias. Por otro lado, se inició la estructura del modelo del SGIT-Pavimentos y se definió la metodología de la toma de información en campo, con el fin de que dichos productos puedan ser implementados y adoptados por el Instituto.

➤ **Versión 3 de la Guía de Estructuración de Proyectos de Infraestructura Vial**

Se trabajó para incluir la política de sostenibilidad del Instituto Nacional de Vías (Invias), como volumen transversal y objeto de actualización en cada uno de los proyectos estructurados, según categorización establecida en la Guía de Manejo Ambiental versión 2022. Esto comprende:

- Inclusión de los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial en las fases de estudios y diseños contratados por el Invias en cada uno de sus proyectos.
- Estandarización en los procesos de estructuración de los componentes técnicos, ambiental, social, predial, sostenibilidad, jurídico y financiero de todos los procesos de contratación de la entidad.
- Verificación de todos los elementos estructurantes de los componentes social y ambiental, de acuerdo a la normatividad social y ambiental vigente al momento de estructurar proyectos a cargo del Instituto.
- Análisis conjunto entre dependencias relacionadas de los componentes técnicos, ambiental, social, predial, sostenibilidad, jurídico y financiero de los proyectos estructurados dentro del Invias
- Disminución del nivel de incertidumbre de los proyectos de obra derivados de los componentes ambiental, social, predial y de sostenibilidad.

La actualización de la Guía de Estructuración de Proyectos de Infraestructura de Transporte a su versión tres, se desarrolló mediante 30 mesas de trabajo, realizadas de manera conjunta entre las subdirecciones de sostenibilidad y de estructuración de proyectos, en los componentes ambiental, social, predial y de sostenibilidad.

➤ **Desarrollo de Rueda de Innovación y Sostenibilidad**

El 20 de octubre de 2022 se realizó la Sexta Rueda de Innovación y Sostenibilidad: “Tecnologías Limpias para la Infraestructura de Transporte, camino a impulsar a Colombia como Potencia Mundial de la Vida”. Es un espacio en el que el Gobierno de la Vida, a través del Invias, brinda a los emprendedores, innovadores, la industria, el sector de la construcción, académicos, entre otros actores vinculados con el



transporte, la oportunidad de presentar sus innovaciones que ayudan a mitigar el impacto de los proyectos de infraestructura vial en los ecosistemas y generar un desarrollo más armónico con la naturaleza.

Las tecnologías que se presentan deben ser amigables con el medioambiente y cumplir con altos estándares de calidad y durabilidad para ser reglamentadas y aplicadas en los proyectos de infraestructura de transporte del país, logrando así que los corredores viales sean eficientes, seguros, modernos, económicos y sostenibles. En este sentido, deben ser susceptibles de ser reguladas técnicamente, a través del procedimiento establecido por el Invias mediante la Resolución 1536 de 2022.

La Sexta Rueda de Innovación y Sostenibilidad contó con la participación de 33 nuevas tecnologías relacionadas con áreas técnicas de aplicación, como afirmados, pavimentos asfálticos, estructuras y drenajes, señalización, túneles y seguridad vial, correspondientes a 21 innovadores. Además, participaron 14 expertos, quienes evaluaron las tecnologías de acuerdo a criterios como madurez de la tecnología, sostenibilidad, fortaleza técnica, caso de éxito, diseño y experiencia de usuario, entre otros.

Este evento fue desarrollado de forma híbrida, y tuvo la inscripción de más de 1.800 participantes entre estudiantes, ingenieros, empresarios y demás interesados. En total, hicieron parte de la Rueda 321 asistentes presenciales y 1.807 visualizaciones a través de YouTube, quienes pudieron conocer de primera mano los avances tecnológicos en el marco de las nuevas tecnologías aplicadas a la infraestructura de transporte.



4. INFRAESTRUCTURA Y LOGÍSTICA RESILIENTE CON VOCACIÓN SOCIAL PARA LA COMPETITIVIDAD

El eje temático que se desarrolla en esta sección está vinculado con el objetivo del Gobierno de pasar de una economía extractivista a una economía productiva que busca transformar la infraestructura nacional, pues durante los últimos años se trabajó mucho en carreteras, pero la intención ahora es desarrollar y potenciar los modos aéreo, fluvial y férreo, con proyectos que conecten a todas las regiones del país y mejoren la productividad y la competitividad del país.

En este sentido, estamos trabajando para priorizar la infraestructura social y de esta manera definir y planear los proyectos que se requieren para cada departamento. Igualmente, iniciamos el plan piloto de caminos comunitarios para la paz de contratación de obras con las Juntas de Acción Comunal y formulamos el Sistema de Transporte Aéreo Social (SITRAS) esto encaminado a conectar la Colombia profunda.

Continuamos avanzando en modernizar la infraestructura de transporte de nuestro país y hacerla mucho más eficiente a través de todos los modos, el aéreo, el férreo, el fluvial y el carretero. Con esto, no solo mejoraremos la movilidad en Colombia, sino que avanzaremos en justicia social, ambiental y económica.

A continuación presentamos los principales avances en esta materia.

Priorización departamental de infraestructura social

Bajo el objetivo de hacer de Colombia una potencia mundial de la vida, y luego de recorrer el país y escuchar a los colombianos, tenemos la firme tarea de priorizar la infraestructura social.

Para esto, con el Departamento Nacional de Planeación (DNP) se han hecho múltiples mesas de trabajo continuo en el que departamento por departamento se revisan diferentes variables, sociales, económicas, de conflictividad, y claramente, de conectividad. Se tiene en cuenta, por ejemplo, el número de municipios, el número de municipios desconectados, los centros poblados, el número de corredores de red vial primaria y su longitud, y de allí la red vial primaria por intervenir en el cuatrienio.



De igual manera la red vial secundaria, y la red vial terciaria priorizada tanto en número de corredores como en longitud.

Así mismo, y con prioridad especial, se tiene en cuenta también la infraestructura portuaria fluvial priorizada, la infraestructura aérea, los corredores estratégicos y la población beneficiada.

El enfoque de priorización para este caso supera la estrategia de competitividad, que se basa en las vías primarias, los corredores férreos y la navegabilidad de los grandes ríos, es decir, este enfoque de priorización busca llegar a los municipios con grandes necesidades sociales, económicas y de conectividad, y llevar a ellos infraestructura de transporte que aporte, como medio, a superar brechas de pobreza, inequidad, y conectividad.

Estamos enfocados en vías terciarias con nuestro programa de caminos comunitarios para la paz total, muelles fluviales y servicios aéreos esenciales. Y con este ejercicio logramos priorizar los proyectos que se requieren para cada departamento.

Actualmente, desde el Ministerio de Transporte continuamos trabajando en esta priorización teniendo en cuenta el avance de estudios y diseños con los que contamos y la consecución de recursos para éstos.

Planeación del sector en infraestructura

➤ **Hub de Mapas**

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

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

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



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

Adicionalmente, se encuentran las cifras generales de la infraestructura de transporte, donde están los principales indicadores de la red vial nacional, que tiene por objetivo reflejar la magnitud y el estado de los proyectos a través de cifras, estadísticas e indicadores, oficialmente publicadas por las entidades del sector como Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (INVIAS).

Finalmente se encuentra el mapa de la historia del sector transporte, donde aparece la historia del modo férreo del país y las concesiones en Colombia. Esta conformación permite que sea posible profundizar en los componentes sociales, económicos, ambientales y funcionales del territorio, bajo una perspectiva multidimensional, fortaleciendo así el proceso de toma de decisiones del sector transporte.

➤ **Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI)**

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

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

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

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

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

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



➤ ***Iniciativas para la formulación de política pública sectorial***

Atendiendo las inquietudes de las comunidades, empresarios y asociaciones, frente a la importancia de garantizar la adecuada movilidad de los diferentes usuarios a través de la red vial nacional, como soporte fundamental para todo el sistema agroalimentario y el desarrollo del mercado interno; el sector transporte desde la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), determinó pertinente dar el primer paso hacia la formulación de una política de Mantenimiento de la infraestructura vial y Gestión de activos viales, mediante la cual se establezcan lineamientos para la mejora en la planeación del mantenimiento de la infraestructura vial no concesionada, con el fin de aumentar los niveles de servicio y seguridad, aspectos que hoy son de vital importancia para los retos a abordar por el Gobierno nacional.

En consecuencia, se elaboraron los primeros insumos para la formulación de una política de Mantenimiento de la Infraestructura vial y Gestión de activos viales, en los cuales se aborda la necesidad de contar con los ingresos suficientes para lograr un mantenimiento preventivo y no correctivo de la red vial no concesionada, ya que este último incrementa el costo y tiene afectación del nivel de servicio y de seguridad; así mismo, se busca maximizar el impacto del uso de las fuentes tradicionales de financiación y la determinación de nuevas fuentes, que aseguren una gestión de activos viales sostenible.

➤ ***Metodología de evaluación socioeconómica de proyectos de infraestructura de transporte.***

A este respecto, se propone dar lineamientos y establecer los criterios generales para la implementación y desarrollo de evaluaciones socioeconómicas multicriterio para los proyectos de infraestructura de transporte, a través de la generación de una metodología, que busca que se incluyan elementos económicos, sociales y ambientales que permitan evaluar los proyectos de infraestructura de acuerdo con el impacto que pueden tener sobre la población en términos de desarrollo y no que prime el resultado del valor actual neto del ejercicio en términos financieros. A la fecha se continúa avanzado en la elaboración del diagnóstico requerido.

Impulso de iniciativas reglamentarias

➤ **Prestación del servicio de transporte férreo**

Reglamentar la prestación del servicio de transporte de carga ferroviaria nacional, establecer condiciones de seguridad, definir claramente los roles institucionales, establecer beneficios para la financiación del desarrollo del sistema ferroviario nacional y excepciones tributarias para la industria ferroviaria del país son los objetivos del Proyecto de Ley Ferroviario.

El proyecto de Ley Ferroviaria busca establecer un marco regulatorio que deba implementarse para la reactivación y consolidación del modo ferroviario, en el marco del Plan Maestro de Transporte Intermodal - PMTI, entendido como la hoja de ruta de largo plazo definida por el país y las disposiciones del Plan Maestro Férreo.



Además, permitirá establecer condiciones de seguridad vial, definir claramente los roles institucionales, establecer beneficios para la financiación del desarrollo del sistema ferroviario nacional y excepciones tributarias para la industria ferroviaria del país.

El proyecto de Ley ha sido publicado y socializado con los actores interesados para recibir observaciones y así ser un documento que beneficie al desarrollo integral del modo en el país.

➤ **Política Nacional Portuaria -CONPES**

Desde el Ministerio de Transporte se realizaron las gestiones necesarias para la aprobación de la Política Nacional Portuaria que está encaminada a brindar lineamientos que permitan promover una institucionalidad moderna y planificar el desarrollo del sector portuario bajo una visión de intermodalidad y 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.

Entre los objetivos también está implementar las mejores prácticas internacionales y promover la competitividad de nuestros puertos, pues la gran meta es consolidar el liderazgo de Colombia en el sector a nivel Latinoamericano; así como la revisión y actualización de las condiciones y marco tarifario, de contraprestación y sostenibilidad para la actividad portuaria.

Conectividad y accesibilidad a una Colombia profunda

➤ **Programa vías comunitarias para la paz y el plan piloto San Luis**

Inicio del plan piloto de caminos comunitarios para la paz de contratación de obras con las Juntas de Acción Comunal para el municipio de San Luis (Huila). El lanzamiento del Plan Piloto se realizó el día 19 de septiembre de 2022, cuenta con una inversión de \$10.000 millones y se desarrollará con la intervención de la vía Palermo - San Luis del Departamento del Huila, en una longitud aproximada de 36.1 kilómetros, con la participación de diez (10) Juntas de Acción Comunal con jurisdicción en el mencionado corredor, con las cuales se suscribieron los respectivos convenios.



- **Mantenimiento rutinario vial (Programa Caminos comunitarios de la Paz Total), para el Mejoramiento de 44,8 km y rehabilitación y construcción de obras de drenaje**

Gestión realizada para la suscripción de 13 convenios interadministrativos y estructuración y contratación de 26 contratos pilotos con Juntas de Acción Comunal para el mejoramiento y mantenimiento de las vías objeto del Programa Caminos comunitarios de la Paz Total.

Estos proyectos del programa “Caminos comunitarios para la paz total” permitirán realizar obras de mejoramiento en 44,8 km y rehabilitación y rehabilitación y construcción de obras de drenaje, generando cerca de 900 empleos entre directos e indirectos en la región.

A continuación se describen los 13 convenios interadministrativos realizados por departamento:

1. Departamento de Antioquia

CONVENIO 1404-2022 MUNICIPIO DE SALGAR: Se van a adelantar actividades de mejoramiento y mantenimiento en la vía Los Andes - Yaruma, las cuales son zonas rurales que corresponden a la zona ubicada entre Municipio Urrao al norte y Vía Salgar - Carmen de Atrato al sur, Municipio Concordia al oriente y M. el Carmen de Atrato al occidente. La vereda los andes se encuentra a 94 kilómetros de Medellín, capital del departamento. En esta vía se va a realizar el mejoramiento mediante la construcción de 650 m de placa huella y se implementarán 4 obras de drenaje tipo alcantarilla. Mediante este mejoramiento se va a beneficiar directamente a 2 veredas del municipio en donde habitan más de 225 familias, e indirectamente a los habitantes de 9 veredas aledañas, en donde el transporte hacia el casco urbano ha sido una problemática constante, así pues, mejorará las condiciones de vida de los habitantes y permitirá reducir los tiempos de viaje hacia las escuelas rurales y los centros de salud más cercanos.

CONVENIO 1343-2022 MUNICIPIO DE YONDÓ: la movilidad es una realidad, los más de 18.000 habitantes del municipio de Yondó se podrán trasladar fácilmente a San Pablo, Simití, Morales y Simití y ahora, llegarán a ser eje del desarrollo mediante la



construcción de 5 Kilómetros de pavimento flexible y 12 alcantarillas en la vía Yondó, Antioquia – Cantagallo, Bolívar.

2. Departamento de Bolívar

CONVENIO 1390-2022 MUNICIPIO DE CANTAGALLO: en la vía que conduce desde Cantagallo (Bolívar) hacia el municipio de Yondó (Antioquia) se realizará el mejoramiento de la vía mediante 1740 m de pavimento flexible, construcción de 3 box culvert, 1 alcantarilla además de realizar el mantenimiento periódico correspondiente. El mejoramiento permitirá la conexión del Sur de Bolívar con el resto del País incrementando el transporte intermunicipal, dinamizando la comercialización regional.

3. Departamento de Boyacá

CONVENIO 1305-2022 MUNICIPIO DE CHIQUINQUIRÁ: se construirán 3,35 Kilómetros de placa huella, 25 alcantarillas y beneficiar 13000 habitantes de las veredas sucre occidental sector 1, sucre occidental sector 2, vereda tenería variante circunvalar, vereda la meza sector cabeza de piña, vereda varela sector 2, vereda sucre oriental, asprodis, vereda córdoba sector tanques, vereda sasa alto sector transformador. El mejoramiento de estas vías terciarias permitirá a los habitantes de la zona rural desplazarse y transportar de manera más rápida y cómoda sus productos los cuales hacen que Chiquinquirá sea centro económico y comercial de la región occidental del departamento de Boyacá, a la que provee de materiales, alimentos elaborados, ropa, textiles e insumos agroveterinarios.

CONVENIO 1316-2022 MUNICIPIO DE MONGUA: Se mejorará en estado de la vía mediante la construcción de un puente vehicular de 54 m de luz en la vía Mongua – La salina – El Volador (Municipio de Labranza grande). Teniendo en cuenta que en la última ola invernal los sectores Sismos y La Salina, por donde atraviesa la vía, quedaron destruidos al estar cerca del río, se pretende solventar el problema de transitabilidad por la vía que además conectará con el departamento de Casanare y permitirá que miles de turistas puedan conocer más de los sitios turísticos de Mongua, como Laguna Negra, las piedras de Santo Domingo, el Páramo de Ocetá, la Laguna de la Estrella , el Morro de Uche, la salinas y el púlpito de San Jerónimo.

CONVENIO 1444-2022 MUNICIPIO DE SOGAMOSO: Se realizará la intervención de la vía en la vereda Vanegas, sector Aposentos mediante la construcción de 400 m de



Placa huella y 2 alcantarillas que permitirán el adecuado drenaje del agua en época invernal, y permitirá la conexión veredal con el casco urbano, mejorando las condiciones de desplazamiento de más de 50 familias que habitan el sector.

4. Departamento de Córdoba

CONVENIO 1381-2022 MUNICIPIO DE SAN CARLOS: En la vía comprendida entre intersección vía Cereté – Cabuya – intersección Coroza medio se realizará la construcción de 1 box culvert de 1 m x 1 m, 2328 metros de pavimento en concreto rígido y la debida demarcación y señalización de la vía garantizando la seguridad vial de la misma; obras que beneficiarán a las de 500 familias, y permitirá articular la economía con los departamentos de Montería, Planeta Rica y Cereté, así mismo, participar activamente en los mercados regionales y nacionales al contar con mejores vías para transportar insumos y productos. Además de esto la conexión intermunicipal dinamizará la actividad turística pues es una zona con fuente hídricas importantes, y presencia de balnearios y cuevas.

5. Departamento de Cundinamarca

CONVENIO 1334-2022 MUNICIPIO DE GUAYABAL DE SIQUIMA: En la vía que conecta el casco urbano municipal con la vereda El Trigo se construirán 702 Metros lineales de placa huella y 3 alcantarillas, y se tendrá una población beneficiada de 840 personas, en una zona caracterizada por desarrollar actividades turísticas como senderismo.

6. Departamento de Huila

CONVENIO 1323-2022 MUNICIPIO DE LA PLATA: En el corredor vial de La Plata - El Carmelo - Cerrito - La Estrella se realizará la construcción de 771 m de placa huella y la construcción de una alcantarilla de 36” y en la vía La plata - Vereda Segovian 771 m de placa huella y una alcantarilla de 36”, en donde se impactará el sector del turismo que es muy frecuente en dichas veredas por la presencia de balnearios, centros recreativos y diversas fuentes hídricas, y permitirá el desplazamiento de miles de turistas que se presentan en diferentes épocas del año.



7. Departamento del Meta

CONVENIO 1300-2022 MUNICIPIO DE VILLAVICENCIO: Construcción pontón 8 metros de luz, construcción 2 alcantarillas de 36", construcción 690 metros de pavimento, construcción de 10 m de muro de contención, 1 Ha de desmonte y limpieza de zonas no boscosas sobre la vía entre Villa Patricia y la vereda EL Prado. Caracterizada por ser zona turística, en donde existen balnearios, en donde el problema turístico es la falta de transporte público hacia las zonas hoteleras y centros de actividades en donde se debe caminar para llegar a los sitios de importancia turística. 60 familias, se verán beneficiadas con la realización de este proyecto.

8. Departamento de Norte de Santander

CONVENIO 1410-2022 MUNICIPIO DE TEORAMA: en la vía denominada Teorama – San Juancito se realizará la construcción de 258 m de placa huella, 1 alcantarilla y la conformación de 2,43 Kilómetros, para beneficiar a más de 600 habitantes mejorando su actividad económica al permitir el transporte de productos y materias primas como lo son el café, cacao, caña panelera, frijol, maíz, plátano, frutas como cítricos (naranja y mandarina) lo cual constituye su principal fuente de ingresos.

CONVENIO 1458-2022 MUNICIPIO DE EL TARRA: mediante la suscripción de este convenio se realizará la construcción de 432 m de placa huella, 2 alcantarillas y conformación de 4,38 Km en el tramo vial que comunica al casco urbano del municipio de El Tarra, Norte de Santander con la Vereda Manzanares, en donde se mejorará el acceso a la educación pues la vía permite el desplazamiento hacia las escuelas rurales y los pequeños centros deportivos que se encuentran en la vereda, beneficiando a más de 200 niños e integrarán a las veredas contiguas.

9. Departamento de Sucre

CONVENIO 1358-2022 MUNICIPIO DE MAJAGUAL: Construcción de 1.5 km de placa huella, 2 box culvert de 3x3, 8 box culvert de 1x1 son las obras que se realizarán en la vía Las Palmitas-cantarrana, en la cual la presencia de fuentes hídricas afecta la transitabilidad del sector sobre todo en épocas de lluvia, por eso la necesidad de obras de drenaje que permitan el adecuado paso del agua. Estas obras beneficiarán a más de 600 estudiantes y más de 2000 habitantes de este corregimiento que se podrán desplazar de manera adecuada conectando y permitiendo el acceso a la educación y servicios de salud.



Igualmente, se han venido desarrollando convenios solidarios con Juntas de Acción Comunal. Con la suscripción de estos convenios se da inicio a la implementación de la Ley 2166 de 2021, mediante la cual una entidad del orden nacional suscribe directamente con las Juntas de Acción Comunal para la ejecución de obras de mantenimiento rutinario como rocería y/o limpieza de alcantarillas, limpieza de señalización vertical y atención de derrumbes menores; y obras de mejoramiento como construcción de obras de drenaje y/o de placa huella en sitios críticos de alta pendiente y/o estabilización con obras de ingeniería verde.

La ejecución de estos convenios se efectuará en el marco del programa Caminos comunitarios de la paz total, con el cual se obtendrán los siguientes beneficios:

- Intervenir los corredores rurales priorizados.
- Incrementar la comercialización de productos agrícolas.
- Contribuir a la reducción de la deserción escolar y al acceso de los servicios médicos a la población rural.
- Reducir los impactos ambientales a través de la intervención de los caminos comunitarios con métodos constructivos no convencionales y ambientalmente sostenibles.
- Empoderar a la comunidad con la ejecución de obras a través de las Organizaciones de Acción Comunal y control mediante la instalación de los comités de seguimiento comunitario de los proyectos en sus territorios.
- Reducir los costos de transporte de carga y pasajeros para el campesinado colombiano.

De igual manera, en 11 departamentos del país se suscribieron 17 convenios solidarios con Juntas de Acción Comunal para la construcción de 3.2 km placa de huella.

➤ **Servicios aéreos que se deben ofrecer para servir a las regiones**

Se ha realizado un proceso participativo para estructurar los servicios que se deben ofrecer para servir a las regiones y desde la Aerocivil se ha ejercido un rol de INTEGRADOR para promover el servicio en zonas sin conectividad aérea regular.

Con el propósito de lograr un país socialmente conectado, desarrollado de manera sostenible y adecuada, bajo una Política Pública que articule los servicios prestados en las regiones a través de los Servicios Aéreos Esenciales (SAE), con la infraestructura disponible (ASAE), la Aerocivil formuló el Sistema de Transporte Aéreo Social (SITRAS), como un sistema integral en el que confluyen y colaboran armónicamente la Nación y los entes territoriales, y se propician esquemas de asociatividad territorial como aporte a la convergencia social - regional, de manera que se reduzcan las brechas socioeconómicas entre las regiones. Con lo anterior se busca entre otros:

- Impactar la convergencia social - regional, tomando como base el conocimiento del territorio y sus potencialidades de desarrollo, facilitadas por la conexión aérea, como instrumento de equidad.

- Disponer del Sistema de Transporte Aéreo Social para mejorar la calidad, seguridad, adecuación y accesibilidad de los territorios, generando desarrollo social y al mismo tiempo mejore la calidad de vida de las poblaciones en los diferentes territorios de Colombia.
- Contribuir a una conectividad que no genere cicatrices ambientales en el territorio y como modo de transporte, ofrecer mejores alternativas de mitigación de sus efectos sobre el ambiente.
- Disponer de los servicios aéreos esenciales de manera continua y sostenible para conectar al mundo con las regiones más apartadas encadenado a través de la producción integral del servicio de turismo.
- Prestar un servicio aéreo esencial adecuado y en el marco de la seguridad operacional y la protección a la vida.

De la misma manera se avanza en la propuesta de artículos a ser incluidos en el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, para el Sistema de Transporte Aéreo Social SITRAS.

Infraestructura y logística competitiva

➤ Proyecto del Canal del Dique

Como una de las premisas del Gobierno del presidente Gustavo Petro de escuchar a las comunidades y luego de cumplirse en los últimos tres meses cerca de 20 meses de diálogo, el Gobierno nacional, a través de la Agencia Nacional de Infraestructura-ANI, adjudicó el proyecto de Alianza Público Privada (APP) Restauración de Ecosistemas Degradados del Canal de Dique, un proceso que se logra después de oír a los pobladores y tras un minucioso proceso de estructuración que duró cerca de siete años.

La adjudicación del Canal del Dique fue la prioridad desde el primer día, pero para lograr esto, sí o sí, queríamos escuchar a las comunidades. Para el Gobierno del presidente Gustavo Petro era fundamental atender las preocupaciones que tenían las comunidades, los órganos de control, la JEP, el Ministerio de Ambiente y los



diferentes actores sobre el proyecto del Canal del Dique. El Estado tiene una deuda histórica con la región, pues además de rescatar ecosistemas que venían en constante degradación, con esta iniciativa fluvial se mitigara el impacto ante probables inundaciones.

Para lograr este objetivo, el Gobierno del Cambio cumplió con todas las etapas previas que incluyeron procesos de socialización con comunidades en el área de influencia del canal. Además, durante la estructuración se hicieron más de 250 mesas de trabajo y se protocolizaron 16 procesos de consulta previa ordenados por el Ministerio del Interior, que tuvieron acompañamiento de Procuraduría General de la Nación, Defensoría del Pueblo y Contraloría General de la República.

A partir de la suspensión de la Audiencia de Adjudicación del proceso de selección de la licitación pública N°. VJ-VE-APP-IPB-006-2021, iniciaron reuniones con la comunidad, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible - MADS y la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA, en donde se desarrollaron alrededor de 20 mesas de diálogo y concertación con comunidades y líderes regionales. En ese contexto, se socializó el proyecto y se atendieron las inquietudes de la comunidad, gremios, congresistas de la región, autoridades locales, órganos de control y entidades del Estado, que tienen injerencia en el proyecto del Canal del Dique.

A las mesas de diálogo asistieron cerca de 1.000 personas del área de influencia, ubicadas en los tres departamentos del Atlántico, Bolívar y Sucre. Las reuniones han permitido definir la adjudicación del proyecto "Restauración de los ecosistemas degradados del Canal del Dique", de esta manera se suscribió un acuerdo de voluntades con las comunidades del área de influencia reafirmando el compromiso de la implementación del Proyecto.

Por otra parte, dando cumplimiento a las obligaciones de los auto AT-173-2022 y AT-070-2022, emitidos por la Jurisdicción Especial para la Paz-JEP, con las víctimas del conflicto armado del área de influencia del proyecto, se avanzó en la conformación de la Mesa Técnica, así mismo, se continua con las reuniones interinstitucionales para el diseño y redacción del protocolo arqueológico forense de búsqueda de personas dadas por desaparecidas en el marco de la ejecución de esta iniciativa fluvial.

Finalmente, se adelantaron las gestiones para que la Corte Constitucional – Sala Plena, resolviera el conflicto de competencia presentado entre los Juzgados Sexto



Administrativo de Cartagena (Bolívar) y Tercero Penal del Circuito de Sincelejo (Sucre), en relación con el conocimiento de la acción de tutela instaurada por el Consejo Comunitario de Comunidades Negras Los Olivos de Hato Viejo; proceso dentro del cual se decretó la medida de suspensión provisional del proceso de licitación y adjudicación del proyecto. Es así como a través de la sentencia del 11 de noviembre de 2022, El Juzgado Sexto Administrativo de Cartagena (Bolívar) negó la tutela y se ordenó el levantamiento de la medida cautelar de suspensión provisional del proceso de licitación y adjudicación del Proyecto.

El proyecto tiene una longitud total de 115,5 km, que abarca la hidrovía, entre Calamar y la bahía de Cartagena. La ejecución de las obras incluye, entre otros, un sistema de esclusas y compuertas para evitar la entrada no controlada de grandes cantidades de sedimentos y caudal. Dos esclusas estarán en Calamar y Puerto Badel; también el proyecto tendrá compuertas en Calamar.

La ejecución de estas obras, como su respectiva operación y mantenimiento, se hará a través de una concesión que tendrá un plazo de 15 años y según los cálculos estima la generación de 61.766 empleos entre directos e indirectos en la zona.

La población beneficiada con este proyecto será de 1.5 millones de habitantes de 19 municipios: ocho del Atlántico: Campo de La Cruz, Candelaria, Luruaco, Manatí, Repelón, Sabanalarga, Santa Lucía y Suan); diez ubicados en el departamento de Bolívar: Arjona, Arroyohondo, Calamar, Cartagena de Indias, Mahates, María La Baja, San Cristóbal, San Estanislao, Soplaviento y Turbana; y uno en Sucre, San Onofre.

➤ **Proyecto 5G corredor buenaventura - Loboguerrero - Buga (Valle del Cauca)**

Mediante el desarrollo de este proyecto se presentarán mejoras en los niveles de servicios para los usuarios del corredor y se mejorarán las condiciones económicas y sociales de los habitantes de la región y los usuarios de la vía, quienes tendrán como beneficios:

- Mejoramiento y puesta a punto de la infraestructura vial.
- Creación de nuevos empleos directos e indirectos durante la etapa de construcción del Proyecto, beneficiando a las comunidades de los municipios aledaños, los cuales tendrán más facilidades para acceder a oportunidades de trabajo.
- Construcción de segundas calzadas, intersecciones, túneles y parqueadero con capacidad de 343 unidades.



- Disminución de tiempos de recorrido de hasta un 25%.
- Reducciones de emisiones de CO2.
- Aumento de ingresos a municipios vecinos al proyecto por concepto de pago de impuestos.
- Mejoramiento de la conexión entre el puerto internacional y el interior del país, facilitando la operación del puerto de Buenaventura

El proyecto 5G Buenaventura – Buga - Loboguerrero tiene contrato firmado y se estima firmar el acta de inicio en el mes de febrero de 2023.

➤ **Iniciativa Privada (IP) Aeropuerto de Cartagena Rafael Núñez**

Se aprueban las condiciones de factibilidad de esta IP. Esta iniciativa se desarrollará con el fin de ampliar y mejorar la infraestructura del aeropuerto y así entregar altos niveles de servicio de transporte aéreo con los estándares de calidad requeridos.

Mediante la operación y el mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria, se contará con los elementos para generar un ambiente de confianza y atraer nuevas aerolíneas y pasajeros que brindaran desarrollo al turismo y demás renglones de la economía en la Zona Caribe Colombiana.

El proyecto comprende la construcción de una nueva terminal internacional de aproximadamente 17.360 metros cuadrados, la ampliación de la plataforma principal de 99.770 metros cuadrados y la remodelación de la terminal actual que contará con un total de 25.144 metros, así mismo, la instalación y disponibilidad de 5 puentes de abordaje.

Con la ejecución del proyecto se espera la generación de aproximadamente 13.741 empleos entre directos e indirectos, así como el aumento en la capacidad de la infraestructura aeroportuaria beneficiando la atención de la demanda de pasajeros y carga que apalanca el desarrollo del sector turismo y la economía de la región.

En este contexto, se mejorará los niveles de servicio, lo cual se reflejará en la buena atención que el pasajero percibirá por los bajos niveles de congestión.



➤ **Contrato de concesión del Aeropuerto Cartagena Rafael Núñez**

Con el fin de procurar la adecuada prestación del servicio y la eficiencia en el uso de los recursos públicos, se modificó el plazo de obtención del valor de la compensación neta, generando la extensión de la terminación del contrato hasta el 31 de agosto de 2023. Así mismo, se determinó un aumento de contraprestación en favor del Estado que pasa del 57,57% al 63,21%.

En este sentido, considerando las obligaciones de mantenimiento y operación del aeropuerto, estas serán atendidas mediante Repex (reposiciones por deterioro), con el fin de cubrir las necesidades estimadas en más de \$17.000 millones aproximadamente.

Sin perjuicio de lo anterior y en el marco de la estructuración de la IP del Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena, se estima que la nueva concesión empalme una vez finalice el periodo de extensión fijado con el concesionario actual.

El Aeropuerto Internacional Rafael Núñez sirve al Distrito Turístico de Cartagena y actualmente cuenta con 8 rutas nacionales y 14 internacionales. Para el 2021 movilizó 4.606.820 de pasajeros y a la fecha sin culminar el año 2022, ya supera los 6 millones de pasajeros, estimando llegar a los 7 millones a final de vigencia.

➤ **Proyecto del Aeropuerto de Cali**

Con el objetivo de procurar la adecuada prestación del servicio y la eficiencia en el uso de los recursos públicos, se acordó prorrogar el contrato de concesión hasta el 31 de octubre de 2023. Se estima generar una compensación adicional en favor del Estado de 2,5% adicional que pasa del 52% al 54,5%.

En el marco de la prórroga del contrato de concesión se pactaron inversiones de gasto en capital (Capex) e Inversiones de Reposición (Repex) por valor de \$11.644 millones, estos recursos permitirán adelantar adecuaciones para la reposición de equipos y obras puntuales necesarias para la operación del aeropuerto.

Sin perjuicio de lo anterior y en el marco de la estructuración de la IP Aeropuertos de Suroccidente (Aeropuertos de Cali y Neiva) se estima que la nueva concesión empalme una vez finalice el periodo de prórroga fijado con el concesionario actual y



se mantenga la operación del aeropuerto con nuevas inversiones a través del nuevo contrato de concesión.

El Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón de Palmira sirve a la ciudad de Cali y al Valle del Cauca y actualmente cuenta con 23 rutas nacionales y 11 internacionales. Para el 2021 movilizó 5.336.793 de pasajeros y a la fecha supera los 6 millones de pasajeros, estimando llegar a los 7 millones.

- **Plan de celeridad para los proyectos: Ampliación Tercer Carril Bogotá-Girardot, Malla Vial del Meta, Autopista Magdalena 2, Santana Mocoa Neiva, Bucaramanga –Pamplona.**

La mejora de la infraestructura de transporte a través de los proyectos del programa 4G aportará al incremento de la productividad y desarrollo económico del país.

Se destacan los siguientes beneficios por proyecto:

- **Ampliación Tercer Carril:** El proyecto se ejecuta en los departamentos de Cundinamarca y Tolima.

Mediante la ejecución del Proyecto se beneficiarán cerca de un millón de personas, ubicadas en los municipios de Soacha, Silvania, Granada, Fusagasugá, Melgar, Ricaurte y Girardot, así como los usuarios que diariamente transitan este sector, pues se generan oportunidades de empleo directo e indirecto, así mismo esta obra permitirá mejorar la conectividad en la conexión de Bogotá con el Puerto de Buenaventura, disminución de tiempos de desplazamiento, disminución de costos operativos asociados al transporte público, fortalecimiento del turismo, desarrollo económico de la zona de influencia y descongestión para el Distrito Capital.

- **Malla Vial del Meta:** La ejecución de este proyecto aporta 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.

Así mismo, con las obras se 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.

Durante la fase de construcción se proyecta la generación de cerca de 3.000 empleos entre directos e indirectos que aportarán a la reactivación económica de la región y al desarrollo del país.

- Autopista Magdalena 2: El proyecto brinda una conexión directa entre la principal arteria vial del país, la Ruta del Sol (Troncal del Magdalena), y el sistema de vías de Autopistas para la Prosperidad, que a su vez conecta con el segundo centro de producción del país, Antioquia, una de las zonas industriales más importantes, mejorando significativamente la integración de la Costa Caribe, especialmente entre los departamentos de Córdoba y Sucre, con Medellín y el suroriente de Antioquia.

Esta vía se define como pieza clave en el sistema de autopistas de la región, donde los habitantes de municipios cercanos tendrán acceso fácil, rápido y seguro a servicios y oportunidades, al estar cerca de los principales centros poblados lo que generará impulso al desarrollo local de las regiones, mejorando la calidad de vida de las poblaciones y promoviendo su crecimiento. Así mismo su ejecución disminuye los tiempos de recorrido y mejora la seguridad vial teniendo en cuenta la mejora de las especificaciones.

- Santana Mocoa Neiva: Durante el año 2022 se logró la reactivación del contrato, adelantando las actividades necesarias para mejorar la seguridad vial y garantizar la transitabilidad del corredor, tales como mantenimiento rutinario, y la atención mediante trabajos constructivos de estabilización de 24 sitios críticos del corredor. Se logró realizar la totalidad de los estudios y diseños de detalle de las siete (7) unidades funcionales que conforman los 456 km del proyecto.

Con la reactivación del plan de obras a partir del 2 de julio de 2022, se reactiva la generación de empleos directos e indirectos para los habitantes de los municipios aledaños. Para el año 2023 se espera tener un avance significativo en la construcción de la Variante de Gigante y en la Rehabilitación de la calzada existente entre los municipios de Gigante y Garzón que hacen parte de la Unidad Funcional 3.



- Bucaramanga – Pamplona: Se tiene previsto 100 km de mejoramiento de calzada sencilla, 10.7 km de construcción de terceros carriles y 19 km de rehabilitación.

Una vez construidas las obras propuestas en el proyecto, el tiempo total de recorrido, entre Bucaramanga y Pamplona, para un automóvil pasaría de 4 horas 20 minutos a 2 horas 35 minutos (40,4%), así como para un camión pasaría de 5 horas 10 minutos a 3 horas 55 minutos (24,2%), mejorando las condiciones de velocidad de operación, generando importantes ahorros en Costos de Operación Vehicular. Asimismo, su ejecución traerá consigo la generación de empleo en los municipios aledaños a las obras.

➤ **Acuerdo de uso predial que viabiliza una IP en San Andrés.**

Se realiza la firma de este acuerdo que impacta de manera positiva la viabilidad del proyecto toda vez que se cuenta con las condiciones favorables, en materia predial, para el desarrollo aeroportuario. En este sentido, se cuenta con la disponibilidad del terreno necesario para la ejecución de las obras de reconstrucción propuestos en el marco de la planificación aeroportuaria.

Se contempla la demolición de la terminal existente y reconstrucción del terminal de pasajeros proporcionando un área estimada de 13.500 metros cuadrados, la adecuación de la plataforma comercial de 26.000, la reconstrucción del edificio de bomberos SEI, la construcción de edificio para depósito de residuos, la demolición y reconstrucción de terminal de carga y la reconstrucción de subestación y construcción central de frío.

El proyecto considera la operación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria tanto del lado aire como del lado tierra del Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés garantizando la operatividad y seguridad para los usuarios.

Adicionalmente la nueva terminal tendrá los siguientes beneficios:

- Las comunidades podrán disfrutar de un área abierta para el desarrollo de actividades y manifestaciones culturales.
- Diseño de una terminal con bajo impacto ambiental (LEED) que incluye un diseño de sistema fotovoltaico en cubierta para aprovechamiento de luz solar



y aprovechamiento de aguas lluvia y aguas grises dentro de la operación aeroportuaria, contribuyendo con la disminución en la huella de carbono.

Con la ejecución del proyecto se espera la generación de aproximadamente 8.673 empleos entre directos e indirectos para los habitantes de la isla.

➤ **Tarifa diferencial en el peaje de Patios – La Calera**

En virtud de la necesidad de financiación del proyecto se estableció el beneficio de tarifa diferencial estipulado en la Resolución No. 0001462 de 2014.

Se definieron los requisitos para acreditar la calidad de beneficiario, así como el procedimiento para acceder al beneficio, los mecanismos de otorgamiento, reemplazo, control y causales de pérdida del beneficio, de las tarifas diferenciales en la Estación de Peaje Los Patios. En este sentido, cualquier ciudadano residente en el municipio La Calera que se encuentre interesado en acceder al beneficio de la Tarifa Diferencial debe cumplir con los requisitos y procedimientos fijados por la ANI. Desde el 03 de octubre de 2022 y a la fecha de corte 24 de noviembre de 2022, se registran 4.179 beneficios otorgados representando una mejora sustancial a las comunidades aledañas a la caseta de peaje y a los residentes de la Calera, demostrando el compromiso del actual gobierno con el diálogo y la concertación.

➤ **Tarifa diferencial en Cajamarca**

En atención a las solicitudes de tarifas diferenciales por parte de la comunidad, autoridades locales y gremios del área de influencia del sector (Cajamarca y Zona Rural de Ibagué), la ANI realizó un estudio de impacto en los mecanismos de compensación del contrato con el fin de determinar la viabilidad de concederlas sin afectar la sostenibilidad del proyecto.

De acuerdo con este análisis y las mesas de concertación con las comunidades se determinó el costo de la tarifa diferencial que pagarán los habitantes de Cajamarca en el peaje de la doble calzada Ibagué – Cajamarca.



El Ministerio de Transporte se encuentra estudiando la solicitud con miras a expedición de acto administrativo.

El 22 de septiembre de 2022 se informó la no construcción de la caseta de control en el sector de Coello, por tanto, la comunidad continúa con esta alternativa de movilidad sin pago de peaje, adicionalmente, en fecha 29 de septiembre de 2022, se socializaron alternativas de tarifa diferencial peaje Coello Cocora.

➤ **Tarifa diferencial en Vías del Nus**

La ANI continúa trabajando en los compromisos adquiridos en la audiencia pública del pasado 29 de octubre, en el municipio de Barbosa, donde estuvieron presentes comunidad y líderes de la región. Uno de los compromisos está relacionado con el estudio del otorgamiento de tarifa diferencial en 12 municipios de la Región Norte, tras la entrega de los respectivos censos. b

Estos municipios son: Valdivia, Briceño, Campamento, San José de la Montaña, Don Matías, Santa Rosa de Osos, San Andrés de Cuerquia, Angostura, Toledo, Yarumal, Concepción y San Vicente ya que se consideran impactados como región norte.

Igualmente, el concesionario avanza en la actualización de datos de los usuarios para diagnosticar cifras del beneficio concedente en los peajes Trapiche y Cabildo.

La ANI está trabajando en el acto administrativo que dará el beneficio de tarifa diferencial a 300 vehículos de transporte público de pasajeros que ya han entregado censo en el peaje de Pandequeso, también en el norte de Antioquia.

➤ **Gestión del riesgo responsable en 40 corredores estratégicos con mayor ocurrencia de emergencias**

Realización la gestión del riesgo responsable en los corredores estratégicos con mayor ocurrencia de emergencias para monitorear e intervenir los sitios críticos garantizando la conectividad vial, a través de contratos de monto agotable y recursos de Gestión Vial Integral y otros programas.

Así mismo, se busca identificar e intervenir emergencias en la red vial generando cerca de 500 empleos entre directos e indirectos en la zona, e intervenir 40 sitios críticos en 8 departamentos, generando cerca de 4.200 empleos entre directos e indirectos en la región.

➤ **Servicios aeroportuarios y navegación aérea del aeropuerto Golfo de Morrosquillo de Santiago de Tolú**



La Aeronáutica Civil estructuró el proyecto de Inversión “MEJORAMIENTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y A LA NAVEGACION AEREA DEL AEROPUERTO GOLFO DE MORROSQUILLO DEL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE TOLU” el cual fue viabilizado por el Departamento Nacional de Planeación con el código BPIN 2022011000139, el cual tiene como objetivo mejorar calidad en la prestación de los servicios de navegación aérea y aeroportuarios del aeropuerto.

El proyecto de inversión será la unidad operacional de la planeación del desarrollo del Aeropuerto Golfo de Morrosquillo y tendrá como objetivo principal el mejoramiento y modernización de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea, para los usuarios del aeropuerto de Tolú. Este proyecto tendrá un horizonte inicial de 10 años.

El proyecto de inversión permitirá la intervención del aeropuerto Golfo de Morrosquillo tanto en su infraestructura aeroportuaria como en la prestación de los servicios aeroportuarios y a la navegación aérea, lo que permitirá incrementar el índice de demanda y capacidad. Lo anterior definido desde los requerimientos estratégicos y técnicos contemplados en los documentos de planeación: Planes Maestros Aeroportuarios y ATM bajo los cuales se han definido las inversiones a 2023 y los estudios de preinversión para detallar las inversiones de los años subsiguientes, todos ellos contemplados en el proyecto a través de productos que cubren las 3 etapas del proyecto, así: Preinversión: documentos de planeación y estudios de preinversión. Inversión: aeropuerto mejorado Operación: servicios aeroportuarios, servicios a la navegación aérea y aeropuerto mantenido.

➤ **Proyecto Aerocafé**

El proyecto Aerocafé se planificó para ser desarrollado en cuatro fases: Explanación y disposición; estructuras de contención y pavimentos; edificaciones aeroportuarias y urbanismo; y traslado provisional y definitivo red de alta tensión. El objetivo es contar con un documento que plantee las conclusiones de las mesas técnicas y el análisis realizado para concluir la continuidad o no del proyecto. Se ha realizado mesas de diálogo social, lideradas por los propietarios del proyecto (La Región) con la participación de las entidades públicas interesadas y las fuerzas vivas del territorio.

La Aeronáutica Civil desarrolló el concepto sobre el Proyecto Construcción Aeropuerto del Café Etapa I, en el ámbito de sus competencias y adicionó para aportar a la integralidad del mismo la viabilidad desarrollada por la Asociación Aeropuerto del Café en representación de los propietarios del proyecto (Gobernación de Caldas, Alcaldía de Manizales, Municipio de Palestina INFICALDAS, INFIMANIZALES y Asociación Aeropuerto del Café) y el de la Unidad de Gestión del Patrimonio Autónomo AEROCAFÉ como órgano encargado de dirigir la operación y administración de los recursos de la Construcción del Aeropuerto del Café Etapa 1 en cumplimiento de lo establecido en el Artículo 67 de la Ley 1955 de 2019.

Adicionalmente los días 15 y 16 de noviembre de 2022, se la instaló la mesa de diálogo vinculante presidida por el señor Ministro de Defensa y acompañado por el Consejero de las Regiones, Viceministro de Transporte, Subdirector General de Descentralización y Desarrollo Territorial del DNP, Director de Aeronáutica Civil, Gobernador de Caldas y Alcaldes municipales incluidos los de Manizales y palestina. Posteriormente se desarrollaron mesas de trabajo por ejes temáticos donde la ciudadanos expresaron su apoyo al proyecto construcción Aeropuerto del Café.

➤ **Aeropuerto José María Córdova de Rionegro**

La Aeronáutica Civil estructuró el anteproyecto denominado “intervenciones para atender la demanda no esperada del aeropuerto internacional José María Córdova” ubicado en Rionegro, el cual se encuentra enmarcado



dentro del Plan Maestro Aeroportuario y cuenta con la viabilidad del Grupo de Planificación Aeroportuaria; dicho proyecto será ejecutado por el Concesionario AIRPLAN S.A. dentro del marco del Contrato de Concesión en donde la Agencia Nacional de Infraestructura ejerce la gestión y supervisión de este.

Adicionalmente, la Aerocivil efectuó las gestiones para la obtención de la disponibilidad de los recursos que financiaran dicho proyecto, obteniendo así, el voto favorable del Consejo Directivo en Sesión No.8 No Presencial - Virtual de fecha 24 de noviembre de 2022. Así las cosas el trámite se encuentra en curso ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

➤ **Estado de la capacidad y oferta de la flota para la prestación de servicios especializados en logística en el país**

El Ministerio de Transporte, por medio del Grupo de Logística, avanza hacia la caracterización de la capacidad y oferta de flota vehicular para servicios especializados en logística en el país. A través de una consultoría se han desarrollado una serie de tableros de información acerca de la cuantificación y ubicación de los equipos que están disponibles en el territorio nacional para el transporte de carga en los modos carretero, férreo y fluvial a partir de una segmentación que atiende las principales necesidades identificadas en el sector.

Los resultados de este estudio son un insumo esencial en la implementación de la Política Nacional Logística y la reactivación de la intermodalidad en el país, facilitando la toma de decisiones respecto a la prestación de servicios especializados en logística.

Es a partir del análisis de la capacidad disponible y de su relación con la vocación productiva de cada región que se pueden priorizar las acciones que lleven a la reducción del costo logístico, incentivando el desarrollo de Infraestructura Logística Especializada (ILE) y la especialización en servicios logísticos de valor agregado.

Reactivación de compromisos paros cívicos

➤ **Compromisos prioritarios del paro cívico de Buenaventura**

En junio del año 2017 se suscribió una serie de acuerdos concertados para levantar 22 días de protesta consecutiva de parte del Comité de Paro Cívico de Buenaventura. El objetivo actual es dar continuidad a los compromisos y mesas de seguimiento, y desentrabar situaciones que impedían la continuidad de los compromisos, entre ellos: la entrega del avalúo de la ANI al Invias, la entrega oficial y pública del muelle (embarcadero) turístico de Buenaventura a la Alcaldía Distrital de Buenaventura, y la finalización de la pavimentación de 4,8 km faltantes de la vía Simón Bolívar.

Respecto al primero y segundo, luego de cinco años de conversaciones con el Comité de Paro Cívico de Buenaventura, el Ministerio de Transporte, junto con el Invias y la ANI, lograron acuerdos y objetivos, tales como la entrega del avalúo por parte de la ANI al Invias, realizado por Corpolonjas del Pacífico. Gracias a éste, y al



acompañamiento y mesas de trabajo con la comunidad, se logra entregar la operación y administración del embarcadero al Distrito de Buenaventura.

La entrega de la infraestructura se efectúa una vez adelantado el proceso de restitución de la ANI con el concesionario Terminales Marítimos del Pacífico, y es recibida por el Invias. El Invias así traslada la operación y administración al Distrito a través de un contrato interadministrativo de comodato, dando aplicación a la Ley 1617 de 2013.

La entrega del embarcadero le brinda las capacidades al territorio para administrar la infraestructura, garantizar su operación y jalonar el desarrollo turístico de su territorio. Su administración tiene el potencial de generar recursos económicos al Distrito, como resultado de la intensa actividad que tiene el embarcadero, lo que redundará en Justicia Social para esta región. Además, la operación de este espacio representa un eje fundamental en la consolidación del Pacífico como destino turístico del país.

Respecto al tercero, cuya ejecución estaba en cabeza del Invias, se logró entregar 4,8 km pavimentados de la Avenida Simón Bolívar. El Gobierno nacional cumple compromisos que promueven el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del puerto más importante sobre el Pacífico. Son hitos que se alcanzan luego de cinco años de conversaciones, que lograron llegar a buen término gracias al diálogo y compromiso.

➤ **Compromisos prioritarios del paro cívico de Chocó**

En mayo de 2016 se suscribió una serie de acuerdos concertados para levantar 18 días de protesta consecutiva promovida por el Comité Cívico. Dentro de estos compromisos se encuentran entre otros, la socialización de los estudios del río Atrato, San Juan y Baudó, la estrategia para la reactivación de obras principales en la región, y la reactivación de tres muelles suspendidos.

Respecto a la primera, se realizó la socialización de los resultados de Estudios y Diseños del río Atrato, San Juan y Baudó, reuniones realizadas entre el 1 y 4 de noviembre de 2022, con los diferentes municipios. Esta socialización evidencia cumplimiento en avances y la prioridad que son las comunidades en los proyectos de cada región. Los estudios son el paso previo para lograr avances en ejecución en estos ríos, los cuales permiten la integración regional, cumpliendo con funciones de provisión de sustentos y comercio para un gran número de municipios de Chocó.



Para el segundo, tras diferentes planteamientos de estrategias y una comunicación permanente, se dio continuidad a la ejecución de las obras de la vía Quibdó-Medellín y Quibdó-Pereira, tras el levantamiento de bloqueos el 1 y 2 de noviembre de 2022. Estos corredores que son prioridad en ejecución comunican Chocó con el interior del país, mejorando el intercambio comercial con otras poblaciones, facilitando la entrada de productos y servicios, y permitiendo así una mejor calidad de vida para sus habitantes.

Finalmente, se reactivó la construcción de tres muelles fluviales suspendidos: Yuto, Lloró y Puerto Melúk. Los muelles son de gran importancia para la región y comunidad, pues de éstos depende el intercambio comercial y cultural. Con éstos, se fortalecerá el desarrollo económico y se garantiza el acceso seguro al transporte fluvial.

➤ **Programa fluvial de todos somos Pazcífico**

Con el objetivo de reactivar este programa, se suscribieron convenios para Todos Somos Pazcífico para la financiación y/o inversión en las necesidades más urgentes para promover el desarrollo integral del Litoral Pacífico colombiano. Los convenios son con la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD), la Fiduprevisora, el alcalde de cada municipio y el Ministerio de Transporte. El préstamo será por parte del Banco Mundial.

Se elaboró el modelo de documento tipo de los convenios interadministrativos de cooperación técnica a implementar, que benefician a los municipios de El Charco, Francisco Pizarro, La Tola, Mosquera, Olaya Herrera, Santa Bárbara de Iscuandé, Timbiquí y López de Micay; bajo el préstamo del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF). Para La Tola, Timbiquí, y López de Micay se logró la aprobación interna del Ministerio, y las firmas de la UNGRD, y las entidades territoriales.

Estos convenios interadministrativos son necesarios para realizar la ejecución de las actividades y obras del programa, y tienen como objetivo establecer un mecanismo para aunar esfuerzos para la gestión de los proyectos hasta su culminación, hacer entrega de los bienes, obras ejecutadas y consultorías financiadas a través de los préstamos suscritos con el Banco Mundial. Con las obras que resulten de este programa se avanzará en la conectividad en transporte en el Pacífico Sur del país, entre Tumaco y Buenaventura.



Reactivación y consolidación del modo fluvial

➤ **Construcción de 5 muelles y mantenimiento de 10 muelles existentes para contribuir en la conectividad de las regiones que garantizarán el funcionamiento de la infraestructura**

Se suscribirán contratos de construcción de muelles para contribuir en la conectividad de las regiones y contratos de mantenimiento de muelles existentes que garantizarán el funcionamiento de la infraestructura además, permitirán mejorar la infraestructura de transporte fluvial en los departamentos de Amazonas, Antioquia, Caquetá, Casanare, Chocó, Guainía, Guaviare y Putumayo. La población beneficiada será de 186.000 habitantes generando cerca de 225 empleos entre directos e indirectos en la zona.

El Invias destinó más de \$20.000 millones en la construcción de 5 muelles fluviales en Putumayo, Caquetá, Casanare y Chocó y el mantenimiento de 5 muelles fluviales en 4 departamentos más.

➤ **Declaratoria de importancia estratégica del proyecto del río Magdalena**

Lograr la declaratoria de importancia estratégica del proyecto mediante un documento Conpes, paralelo con la obtención del aval fiscal del Confis y la estructuración del proyecto que garantice la realización de las diferentes intervenciones para mantener un canal navegable estable, el cual está definido como “la vía de 668 kilómetros en el cauce del Río Magdalena comprendidos entre Bocas de Ceniza, en Barranquilla, departamento del Atlántico (K-3), hasta Barrancabermeja (K665) en el departamento de Santander, destinada a la navegación de embarcaciones.

Optimización de costos y volúmenes de carga, menor emisión de gases efecto invernadero, incentivo al transporte multimodal, crecimiento económico, no sólo a nivel nacional sino internacional, confianza a los sectores que deben implementar inversiones como las empresas navieras y los puertos marítimos y fluviales, y beneficio a las poblaciones ribereñas involucradas directamente con los puertos fluviales y el movimiento de mercancías y transporte de personas.

Se realiza la estrategia por parte de Cormagdalena para restablecer la navegabilidad del río Magdalena. Esta estrategia se enfoca en mejorar las condiciones de navegabilidad del Río y en la integración de esta arteria fluvial como un corredor logístico intermodal, bajo esquemas óptimos de navegabilidad y seguridad, dadas las proyecciones en el incremento de transporte de carga nacional y de comercio exterior.

Se contempla la realización de las diferentes intervenciones para el canal navegable, el cual está definido como “la vía de 668 kilómetros en el cauce del Río Magdalena, comprendidos entre Bocas de Ceniza, en Barranquilla, departamento del Atlántico (K-3), hasta Barrancabermeja (K665) en el departamento de Santander, destinada a la navegación de embarcaciones”, (Universidad del Norte, 2020).

Las principales actividades para desarrollar y las cuales estarán bajo responsabilidad de Cormagdalena son:

1. Plan de dragado: para garantizar el desarrollo de actividades de dragado a lo largo de todo el trayecto navegable del río Magdalena, con las condiciones de profundidad mínima requerida. Este plan contempla el sector comprendido entre Barrancabermeja y Barranquilla, incluyendo el canal de acceso al Puerto de Barranquilla.
2. Obras de encauzamiento: se requiere de la construcción de una serie de obras de encauzamiento (obras permanentes), que permitan mejorar la navegabilidad y el tránsito de convoyes con mayor capacidad de



carga. Estas intervenciones consisten en la construcción de una serie de estructuras hidráulicas permanentes, dentro de las cuales están las obras para corregir los inconvenientes a la navegabilidad que se presentan en el puente Yatí – La Bodega.

3. Obras de mantenimiento y rehabilitación: se requieren obras de mantenimiento como la reconstrucción del Tajamar Occidental del canal de acceso al Puerto de Barranquilla.
4. Amarraderos: para desfragmentar convoyes en sitios críticos de navegación del Canal Navegable.
5. Obras de señalización: instalar, mantener y conservar las señales permanentes en los puentes viales localizados sobre el río Magdalena, para demarcar el mejor punto de paso del Canal Navegable, procurando por la seguridad en la navegación fluvial.
6. Desarrollar un Plan de Monitoreo: para realizar un seguimiento técnico y científico integral de la evolución de las condiciones hidromorfológicas e hidrosedimentológicas, del río Magdalena durante la ejecución del proyecto.
7. Adquisición de equipos de dragado: con estos equipos se busca mejorar disminuir los costos de la operación del Mantenimiento del canal navegable del río Magdalena, en especial el mantenimiento del canal navegable de la Zona portuaria de Barranquilla.

➤ **Labores de dragado en el canal de acceso a la Zona Portuaria de Barranquilla**

Mediante gestión realizada con Departamento Nacional de Planeación (DNP) y el Ministerio de Hacienda y Crédito público se logró la aprobación de recursos presupuestales adicionales por \$20.000 millones para las labores de dragado en el canal de acceso a la zona portuaria de Barranquilla que permita garantizar la operatividad de la Zona Portuaria de Barranquilla a través de la permanencia y continuidad de las obras de dragado, requeridas para mantener un canal de acceso confiable, mediante la asignación de los recursos presupuestales necesarios para lograr este objetivo.

Lo anterior conlleva a un mayor incentivo al transporte multimodal y el crecimiento económico, Condiciones físicas necesarias para competir con otros puertos de la región, desarrollo socioeconómico del país y servicios de transporte de carga eficientes con un alto nivel de calidad, optimización la capacidad instalada de los terminales de carga, interconexión con los otros ejes viales del país y centros de producción y consumo con los puertos de la Costa Caribe, y generación de 25.000 empleos directos e indirectos por la actividad portuaria y las navieras.

A continuación se relacionan las obras de dragado, los sectores intervenidos, y los beneficios de estas intervenciones:

Dragado Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla

El dragado de mantenimiento del canal de acceso al Puerto de Barranquilla, le permite ser un puerto internacional, zona franca industrial y comercial, que representa un verdadero polo de desarrollo regional. Adicionalmente aporta beneficios sociales a las comunidades cercanas y le da a Barranquilla las condiciones físicas necesarias para competir con otros Puertos de la región.

Adicionalmente permite atraer la carga de vocación fluvial y la inversión privada necesaria para el desarrollo logístico y portuario y la generación de 25.000 empleos directos e indirectos por la actividad portuaria y las navieras.

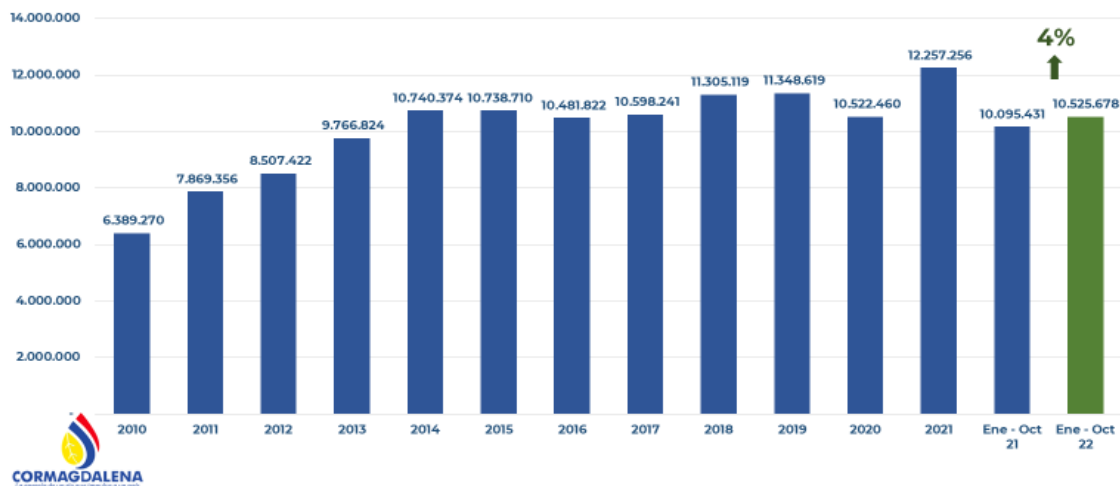
En términos de movimiento de carga, se presentó aumento del 4% en la Zona Portuaria de Barranquilla, comparando los registros históricos de enero-octubre de 2021 con enero-octubre de 2022; pasando de 10.095.431 toneladas a 10.525.676 toneladas.



Carga Zona Portuaria de Barranquilla



MINISTERIO DE TRANSPORTE



Fuente: Cormagdalena

Imagen 1: Carga Zona portuaria de Barranquilla.

Por consiguiente, en 2022 se espera la cifra más alta de movimiento de carga movilizada en la historia de la Zona Portuaria de Barranquilla, la cual representa el 5.1% del Producto Interno Bruto (PIB) de la ciudad y el 3.1% del PIB Departamental, ya que el 59% de la carga tiene origen en el Atlántico.

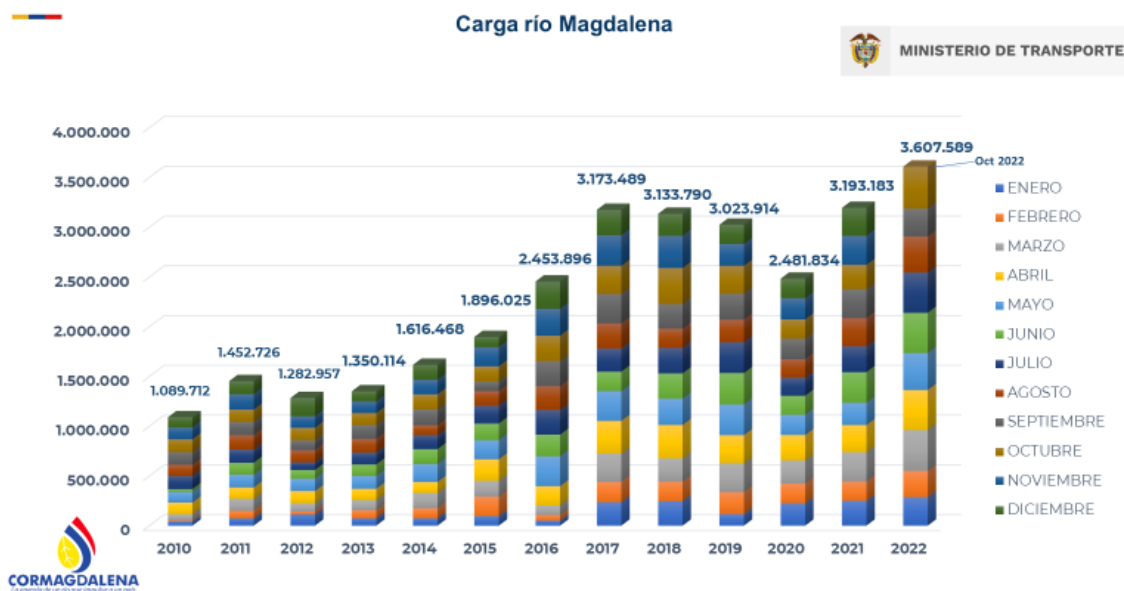
Por lo anterior, es de gran importancia para el país, continuar con las operaciones de mantenimiento del Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla, y seguir fortaleciendo el sector portuario y logístico, así como generar un impacto económico sostenible en términos de movimiento de carga, puesto que se pueden generar afectaciones a importadores y exportadores al no contar de manera oportuna con materias primas y productos terminados para la venta, lo cual les puede ocasionar pérdidas aún mayores y afectación reputacional.

A través de esta terminal portuaria se moviliza el 75% de las exportaciones de coque, el 65% del acero importado, el 25% de aceites vegetales, el 25% de la importación de graneles, el 12% de productos químicos y el 10% de carga general. De no garantizar las condiciones de navegación esta situación podría representar grandes pérdidas para los diferentes sectores productivos del país generando una afectación negativa a la reactivación económica.

Dragado canal navegable entre Barrancabermeja – Barranquilla y Canal del Dique

El mantenimiento del canal navegable ha permitido que el transporte de carga por el Río siga en ascenso, especialmente en el último año, convirtiéndose en un eje fundamental de desarrollo socioeconómico regional y nacional.

El Río Magdalena ha movilizado durante el periodo enero-septiembre 2022 una cifra de 3.186.154 toneladas siendo ésta la cifra más alta para este periodo del año desde que se llevan registros principalmente por el comportamiento de la carga líquida. Esta cifra casi iguala la cifra del movimiento de carga de todo 2021.



Fuente: Cormagdalena (2022)

Imagen 2: Carga río Magdalena.

La carga movilizada por el río Magdalena tiene una vocación en hidrocarburos; por lo que el río Magdalena se convierte en una vía eficiente tanto a nivel económico como ambiental para este propósito.

Dragado en el Brazo de Mompox

Resultado de gestión interinstitucional, Cormagdalena contrato para realizar obras de dragado en el brazo de Mompox recursos por el orden de \$22.588 millones con lo cual se busca aumentar el aprovechamiento razonable del recurso hídrico del Río Magdalena como fuente de desarrollo sostenible en los municipios ribereños pertenecientes al brazo de Mompox. Proyecto que beneficiara alrededor de 264.860 habitantes.



5. MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE E INTELIGENTE

La seguridad humana es una de las prioridades del gobierno del Cambio. Dentro de este, la seguridad vial es una dimensión de protección de la vida, que esta alineada con el objetivo de democratizar el estado y las libertades fundamentales.

En este sentido estamos trabajando desde el sector en fortalecer la política pública, generar medidas que permitan mejorar la calidad de la prestación del servicio de transporte, buscar financiamiento para el fortalecimiento de la movilidad urbana y aprovechar las bondades de la tecnología para integrar los actores en la vía que permitan eficiencia y sostenibilidad en la movilización de los ciudadanos.

A continuación presentamos los principales avances en esta materia.

Iniciativas reglamentarias

➤ Cambio de postulación después de la desintegración de vehículos.

Se expidió la Resolución No. 20223040065295 del 31 de octubre de 2022, por medio de la cual se modifica y adiciona la Sección 1 del Capítulo 6 del Título 5 de la Resolución 20223040045295 de agosto 4 de 2022, en lo relacionado con el Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga.

Con base en dicha resolución, los propietarios de los vehículos postulados a partir del 24 de octubre de 2019, a la alternativa de reconocimiento económico de vehículos operativos por desintegración física total con fines de reposición, pueden solicitar el cambio de postulación, inclusive, si la matrícula ya fue cancelada, a la alternativa de reconocimiento económico de vehículos operativos por desintegración física total sin fines de reposición.

De igual manera, aquellos propietarios que a partir de la misma fecha, hayan postulado por error sus automotores a la alternativa de reconocimiento económico de vehículos no operativos por desintegración física total sin fines de reposición, cuando el vehículo cumplía las condiciones exigidas para considerarse como un vehículo operativo, pueden solicitar el cambio de postulación a la alternativa de reconocimiento económico de vehículos operativos por desintegración física total sin fines de reposición.

Además, se permite el cambio de postulación de los automotores postulados a los anteriores programas regulados con las Resoluciones 7036 de 2012 y 332 de 2017. Con este cambio se establece la posibilidad de que aquellos pequeños propietarios que no han podido efectuar la reposición de los vehículos desintegrados y acceder al reconocimiento económico, puedan modificar el tipo de postulación, recibir el beneficio económico y concluir el proceso iniciado tiempo atrás, incluso años.

La Resolución contempla también que los propietarios de los vehículos postulados a la alternativa de reconocimiento económico de vehículos operativos por desintegración física total con fines de reposición en vigencia de la Resolución 5304 de 2019 y a la alternativa de desintegración física total con fines de reposición y reconocimiento económico, de las Resoluciones 7036 de 2012 y 332 de 2017, podrán ceder los derechos de



reposición del vehículo postulado para el ingreso de un nuevo automotor o para la normalización del registro inicial de un vehículo con omisión en la matrícula. En ambos casos sin ningún tipo de reconocimiento económico.

Vale la pena mencionar que la postulación al programa no tiene ningún costo para el transportador y se realiza de manera directa en el sistema Runt, sin intermediarios.

Adicionalmente, con la referida resolución, se disminuye el tiempo de validación del (SOAT) y de la Revisión Técnico Mecánica y de emisiones contaminantes, para que un vehículo de carga pueda ser considerado como operativo, de tres (3) años, dentro de los últimos cinco (5) años anteriores a la postulación, a dos (2) años, continuos o discontinuos, durante los nueve (9) años anteriores a la fecha de postulación, con lo cual sin duda, se amplían las posibilidades para que un mayor número de vehículos de servicio público de carga, pueda acceder a las alternativas del programa que incluyen el pago de reconocimiento económico para vehículos operativos.

Finalmente, con la resolución se limita el tiempo de verificación de documentos, trámites y correcciones de información realizados en el sistema RUNT, para los vehículos postulados al programa, a los últimos 20 años anteriores a la fecha de postulación, verificación que tiene como objetivo, corroborar el cumplimiento de los requisitos exigidos en la normatividad vigente para cada trámite, medida con la cual se busca agilizar los procesos.

Es de resaltar que con estas acciones el Gobierno del Cambio, busca incentivar el acceso a uno de los proyectos más importantes para el país, el cual hace parte de la política pública del estado y que es fundamental para poder avanzar en las metas de reducción de emisiones contaminantes y la accidentalidad vial, la transición energética, la competitividad del país y el mejoramiento de las condiciones socioeconómicas de los pequeños transportadores de carga.

➤ **Zonas diferenciales de transporte en los municipios de: San Pablo, Nariño; Carmen de Chucurí, Santander y Cumbitara, Nariño.**

En un trabajo articulado entre el Ministerio y las comunidades se han creado cuatro zonas diferenciales de transporte en los municipios de: Istmina, Chocó; San Pablo, Nariño; Carmen de Chucurí, Santander y Cumbitara, Nariño.

La creación de estas zonas diferenciales tienen el objetivo de garantizar el servicio de transporte en municipios donde no existen sistemas de transporte cofinanciados por la Nación y cuya vocación rural o características geográficas, sociales, étnicas, económicas u otras propias del territorio impiden la normal prestación de servicios de transporte público; de igual forma, se reconoce la diversidad territorial del país, se busca promover el acceso al sistema educativo, el bienestar y principalmente la seguridad de los estudiantes en los trayectos a la institución educativa y la permanencia escolar.

- Con la creación de la zona diferencial para el transporte en el Municipio de **San Pablo - Nariño**, para la prestación del servicio de transporte escolar bajo la Resolución 20223040067905 de 11-11-2022, se garantizan condiciones de seguridad, permanencia y acceso efectivo para aproximadamente **1.338 estudiantes** al sistema de educación. Lo anterior, teniendo en cuenta que se evidenciaron circunstancias que impedían la normal prestación del servicio de transporte escolar en las condiciones que exige la normativa vigente, respecto a: medios de transporte que deben utilizar los niños, niñas y adolescentes, vías de acceso, entornos de seguridad, distancia y tiempo de los trayectos hacia la institución educativa y luego de retorno a sus hogares.



- Con la creación de la zona diferencial de transporte en el municipio de El Carmen de **Chucurí-Santander**, para la prestación del servicio de transporte escolar bajo la Resolución 20223040064875 de 28-10-2022, se garantizan las condiciones de seguridad, permanencia y el acceso efectivo de los estudiantes al sistema de educación para aproximadamente **2.133 estudiantes**, teniendo en cuenta que de las 76 sedes educativas de instituciones públicas que existen en la jurisdicción del municipio, 74 sedes se encuentran ubicadas en áreas: rural y rural dispersa con alta tasa de dificultad de acceso, situación que en época invernal, se agudiza.
- Con la creación de la zona diferencial de transporte en el municipio de El Carmen de **Cumbitara - Nariño**, para la prestación del servicio de transporte escolar bajo la Resolución 20223040064875 de 28-10-2022, se garantizan las condiciones de seguridad, permanencia y acceso efectivo de los estudiantes al sistema de educación para aproximadamente **321 estudiantes**, permitiendo que los estudiantes concurren a las instituciones educativas municipales, garantizándoles el derecho fundamental a la educación y un óptimo transporte escolar. Debido a que la geografía del territorio, las diferentes veredas y corregimientos se encuentran en zonas de difícil acceso, lo que afectaba considerablemente la asistencia de los estudiantes a las diferentes instituciones, dado que el costo del transporte era muy elevado y un gran número de los estudiantes optaban por desertar de sus estudios.
- Con la creación de la zona diferencial de transporte en el municipio de **Istmina - Chocó**, para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro bajo la Resolución 20223040068205 de 15-11-2022, se garantiza el derecho a la movilidad, en condiciones de accesibilidad y seguridad. Asimismo, se promueve la formalización del servicio de transporte público. Según la solicitud de creación de zona diferencial, el municipio presentaba dificultades de accesibilidad al servicio de transporte, debido al mal estado de las vías, que en época de invierno dificultaba aún más el tránsito por la zona. Adicionalmente, se resalta que, en el municipio de Istmina no existe un sistema de transporte cofinanciado por la Nación.

➤ **Actualización de la normatividad de transporte fluvial**

Una vez revisada la reglamentación vigente, se evidenció la necesidad de sustituir el Capítulo 2 del Título 3 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.

Lo anterior, teniendo en cuenta que, la normatividad actual carece de los requisitos y procedimientos específicos para realizar actuaciones primordiales en la prestación del servicio público de transporte fluvial y que atienden a las necesidades del día a día de las empresas, tales como la habilitación, el permiso de operación y su modificación, la matrícula de una embarcación y/o artefacto fluvial, el registro de un motor fuera de borda y la modificación de dichas embarcaciones y/o artefactos navales; trámites que permiten obtener información valiosa a las autoridades de transporte para hacer seguimiento al estado navegabilidad y/o funcionamiento con el fin de garantizar la prestación segura del servicio público de transporte fluvial.

La elaboración del proyecto de decreto amplía y especifica mejor los seguros que se requieren para la operación en las diferentes modalidades del transporte fluvial.

Este decreto va dirigido a todas las empresas interesadas y habilitadas para la prestación de este modo de transporte fluvial y a los propietarios de embarcaciones fluviales de servicio público y de embarcaciones y/o artefactos fluviales de servicio particular, así como a usuarios del servicio y astilleros. Así mismo, este logro tendría impacto en: mayor control de la actividad, racionalización de trámites, desarrollo de la industria astillera y cumplimiento de estándares internacionales.



➤ Régimen sancionatorio

En conjunto con la Superintendencia de Transporte, se está estructurando un nuevo **Régimen Sancionatorio en materia de transporte terrestre**. Este instrumento permitirá garantizar la formalización en la prestación del servicio público de transporte, combatir la ilegalidad y generar condiciones para fortalecer los servicios enfocados en la calidad y seguridad de los usuarios.

➤ Reglamentación de servicio público de transporte terrestre automotor mixto

La modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto en Colombia ha sufrido altos impactos económicos producto del COVID - 19, razón por la cual deben adoptarse medidas que permitan su recuperación económica, y al tiempo, renovación de la flota con la cual prestan el servicio. De las medidas contempladas en el proyecto de decreto, se benefician 3.156 vehículos activos en esta modalidad, las empresas y los propietarios, conductores y usuarios de la misma.

Se elabora el proyecto de decreto que busca contribuir a la competitividad y fortalecimiento del transporte mixto y satisfacer las necesidades planteadas por los usuarios internos y externos. Una vez revisada la reglamentación vigente, se vio a la necesidad de modificar y adicionar algunas disposiciones contenidas en el Decreto 1079 de 2015, relacionadas, entre otras, con establecer la creación de zonas de operación de radio de acción municipal, distrital o metropolitano, así como zonas de operación turísticas. De igual manera, establecer el procedimiento para prolongación y modificación de rutas, y reestructuración de horarios.

Adicionalmente, se considera necesario modificar lo dispuesto en el Decreto 1079 de 2015, en cuanto a que la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto, ya que ha sufrido altos impactos económicos, por la reducción de las actividades del comercio presencial debido a la crisis generada por la pandemia del virus COVID-19, lo cual disminuyó considerablemente la demanda de usuarios que utilizan el servicio para trasladarse simultáneamente con sus bienes o carga.

Además, con esta modificación, se estaría permitiendo prestar el servicio en nuevas tipologías vehiculares con mayores niveles de comodidad y calidad, lo que ayuda a que el ciudadano se incline a escoger la legalidad por encima de la ilegalidad.

A su vez, se estarían creando incentivos para los vehículos considerados “Yipaos”, de conformidad con la Ley 2057 de 2020, *“por la cual se declara al Yipao y a la cultura yipera como patrimonio cultural integrante del paisaje cultural cafetero y se dictan otras disposiciones”*, por lo cual se estaría cumpliendo con la obligación de reglamentación señalada en la mencionada ley.

Además, con las diversas propuestas de modificación y adición del proyecto de decreto, del total de 3.156 vehículos activos en esta modalidad, se verían beneficiados 3.148 vehículos registrados en diferentes zonas del país, lo que corresponde a un 99,7 % del parque automotor de la modalidad.

➤ Declaración conjunta del diálogo político entre los Ministerios de Transporte de la República Bolivariana de Venezuela y la República de Colombia

La ratificación de este acuerdo permitió facilitar a través de un instrumento internacional, el marco normativo para regular el servicio de transporte internacional de carga y pasajeros por carretera, de acuerdo a la legislación interna de las partes, con la intención de estrechar las relaciones económicas y comerciales entre ambos Estados y favorecer la integración bilateral.



Se efectuó la apertura para el transporte internacional de carga el 26 de septiembre de 2022. El 2 de noviembre de 2022 se suscribió bilateralmente la declaración conjunta de los presidentes de la República Bolivariana de Venezuela y la República de Colombia, en la que concertaron el reimpulso y la resolución de los nudos críticos en materia de transporte terrestre, aéreo, fluvial y marítimo.

Movilidad segura

➤ **Campaña de prevención y control de la estrategia de seguridad vial**

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) presentó la campaña “Podrías ser tú”, una estrategia de medios con fines pedagógicos que difundirá mensajes para despertar la empatía vial en los colombianos.

El objetivo es crear e implementar una campaña de comunicación masiva que tenga recordación en los colombianos para que adopten buenas prácticas en materia de seguridad vial y eviten las acciones temerarias que provocan siniestros en las vías.

El lanzamiento se realizó a nivel nacional por todos los medios de comunicación y redes sociales el 8 de noviembre. A través de ‘Podrías ser tú’, los ciudadanos se verán reflejados en situaciones cotidianas de interacción vial y reconocerán las buenas y malas prácticas en las vías.

La narrativa de la campaña se basa en crear situaciones cotidianas que involucran diferentes actores viales, pero con un giro en su historia: todos los protagonistas son la misma persona. Este giro, además de generar impacto y recordación, pretende situar a la audiencia en los zapatos del otro. Lo anterior, teniendo en cuenta que, según el estudio de Salud Mental en Colombia, los mensajes positivos y de reafirmación generan más cambios que los negativos y que los colombianos valoran más las emociones buenas.

➤ **Reglamentos técnicos para definición de especificaciones mínimas para frenos y llantas y cascos para de motociclistas.**

Trabajar por la seguridad vial de los motociclistas es innegociable si queremos salvar las vidas de los colombianos, teniendo en cuenta que en lo corrido del año se han registrado 3.914 decesos, lo que representa el 60% del total para ese periodo. Por tal razón, la Agencia Nacional de Seguridad Vial realizó la documentación técnica necesaria para establecer los requisitos mínimos de seguridad en los sistemas de frenado y las especificaciones de las llantas para vehículos tipo motocicleta importados o ensamblados en el país, teniendo en cuenta que representan casi el 60% del total del parque automotor.

Con la Resolución 20223040065305 de 31 de octubre del 2022 se expide *“el Reglamento Técnico que establece los requisitos aplicables a llantas neumáticas destinadas a vehículos automotores tipo motocicleta y se dictan otras disposiciones”*, establece las condiciones técnicas que deben cumplir estos elementos, de tal forma que se diseñen y fabriquen para que tengan un desempeño seguro.

Antes de esta nueva normatividad, no existía en Colombia ningún reglamento técnico para exigir requisitos de seguridad a las llantas de motocicletas comercializadas en el mercado colombiano. Por lo tanto, no se les exigía a las llantas de las motocicletas ningún requisito o ensayo de eficacia. Con la implementación de esta resolución, los fabricantes deben asegurar que, a partir de octubre de 2023 las llantas que lleguen a nuestro país, sean fabricadas cumpliendo los requisitos técnicos establecidos en la resolución. Por su parte, los comercializadores o vendedores deben asegurar que las llantas que les ofrezcan a los consumidores cumplan con dicho reglamento técnico.



Con la implementación de estos estándares vehiculares, se estiman reducciones en las fatalidades hasta del 25%, teniendo en cuenta que, según la matriz de colisiones de la ANSV, en 7 de cada 10 fallecimientos en siniestros viales registrados en el país está involucrada una motocicleta.

Dados los altos índices de víctimas en siniestros viales de motocicletas, se busca reducir el número de lesionados y fallecidos, proporcionando un sistema de frenado cuyo desempeño fuera eficiente en su operación. Los frenos ABS son considerados como un esfuerzo global efectivo para mejorar las condiciones de seguridad de las motocicletas, disminuir el riesgo de siniestralidad vial y en los estudios realizados por (RASSI) se puede evidenciar que uno de cada 4 de los accidentes con lesiones podrían ser evitados si los vehículos tipo motocicleta estuvieran equipados con sistema de frenado ABS.

Es importante aclarar que, el reglamento técnico no genera disposiciones para los motociclistas; es decir, son los fabricantes y proveedores de llantas quienes deben dar cumplimiento a las disposiciones allí establecidas. En este sentido, el reglamento técnico no obliga a que los motociclistas deban cambiar sus llantas.

Con esta medida, se fortalecen los procesos de información a consumidores respecto a la importancia de contar con sistemas de frenado eficientes, se generan buenas prácticas para la evaluación de desempeño de los sistemas de frenado y se robustecen las labores de inspección, vigilancia y control frente al desempeño del sistema de frenado.

Por otro lado también, se adelanta la actualización del reglamento técnico de cascos para motociclistas, para cual lo cual se publicó borrador de la resolución para comentarios consulta pública. Asimismo, se espera que se expida la Resolución con la estructura del examen teórico y práctico y los requisitos de registro y operación de los CALE.

En lo que tiene que ver con el fortalecimiento de la estrategia integral de protección vial a motociclistas el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial adelantaron un 'Gran acuerdo nacional por la vida de los motociclistas' que vinculó a Gobierno, colectivos de motociclistas, empresas, industria y comerciantes asociados al sector para reducir las cifras de víctimas fatales en siniestros viales.

Adicionalmente, gracias a un acuerdo de entendimiento entre la ANSV e INDUCASCOS se realizará la donación de 1.000 cascos, abatibles y tipo jet para ser entregados en municipios con alta tasa de siniestros asociados a la conducción motocicleta y traumas craneoencefálicos.

Todo lo anterior, enmarcado en la implementación del nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial el cual está enfocado en vehículos, infraestructura, comportamientos y velocidades seguras, así como atención integral a las víctimas, cumplimiento de las normas de tránsito, la gobernanza y la gestión del conocimiento con el fin de proteger la vida de todos los ciudadanos en las carreteras del país.

➤ **Límites máximos de velocidad y reglamentación de planes de gestión de la velocidad para promover la reglamentación de la ley "Julián Esteban"**

De acuerdo con los compromisos del Gobierno Nacional en lo referente a la Gestión de la Velocidad, y las reglamentaciones que se deben realizar de conformidad con los artículos 12, 13 y 14 de la Ley 2251 de 2022 (Ley Julián Esteban), la ANSV con apoyo del Ministerio de Transporte, elaboró los documentos técnicos: Metodología para establecer la velocidad límite en vías colombianas y el Programa Nacional de Gestión de la Velocidad.

Estos documentos técnicos son la base para la reglamentación de los planes de gestión de la velocidad que de acuerdo con la Ley 2251 de 2022 deberán ser implementados por municipios, distritos y departamentos de



categoría especial I, II y III. Por lo tanto, estos territorios se beneficiarán al tener una reglamentación y guía que facilite la gestión de la velocidad de acuerdo con las dinámicas de movilidad y seguridad vial.

La **Metodología para establecer la velocidad límite en vías colombianas**, tiene por objetivo definir una metodología fundamentado en el enfoque Sistema Seguro, unificada y coherente con el entorno, la funcionalidad de la vía y la vulnerabilidad de los usuarios que allí circulan para definir límites de velocidad en zonas urbanas, rurales y pasos urbanos.

El **Programa Nacional de Gestión de la Velocidad**, tiene por objetivo proponer lineamientos técnicos para la gestión integral de la velocidad en el país, orientado a los territorios sobre las medidas y estrategias que pueden implementar en materia de establecimiento de límites de velocidad, control, infraestructura, gobernanza, comunicación, pedagogía, seguimiento y evaluación.

Con la elaboración de estos documentos se logra tener lineamientos claros, unificados y coherentes para el establecimiento de límites de velocidad y la gestión de la velocidad en las vías del país.

➤ **Lineamientos relacionados con directrices para disminuir riesgo de lesión o muerte ocasionadas por siniestros viales**

Permite establecer una serie de directrices encaminadas a disminuir el riesgo de lesión o muerte ocasionadas por accidentes de tránsito (siniestros viales) que responden de manera específica a las particularidades y principales problemáticas del transporte terrestre en materia de seguridad vial.

Entre enero y agosto de 2022 un total de 5.102 personas perdieron sus vidas como consecuencia de siniestros viales en el país, lo cual ha significado un crecimiento del 13,3% en el número de fallecidos con respecto al mismo periodo del 2021 (4.505 fallecidos).

Se identificó que este crecimiento ha estado impulsado por el comportamiento de los fallecidos en zonas urbanas, que en 2022 concentra el 68% del total de personas que perdieron la vida, con un aumento del 46% entre enero y agosto de 2022 con respecto a 2021; mientras que las zonas rurales presentan un decrecimiento; tanto en el número de fallecidos como en su participación en el total de fallecidos por siniestros viales.

Por lo anterior, considerando la contribución de los municipios en el total de fallecidos del país durante lo transcurrido del 2022, especialmente los ocurridos en las zonas urbanas donde se identifica un mayor crecimiento, y aquellas entidades territoriales que presentan tasas de mortalidad superiores a la tasa nacional, se focalizaron en el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial un total de 61 municipios, que acumulan un total de 2.111 fallecidos en sus zonas urbanas, lo cual representa el 61% de los fallecidos en zonas urbanas y el 41,4% del total de fallecidos en 2022, para fortalecer los esfuerzos en materia de seguridad vial y control, que cuentan con un organismo de tránsito municipal, que podría ser un elemento facilitador para la realización de actividades e intervenciones en seguridad vial en las zonas urbanas de los municipios priorizados.

La identificación de cifras de siniestralidad y puntos críticos permite que las entidades competentes fortalezcan las acciones de prevención y control que mitiguen la siniestralidad vial en el país.

Si bien la medición de impacto de brindar lineamientos a entidades territoriales no es directa, en especial porque en seguridad vial son múltiples las acciones que permiten una reducción en cifras y tasas, significan un llamado a la acción y a la coordinación de acciones con todos los actores involucrados en el transporte, tránsito y la seguridad vial.

Estos lineamientos fueron enviados a los alcaldes de los 6 municipios priorizados el pasado 13 de octubre, y como impacto significativo se tiene la reducción del 67% en los siniestros presentados durante el puente festivo de la independencia de Cartagena.



- **Protocolo para enseñar a empresas en el diseño e instalación de puntos seguros, lo cual ya se encuentra de manera general en la escuela de seguridad vial virtual.**

Durante el periodo de gestión, se diseñó un protocolo para que cualquier empresa o administrador vial pueda implementar de manera autónoma un punto seguro. El impacto con este protocolo es que se tengan mejores condiciones mecánicas en los vehículos que circulan en las vías, y se generen estrategias pedagógicas orientadas al cambio de comportamientos, de forma adicional a la oferta de 14 puntos seguros implementados de manera permanente por la ANSV.

Prestación y calidad de servicio de transporte

- **Capacidad de Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) para la atención de usuarios y la prestación del servicio**

La Superintendencia de Transporte validó la capacidad de 957 Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) para la atención de usuarios y la prestación del servicio a la ciudadanía con la implementación de una herramienta que mide su capacidad operativa versus el número de certificados que han expedido y la información que reportan al Registro Único Nacional de Tránsito RUNT.

La herramienta permitió validar aspectos relacionados con la operación de los Centros de Enseñanza Automovilística CEA e identificar las presuntas inconsistencias en el proceso de capacitación en conducción y en la expedición de los certificados para el trámite y obtención de la respectiva licencia.

El resultado de dicho ejercicio conllevó a la priorización y clasificación del top de CEAS que presentan inconsistencias en su operación; permitiendo focalizar a 730 CEA, de los cuales se inició con 40 investigaciones administrativas acorde con la facultad de control atribuida a esta Superintendencia; dicha actividad continuará conforme al recaudo probatorio que permita la apertura de las investigaciones.

En consecuencia, el impacto de la aplicación de la herramienta permitió a la Superintendencia de Transporte, identificar las malas prácticas en la operación de los Centros de Enseñanza Automovilística y así, ejercer acciones de supervisión orientadas a ofrecer un servicio de calidad al usuario y reducir los índices de accidentalidad.

- **Diagnóstico de cumplimiento de los componentes de accesibilidad e inclusión en infraestructuras del transporte de servicio público**

Determinar el porcentaje de accesibilidad es relevante para la Superintendencia de Transporte en tanto permita el cumplimiento de lo establecido en la ley estatutaria 1618 de 2013, artículo 14, numeral 2 el cual estipula:

(...) El servicio público del transporte deberá ser accesible a todas las personas con discapacidad. Todos los sistemas, medios y modos en que a partir de la promulgación de la presente ley se contraten deberán ajustarse a los postulados del diseño universal. Aquellos que funcionan actualmente deberán adoptar planes integrales de accesibilidad que garanticen un avance progresivo de estos postulados, de manera que en un término de máximo 10 años logren niveles que superen el 80% de la accesibilidad total. Para la implementación de ajustes razonables deberán ser diseñados, implementados y financiados por el responsable de la prestación directa del servicio. (...)

La Superintendencia de Transporte expidió la Resolución 2491 de 2022 en la cual se establecieron los lineamientos de supervisión con los cuales se evalúa la accesibilidad en las infraestructuras de transporte,

entiéndase, infraestructura vigilada por la Delegatura de Concesiones e Infraestructura como Terminales de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, Aeropuertos, Aeródromos e Infraestructura Carretera Concesionada.

Los lineamientos establecen los criterios para que, en el marco de la autogestión, los vigilados puedan reconocer los requisitos establecidos en la ley para que desde la infraestructura se garantice el derecho al acceso al transporte de la población en general, incluyendo a las personas con discapacidad.

Una vez diligenciados el formulario de autoevaluación, tanto el Supervisado como la Supertransporte, conocen el diagnóstico del avance en la implementación de la normatividad, así como el porcentaje de accesibilidad de acuerdo con la metodología desarrollada.

La Delegatura de Concesiones e Infraestructura implementó el Diagnóstico de Infraestructuras de Transporte Accesible e Incluyente, a un universo de 166 infraestructuras de Transporte, así 52 Terminales de Transporte Terrestre, 66 aeropuertos y 48 Concesiones Carreteras, tal y como se observa en la Imagen 3. La ponderación fue calculada con base en los datos reportados en el aplicativo por cada uno de los vigilados en el marco metodológico de autoevaluación, por tanto, estos datos de conformidad con la Resolución 2491 de 2022 están sujetos a la verificación por parte de la Superintendencia.



Imagen 3: Universo de Infraestructuras con Diagnóstico de Porcentaje de Accesibilidad e Inclusión.

A continuación, se presenta el porcentaje promedio general de las 166 infraestructuras diagnosticadas, así como los porcentajes promediados por cada uno de los modos de la infraestructura de transporte. Cada uno de los vigilados fue informado sobre el porcentaje individual de la infraestructura administrada.

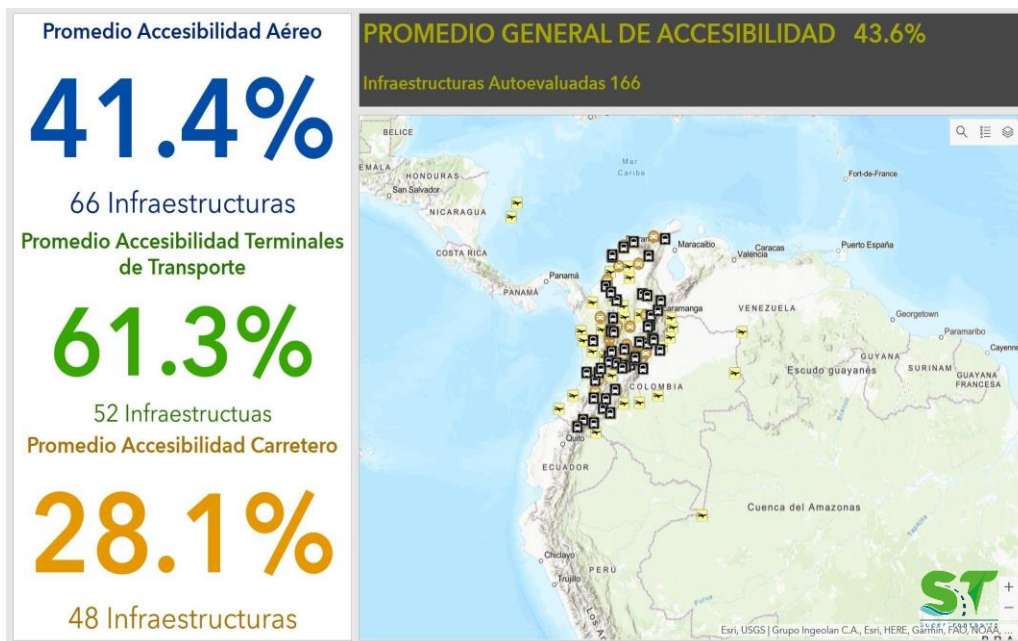


Imagen 4: Porcentaje promedio general de la Infraestructura de Transporte.

Con los datos reportados por cada uno de los vigilados que fueron objeto del diagnóstico, fue posible establecer que el porcentaje promedio actual de accesibilidad e inclusión de las 166 Infraestructuras es de **43.6%**.

En cuanto a **promedio actual de accesibilidad e inclusión de los 66 aeropuertos**, se registra un **41.4%**, de los cuales 43 de los 66 Aeropuertos, presentan un porcentaje de accesibilidad e inclusión entre 0% a 49,9%. (Ver Imagen 5)

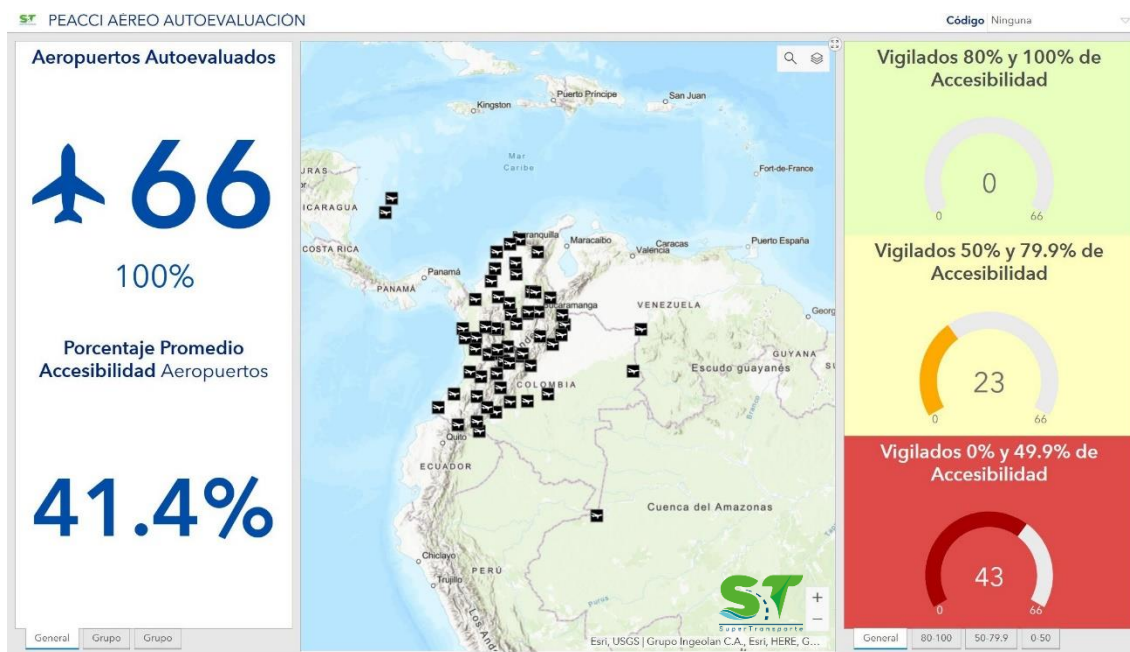


Imagen 5: Porcentaje promedio de Aeropuertos.

Con relación a la **accesibilidad e inclusión de los 52 Terminales de Transporte Terrestre** este registra un porcentaje del **61,3%** de los cuales 32 de los 52 Terminales de Transporte Terrestre, presentan un porcentaje de accesibilidad e inclusión entre 50% a 79,9%. (Ver Imagen 6)

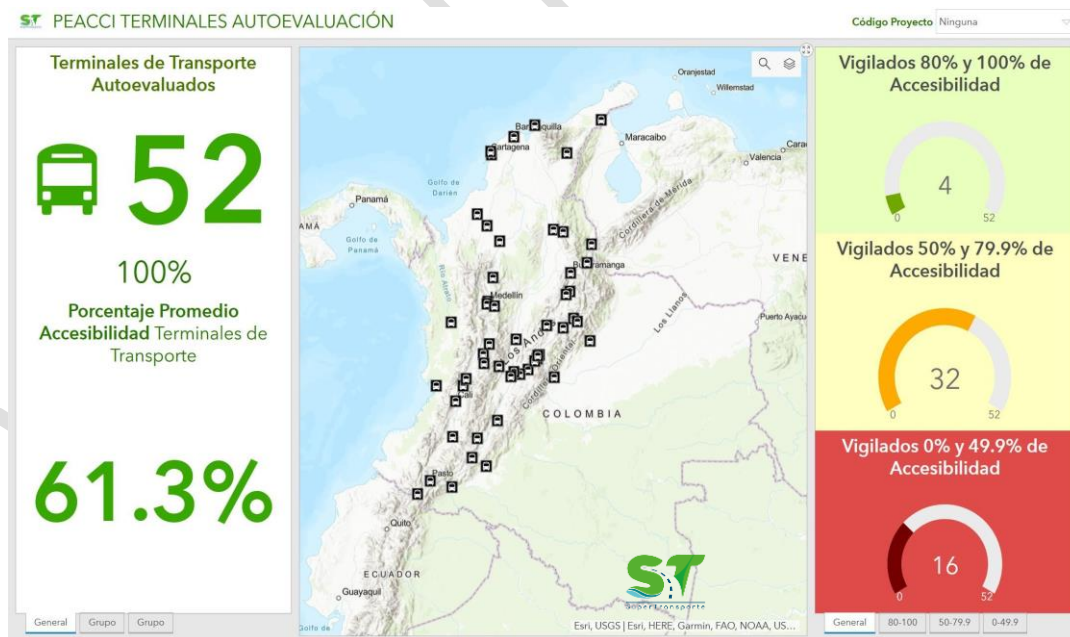


Imagen 6: Porcentaje promedio de Terminales de Transporte Terrestre.

Con relación al porcentaje promedio actual de **accesibilidad e inclusión de las 48 Concesiones Carreteras** este asciende a **28.1%** de las cuales 40 de las 48 Concesiones Carreteras, presentan un porcentaje de accesibilidad e inclusión entre 0% a 49,9%. (Ver Imagen 7)



Imagen 7: Porcentaje promedio de Terminales de Concesiones Carreteras.

De conformidad con lo establecido en la Resolución 2491 de 2022, y una vez informados a cada uno de los vigilados los porcentajes individuales, éstos deberán presentar ante la Superintendencia, en el marco de lo ordenado en la Ley Estatutaria 1618 de 2013, los Planes Integrales Progresivos de Accesibilidad (PIPA), estos planes tienen como objeto que los vigilados eleven el porcentaje de accesibilidad e inclusión de la infraestructura a cargo.

La Superintendencia de Transporte mediante la Delegatura de Concesiones e Infraestructura, con el desarrollo Programa Especial de Supervisión de Accesibilidad e Inclusión (PEACCI), realizará el seguimiento respectivo del cumplimiento de la implementación de los planes PIPA.

➤ **Estrategia “Pasaporte fluvial por Colombia”**

La Superintendencia fortaleció la estrategia denominada “Pasaporte Fluvial por Colombia”, con el fin de incentivar a las empresas de transporte fluvial a cumplir con el 100% de los requisitos establecidos en la Ley para la prestación del servicio en condiciones de formalidad, seguridad y eficiencia.

En el 2022 ampliamos la cobertura de 16 a 34 zonas de operación y se incluyó la operación de embarcaciones mayores, para garantizar la seguridad de todos los actores de este modo.

Lugar	Departamento	Municipio
1. Embalse Amaní	Caldas	Norcasia



Lugar	Departamento	Municipio
2. Embalse de Topocoro	Santander	San Vicente de Chucurí
3. Embalse el Guavio	Cundinamarca	Gachalá
4. Embalse el Peñol	Antioquia	El Peñol, Guatapé
5. Embalse Lago Calima	Valle del Cauca	Calima Darién
6. Laguna de La Cocha	Nariño	Pasto
7. Laguna de Tota	Boyacá	Aquitania
8. Malecón de Montería	Córdoba	Montería
9. Malecón de Quibdó	Quibdó	Chocó
10. Muelle de Puerto Gaitán	Meta	Puerto Gaitán
11. Muelle La Gaitana	Huila	Neiva
12. Municipio de Barranquilla	Atlántico	Barranquilla
13. Municipio de Calamar	Atlántico	Calamar
14. Municipio de Cartagena del Chairá	Caquetá	Cartagena del Chairá
15. Municipio de Caucasia	Antioquia	Caucasia
16. Municipio de El Banco	Magdalena	El Banco
17. Municipio de Gamarra	Cesar	Gamarra
18. Municipio de Girardot	Cundinamarca	Girardot
19. Municipio de Guaranda	Sucre	Guaranda
20. Municipio de Istmina	Chocó	Istmina
21. Municipio de Leticia	Amazonas	Leticia
22. Municipio de Magangué	Bolívar	Magangué
23. Municipio de Morales	Bolívar	Morales
24. Municipio de Puerto Asís	Putumayo	Puerto Asís
25. Municipio de Puerto Berrío	Antioquia	Puerto Berrío
26. Municipio de Puerto Carreño	Vichada	Puerto Carreño
27. Municipio de Puerto Inírida	Guainía	Puerto Inírida
28. Municipio de Puerto López	Meta	Puerto López
29. Municipio de Puerto Salgar	Cundinamarca	Puerto Salgar
30. Municipio de San José del Guaviare	Guaviare	San José del Guaviare
31. Municipio de Solano	Caquetá	Solano
32. Municipio de Turbo	Antioquia	Turbo
33. Pasacaballos	Bolívar	Cartagena
34. Terminal Fluvial Yuma	Santander	Barrancabermeja

Fuente: Dirección de Promoción y Prevención Delegatura de Puertos

Tabla 1: Zonas de Operación Priorizadas para el Pasaporte Fluvial por Colombia 2022.



Gracias a este fortalecimiento fueron identificados 16 nuevos operadores fluviales en las zonas de operación intervenidas, ampliando la estrategia al pasar de 184 a 200 empresas de transporte fluvial que contaron con el acompañamiento de la Superintendencia de Transporte en sus procesos de habilitación, seguridad en la prestación del servicio y registro de información en VIGIA.

Igualmente, se logró una variación positiva del 5% de empresas de transporte fluvial que obtuvieron la habilitación por parte de Ministerio de Transporte para prestar el servicio, renovaron su permiso de operación y/o operaron con embarcaciones debidamente vinculadas al parque fluvial.

En los 34 operativos de inspección realizados se obtuvo una variación positiva del 9% en la verificación de los aspectos de seguridad y sanidad fluvial de embarcaciones menores, expedición de tickets y publicación de tarifas, siendo estos últimos los que obtuvieron la mayor variación positiva al pasar del 42% al 65% de cumplimiento, en el caso de la expedición de tickets; y del 51% al 76% de cumplimiento, en el caso de la publicación de tarifas.

La verificación del cumplimiento del manual de seguridad y sanidad fluvial de embarcaciones mayores obtuvo una variación porcentual positiva de 7 puntos, pasando de un cumplimiento del 81% al 88%, donde los aspectos relacionados con el deber de transportar el tipo de carga y la capacidad de carga autorizada, así como el deber de garantizar el alumbrado de las embarcaciones buenas condiciones, lograron el 100% de cumplimiento.

Desde el inicio del gobierno del cambio, se logró una variación positiva del 2% en el acompañamiento realizado a las empresas de transporte fluvial, para lograr el registro y actualización del 100% de información en el Sistema Nacional de Supervisión al Transporte – VIGIA.

Tecnología para el transporte

- **Proyecto de implementación del Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el tránsito y el transporte (SINITT)**

Teniendo en cuenta el Memorando de Entendimiento firmado con el Gobierno de Corea del Sur el 10 de julio del año 2019, se suscriben los términos de referencia para estructurar conjuntamente el proyecto denominado “ESTABLECIMIENTO DEL PLAN MAESTRO NACIONAL DE SISTEMAS INTELIGENTES PARA LA INFRAESTRUCTURA, EL TRÁNSITO Y EL TRANSPORTE”.

Una de las conclusiones principales de este plan maestro es poner en funcionamiento lo que se define en el decreto 2060 de 2015 como el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SINITT), para esto se gestiona otros recursos de cooperación con el gobierno coreano para establecer la factibilidad de un piloto del SINITT para ser implementado entre los



años 2021 y 2022, pero para llevar a feliz término dicho convenio, se requiere realizar la factibilidad de estos estudios.

Con base en lo anteriormente descrito, en vigencia 2021, se generan dos documentos para la gestión de la implementación del SINITT que son: a) Documento propuesto del Plan Maestro Nacional ITS o SIT y b) estudio de factibilidad para la implementación de la prueba piloto SINITT; para el primero se generó la implementación del plan maestro Nacional SIT por medio de resolución No. 20223040028675 del 23 de mayo de 2022 y para el segundo documento se realizó las gestiones requeridas para dar inicio al desarrollo de la primera fase del Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SINITT), el cual se dio entrega de este en el mes de marzo de la presente vigencia.

En el mes de octubre se realizaron mesas de trabajo presenciales, con el gobierno de corea del sur, para dar inicio al proyecto de implementación del SINITT, fase II. En este se incluyó la adecuación de espacio físico para el monitoreo de este centro de control nacional.

En las mesas de trabajo con los expertos de Corea del Sur, se logró empalmar lo desarrollador con el SINITT fase I, y lo que se debe desarrollar en el SINITT fase II, para esto se realizaron visitas a los servidores de la Entidad, y concesiones viales donde se implementará los dispositivos IoT (funcionales para ITS), en las vías pilotos (Bogotá-Guaduas y Bogotá- Villavicencio)

➤ **Peajes Electrónicos**

Desde el equipo técnico de desarrolladores para la implementación de peajes electrónicos bajo el esquema IP/REV en el país con la marca COLPASS, se ha venido trabajando de la mano con los intermediadores e INVIAS, para la habilitación requerida por la resolución 20213040035125 del 11 de agosto de 2021.

A la fecha el estado de habilitación de peajes en esquema IP/REV es:

- Total de peajes a habilitar: 178 peajes
- Peajes habilitados: 104 peajes (59%)
- Intermediadores habilitados: 5
- Peajes en proceso de habilitación: 15 peajes



Adicional a esto, el plazo para habilitación venció el 31 de octubre de 2022, razón por la cual se espera que en el mes de diciembre y enero se incremente esta habilitación, teniendo en cuenta el número de peajes pendientes por habilitar.

➤ **Herramienta Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga - SICETAC 2.0**

Con base en la información recolectada en las mesas técnicas del observatorio de carga sobre los trayectos urbanos en las rutas nacionales los cuales no estaban contemplados en la herramienta SICETAC, el Ministerio de Transporte, a través de la Oficina De Regulación Económica, realizó la actualización de 1270 rutas a nivel ambiente de pruebas, dicha actualización quedará en ejecución a partir del 28 de diciembre del año 2022, con esta actualización nos acercamos más a la realidad que viven los transportadores de carga del país.

Cofinanciación de sistemas de transporte

➤ **Cooperación financiera**

Con el fin de dar alcance a las necesidades y dar cumplimiento a las metas de cambio climático y calidad del aire a las que se comprometió el país en el mediano plazo, el ministerio de transporte en cabeza de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) realizó la gestión para lograr el financiamiento de la contratación por parte del BID con recursos de cooperación no reembolsables.

Así mismo, a través de los proyectos de cooperación con Alemania se asignó para el nuevo programa destinado al apoyo del desarrollo urbano sostenible en Colombia un monto de hasta 150 millones de euros en calidad de préstamo, así como hasta 5 millones de euros en calidad de subvención para una medida complementaria.

En el marco de este programa se podrán financiar diferentes proyectos individuales con contrapartes diferentes. Todos los proyectos (inversiones) individuales deben contribuir a la provisión y el uso de infraestructura y servicios urbanos eficientes y no contaminantes, por ejemplo, en los sectores de movilidad urbana y agua y saneamiento.

La parte colombiana trabajará en la identificación de proyectos enmarcados en las líneas sectoriales definidas por Alemania. En una primera instancia se ha identificado el **Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico** creado mediante artículo 33 de la Ley 2169 de 2021 y se explorarán posibilidades de financiamiento subnacional de



saneamiento de vertimientos en las cuencas más contaminadas y priorizadas, como proyectos susceptibles de ser financiados con cargo a esta asignación financiera. Ambas partes acordaron seguir la discusión sobre propuestas e iniciativas.

➤ **Lanzamiento del proyecto ProMOVIS de la GIZ - Agencia de Cooperación Alemana.**

El proyecto PROMOVIS busca contribuir a la implementación del Acuerdo de París sobre el cambio climático, así como apoyar los objetivos e iniciativas de acción climática nacionales.

El objetivo principal de ProMOVIS es mejorar las condiciones para la implementación de una movilidad urbana sostenible en Colombia. Su duración es de 3 años (hasta 2025) y cuenta con recursos de aproximadamente 4 millones de euros. Para alcanzar este logro desde la UMUS se coordinó e hizo seguimiento con la GIZ para alcanzar los recursos de cooperación no reembolsables para las ciudades que cuentan con Sistemas de Transporte y apoyarlas en el proceso de transición energética.

El proyecto busca construir sobre los procesos que ya ha adelantado el grupo de transporte sostenible de GIZ con el Ministerio de Transporte en cuatro componentes: i) marco nacional de referencia, ii) aplicación en ciudades, iii) educación y capacitación, y iv) mecanismos de coordinación.

Adicionalmente, el proyecto se enfocará en las siguientes áreas de trabajo en las que trabajaremos activamente:

- La construcción de Planes de Movilidad Sostenible.
- Proyectos de logística urbana y transporte de última milla.
- Gestión de la demanda.
- Digitalización de la movilidad.
- Desarrollo urbano orientado al transporte.
- Electromovilidad.
- Movilidad activa.
- Desarrollo sostenible del transporte público.

➤ **Entrada en operación gradual del SETP para Valledupar**



Dando continuidad al cumplimiento de las metas de cambio climático y calidad del aire el pasado 02 de diciembre la capital de Cesar se convirtió en la primera ciudad del país en implementar su Sistema Estratégico de Transporte Público (Setp) e iniciar de manera progresiva su entrada en operación con 130 vehículos adquiridos con recursos de la Nación a través del convenio de cofinanciación, para este proyecto La Nación invirtió 44.530 millones de pesos. El ministerio de transporte en cabeza de la UMUS realizó el acompañamiento al Ente Gestor SIVA en la verificación del cumplimiento de todas las normas técnicas, ambientales y de seguridad estipuladas en la reglamentación colombiana NTC 5206 y Conexas.

➤ **Taller con la ciudades SETP**

Con el fin de trazar las hojas de ruta de las ciudades que tiene proyectos de SETP y que no han logrado su implementación, los días 17 y 18 de noviembre se desarrolló el taller con la participación de las nueve ciudades, para iniciar una estrategia con los entes gestores, autoridades territoriales de transporte, transportadores y el Ministerio de Transporte para lograr la puesta en marcha de estos sistemas.

Para el debido desarrollo la UMUS gestionó los recursos de cooperación en el marco del proyecto ProMOVIS de la GIZ y revisó los términos de referencia para la contratación de los consultores que apoyaron en el desarrollo del Taller y fueron contratados por la GIZ.

Facilidades y beneficios para el usuario

➤ **Reactivación aérea comercial entre Colombia y Venezuela.**

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

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



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

Como resultado de estas acciones, el pasado 7 de noviembre llegó al Aeropuerto Internacional El Dorado el primer vuelo de Turpial Airlines (el T9 8820) desde Caracas, un Boeing 737 - 400 de nombre Virgen Del Valle, que marca la reactivación aérea comercial entre Colombia y Venezuela, después de cerca de 3 años de suspensión de la ruta, pues el último vuelo entre ambas capitales fue en marzo de 2020.

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

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

Se expidió la Circular No. 20224010000187 del 16/11/2022, dirigida a Centros Integrales de Atención - CIA, Organismos de Tránsito y Superintendencia de Transporte, en la que se extendió el plazo hasta el 28 de febrero de 2023, para que para que los Organismos de Tránsito y Centros Integrales de Atención - CIA ajusten las condiciones técnicas y jurídicas que les permita operar exclusivamente a través del sistema HQ-RUNT, registrando por este sistema la validación de identidad y asistencia de los usuarios al curso sobre normas de tránsito.

Lo anterior en atención a las múltiples solicitudes recibidas por parte de Organismos de Tránsito y Centros Integrales de Atención- CIAS, en las que manifiestan presuntos inconvenientes para reportar a través de la plataforma HQ-RUNT las validaciones requeridas para la realización de los cursos sobre normas de tránsito. Además, según el sistema Runt con corte a 15 de noviembre de 2022, catorce (14) de los 148 CIA migrados, están reportando a través del Runt y dos (2) de los Organismos de Tránsito migrados están utilizando la funcionalidad dispuesta en la plataforma. Frente a lo anterior, la Concesión Runt S.A. ha efectuado cinco (5) jornadas de capacitación (9,10 de agosto y 10,11 de noviembre), en las cuales han asistido doscientos treinta y cuatro (234) CIA y noventa y siete (97) Organismos de Tránsito.

Con esta medida se busca garantizar la prestación del servicio ofrecido por estos organismos y la realización de cursos sobre normas de tránsito a presuntos infractores para la obtención de los beneficios establecidos en la normativa vigente. Adicionalmente, la prórroga permite a estos actores, efectuar la integración con el Runt de manera efectiva y eficiente, mejorando la prestación del servicio al ciudadano.

- **Instrucciones para atender los choques simples**

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



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

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

➤ **Descuento en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat)**

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

Aunado a lo anterior, el Gobierno Nacional, con ocasión a lo definido en el artículo 7 de la Ley 2161 de 2021, se logró la instalación de la mesa de trabajo intersectorial con las entidades asociadas al SOAT, en la cual, participamos activamente y se han logrado abordar y analizar propuestas que permitan encontrar soluciones a las problemáticas que presenta actualmente dicho seguro (evasión, fraude, siniestralidad y reglamentaciones del SOAT), en el corto, mediano y largo plazo, en beneficio de la ciudadanía en general como actores de las vías.

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

Gracias a la coordinación entre el Ministerio de Hacienda, la Superintendencia Financiera y el Ministerio de Transporte se logró un descuento del 50 % en la tarifa del Soat para motos de bajo cilindraje (menor a 200 c.c.), taxis, microbuses urbanos, microbuses de servicio público urbano y microbuses de servicio público intermunicipal, que empezará a regir a partir del 15 de diciembre de 2022.

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

➤ **Ampliación cobertura póliza antiterrorismo**

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

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

“No obstante la existencia de líneas de crédito para reposición o reparación de vehículos, el Gobierno Nacional mantendrá el seguro de protección de vehículos de transporte público urbano e intermunicipal, terrestre o fluvial, así como la carga y la tripulación, a fin de asegurarlos contra los actos a que se refiere el artículo 6 de la Ley 782 de 2002, o en los casos en que la alteración del orden público lo amerite, incluidos los ataques terroristas cometidos por grupos armados organizados al margen de la ley, grupos armados organizados, estructuras



armadas organizadas de crimen de alto impacto o delincuencia común, casos en los cuales el afectado no podrá acceder a los dos beneficios”.

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

➤ **Implementa pico y cédula para la renovación de las licencias de conducción que vencen el 20 de junio de 2023.**

Buscando generar las condiciones que permitan avanzar en la Justicia Social, el Ministerio de Transporte implementó la estrategia de “pico y cédula” para organizar el proceso de renovación de la licencia de conducción de los y las colombianas a las que se les vence el documento el próximo 20 de junio de 2023. El objetivo es que esta renovación se realice de manera coordinada, y evitar así demoras o contratiempos en los Centros de Reconocimiento de Conductores y los Organismos de Tránsito.

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

Por lo anterior, el Ministerio de Transporte emitió la Circular 20224200000137 en la que estableció un Pico y Cédula para la renovación y evitar congestiones en los organismos de tránsito y CRC.

Cédulas terminadas en	Mes de renovación
1 y 2	Noviembre y diciembre de 2022
3, 4 y 5	Enero y febrero de 2023
6 y 7	Marzo y abril
8 y 9	Mayo
0	Hasta el 20 de junio de 2023

Fuente: Ministerio de Transporte

Tabla 2: Pico y cédula para la renovación de licencias de conducción que vencen en junio de 2023

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

A partir de la implementación del sistema INSIDE para el entumamiento portuario el pasado 15 de septiembre de 2021, el Ministerio de Transporte cuenta con información en línea acerca de la atención de vehículos de carga en los terminales portuarios del país, haciendo más transparente el proceso de asignación y atención de citas para cargue y descargue de mercancías.



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

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

VERSIÓN PRELIMINAR



6. INSTITUCIONES FORTALECIDAS, CONFIABLES E INCLUYENTES

Recurso Humano

El Ministerio de Transporte concibe el talento humano como el activo más importante, y factor de éxito para el logro de los objetivos y resultados propuestos, es por ellos que trabaja día a día en el desarrollo de los servidores de la entidad, garantizando el principio de mérito en la provisión de empleos, el desarrollo de competencias, la aplicación de estímulos y el desempeño individual.

En cumplimiento de lo anterior se desarrolló, a través de la Comisión Nacional del Servicio Civil - CNSC, el proceso de selección, modalidad ascenso y abierto, para proveer los empleos en vacancia definitiva, pertenecientes al sistema general de carrera administrativa del Ministerio de Transporte, teniendo como resultado que de 119 empleos ofertados se han realizado 73 nombramientos, de los cuales 26 corresponden a la modalidad ascenso, logrando así que los servidores públicos del Ministerio tengan un progreso dentro de la carrera administrativa.

El proceso de concurso de méritos aportó un fortalecimiento en las diferentes áreas, especialmente en las Direcciones Territoriales y las Inspecciones Fluviales, ya que el 34% de las personas nombradas corresponden a las Direcciones Territoriales, el 18% han sido nombradas en la Subdirección Administrativa y Financiera y un 8% en las Inspecciones Fluviales.

Así mismo, se está trabajando en el Fortalecimiento Institucional, en primera medida a través de la formalización del empleo en el Ministerio de Transporte, en concordancia con los lineamientos del Gobierno Nacional, para lo cual ya se iniciaron los estudios normativos y presupuestales, requeridos por el Departamento Administrativo de la Función Pública

En cuanto a la mejora en las condiciones de trabajo en cada una de las sedes a nivel regional, se han adelantado las labores de mantenimiento, mejoramiento y reparaciones locativas de algunas sedes donde funciona el Ministerio de Transporte, con el fin de disponer de áreas amplias y flexibles acorde con las necesidades de las diferentes dependencias, generando condiciones apropiadas de trabajo para los funcionarios, colaboradores, usuarios y visitantes, es así como a la fecha se han intervenido las siguientes Inspecciones Fluviales: Puerto López, Puerto Gaitán,



Istmina, Quibdó, Montería, San José del Guaviare y las Direcciones Territoriales de Bolívar, Santander, Meta, Valle del Cauca, Quindío, Antioquia, Atlántico, Córdoba, Cesar, Tolima y la Unidad Deportiva y Centro de Capacitación en Bogotá.

Participación ciudadana en el Ministerio de los territorios

La gestión del Ministerio de Transporte desde el pasado 7 de agosto ha estado marcada por el trabajo comprometido y sin tregua, desde las regiones y cerca del pueblo, para dialogar, concertar, entender sus necesidades y poderlas atender. En el proceso ha sido clave vincular a toda la ciudadanía y todos los sectores sociales y económicos del país para avanzar en la formulación de políticas de transporte e infraestructura que permitan alcanzar justicia social, económica y ambiental en todos los territorios para alcanzar una paz total, sobre todo, en aquellos que históricamente han sido excluidos.

En este sentido, el ministro de Transporte, Guillermo Francisco Reyes González, ha hecho presencia en 28 departamentos en los que se ha sentado a escuchar a las comunidades para incluir sus necesidades, sus sugerencias y sus aportes en la construcción de la Colombia que todos y todas queremos, con base en el cuidado de la vida, el ambiente y la transición energética.

En medio de esta intensa agenda regional, ha visitado ciudades como Valledupar, Cali, Buga, Manizales, Medellín, Cartagena, Santa Marta, Barranquilla, Cúcuta, Villa de Leyva (Boyacá), Palestina (Caldas), Santa Lucía (Atlántico) y Montenegro (Quindío), entre otros.

Así mismo, participó en los Bloques Parlamentarios del Pacífico y del Caribe, en el Diálogo Regional de Caldas y en el Encuentro de Empresarios del Transporte de Carga en el Quindío, entre otros eventos, que le permitieron estar en contacto con la gente, los actores del sector, la academia, las autoridades locales y regionales, las bancadas parlamentarias, las Juntas de Acción Comunal, los gremios, los concesionarios, los bancos, los transportadores de carga, entre otros.

Se dio apertura de espacios de participación y diálogo con las comunidades aledañas y vinculadas al Canal del Dique para conocer sus inquietudes, opiniones y propuestas, en estos espacios se contó con la presencia de las autoridades locales,



congresistas de los departamentos de Bolívar, Atlántico y Sucre, líderes de la comunidad, líderes gremiales, empresarios y técnicos que realizan seguimiento a este importante proyecto. A través de la Agencia Nacional de Infraestructura se efectuaron 11 mesas de diálogo con más de 750 personas de 13 comunidades de esta región.

Así mismo, el Ministerio reactivó las reuniones de los compromisos adquiridos en el marco de los paros cívicos de Chocó y Buenaventura para avanzar en su cumplimiento con cada una de las comunidades. Además de hablar con habitantes de las diferentes regiones del país, el Ministro Reyes González, junto a sus viceministros, estableció diálogos constructivos con los diferentes actores del sector, como los transportadores de carga, de pasajeros, motociclistas, taxistas y volqueteros para escuchar sus preocupaciones y avanzar en soluciones al sector, en el marco de la política de puertas siempre abiertas a todos y todas, sin excepciones.

De igual manera, el ministro de Transporte asistió a la Audiencia Departamental de Antioquia para escuchar y concertar soluciones frente a contingencias en las vías, en el espacio intervinieron los alcaldes de los municipios del suroeste antioqueño, los líderes de las comunidades, representantes de los transportadores, líderes gremiales y empresarios de la región.

Adicional, junto al Departamento Administrativo de la Presidencia de la República, la Oficina del Alto Comisionado para la Paz y el Instituto Nacional de Vías, se presentó en San Luis, corregimiento de la capital del Huila, el programa Caminos Comunitarios de la Paz Total a las juntas de acción comunal (JAC) y a las comunidades que ejecutarán el primer proyecto de infraestructura de transporte en una vía terciaria.

Siguiendo con el compromiso del Gobierno del presidente Gustavo Petro Urrego de escuchar las necesidades de las colombianas y los colombianos de todas las regiones del país se lideraron jornadas de diálogo y concertación en los departamentos de Cauca y Nariño, donde se recibieron las inquietudes y propuestas de la comunidad en materia de conexión, transporte, movilidad e infraestructura vial entre veredas y municipios de la región.

Es importante mencionar que la cartera instaló el primer Diálogo Regional Vinculante en Turbaco, Bolívar, ante más de mil personas, se desarrolló este primer encuentro para conocer en territorio las necesidades de las comunidades y construir



conjuntamente el Plan Nacional de Desarrollo del gobierno del Presidente Gustavo Petro.

Finalmente, se lideró con éxito el Diálogo Regional Vinculante de la subregión Orinoquía, que se llevó a cabo el miércoles 16 de noviembre en el municipio de Puerto Carreño y que contó con la presencia del ministro de Transporte, Guillermo Francisco Reyes González, y de la subdirectora de Ordenamiento del Departamento Nacional de Planeación, Mónica Muñoz, quienes escucharon las propuestas y necesidades de los vichadenses.

Este espacio, apadrinado por el Ministerio de Transporte, contó con la presencia de más de 700 habitantes de los municipios de Puerto Carreño, La Primavera, Santa Rosalía y Cumaribo, quienes, en algunos casos, viajaron por más de 8 horas por el río Orinoco para tener la palabra y ser escuchados por primera vez por un gobierno en la construcción de un Plan Nacional de Desarrollo. Asimismo, en el encuentro también participaron representantes del comercio, la educación, la salud, el agro, las comunidades indígenas, afro y campesinas, quienes llevaron sus propuestas a la mesa para que sean tenidas en cuenta por el Gobierno del Cambio.

Durante la jornada se habilitaron 17 mesas de diálogo sobre economía productiva para la vida y la lucha contra el cambio climático; convergencia regional; mujeres; jóvenes; víctimas; personas con discapacidad; ordenamiento territorial; seguridad humana y justicia social; niñez; derecho humano a la alimentación; migrantes; gremios y empresarios; afros y comunidad negra; comunidad LGTBQ+; comunidad interreligiosa; campesinos, e indígenas.

Acercándonos cada vez más a los colombianos y colombianas

EL Ministerio de Transporte realizó la Feria de trámites y servicios “El Sector Transporte te Conecta” en 20 ciudades capitales del país, con la cual logramos llegar a 13.396 ciudadanos y ciudadanas. Con la feria se logró interactuar con la ciudadanía, promoviendo espacios de participación, a través de jornadas de capacitación, dialogo, información sobre trámites y servicios y acceso a la oferta institucional de las siete entidades del sector.

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

Se creó, con la Concesión RUNT, la mesa de ayuda de tarjetas de operación, con el objetivo de apoyar a las empresas de transporte de orden nacional e intermunicipal, de pasajeros con carretera, mixto y transporte especial en la expedición virtual de la tarjeta de operación por primera vez, renovación, duplicado o cambio de empresa, logrando capacitar 4.312 ciudadanos de manera virtual y presencial en las Direcciones Territoriales y en Sede Central (Bogotá).

Así mismo, se implementó la mesa de ayuda Registro Nacional de Despacho de Carga (RNDC) con el fin de apoyar a los transportadores y empresas que necesitan soporte con la expedición del manifiesto de carga,



remesas, desbloqueo de usuarios. A la fecha se ha dado soporte a 3.035 ciudadanos a través de los canales telefónico, escrito, PQR Web y videollamada.

Finalmente y no menos importante, se avanzó en la estrategia Educación vial para niños, niñas y adolescentes con el objetivo interactuar a través de capacitaciones y de una manera pedagógica con la población infantil y adolescente para brindar información sobre educación vial e información básica sobre el Ministerio de Transporte, impactando a 1.668 niños, niñas y adolescentes de colegios de Bogotá, Puerto Carreño y Tumaco.

Implementación del Programa Equipares Público - Sello de Igualdad de Género

El Ministerio de Transporte creó el primer Comité Sectorial para la implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género para las Mujeres bajo la Resolución 2830 de 2019 y modificado mediante [la Resolución 20223040064995 de 2022](#) (28 de octubre de 2022, que le ha permitido junto al Plan de Acción considerada como la hoja de ruta para cerrar las brechas de género y alcanzar la igualdad sustantiva entre hombres y mujeres.

En uno de los pilares de este plan de acción dedicado al pilar de fortalecimiento institucional de género para las mujeres en Colombia; la entidad firmó el acuerdo de prestación de servicios de desarrollo, el 15 de octubre del 2021 para implementar el programa equipares público; un sello de reconocimiento internacional que ayudará a fortalecer, reconocer y visibilizar los esfuerzos que se vienen adelantando en este tema desde el sector.

Esta iniciativa además establece requisitos y medios de verificación que deben cumplirse a lo largo de la implementación del programa, para obtener el reconocimiento internacional de Igualdad de Género.

Desde el inicio del Gobierno del cambio y en el marco de esta ejecución del programa Equipares Público, se consiguió la implementación de acciones concertadas¹ con el PNUD y enmarcadas en una matriz de estándares internacionales que a través de 50 medios de verificación y las 5 áreas de intervención a saber: i) Planificación y gestión ii) Institucionalización iii) Ambientes laborales iv) Participación, alianzas y rendición de cuentas v) Resultados e impactos de las políticas pública, se han venido trabajando para que una misión evaluadora determine cuales han sido los avances en materia de género del Ministerio de Transporte, y con ello otorgará un reconocimiento internacional (bronce, plata y oro).

Esta misión evaluadora inició el 21 de noviembre, misión que durante dos semanas estuvo realizando una serie de encuentros metodológicos tipo grupos focales, entrevistas, duplas de conversación, reuniones con el equipo técnico de género del Ministerio de Transporte, reuniones con los directivos de la entidad y el lanzamiento de un instrumento de recolección de información dirigido a todas las personas trabajadoras del Ministerio, con el ánimo de triangular esta información con las evidencias subidas en cada una de las áreas de intervención en la plataforma Gender Equality Seal.

Adicionalmente para la socialización de la implementación del Programa Equipares en la entidad, se ha venido realizando a través de varias sesiones de socialización, talleres, campañas comunicativas y prácticas pedagógicas dirigidas a todas las personas trabajadoras de la entidad desde el mes de octubre. Estas acciones fueron sistemáticas y procurando llegar a cada área y dirección o grupo de trabajo de la entidad, dado que es un proceso de transversalización del enfoque de género y derechos de las mujeres que se realiza desde el Ministerio.

Finalmente, durante el Gobierno actual y dando alcance a la Directiva presidencial No. 03 de 2021, junto con la subdirección de Talento Humano se crea, socializa y adopta el Protocolo para la prevención, protección y atención

¹ Ver [Plan de Accion Armonizado Ajustado Equipares 02 septiembre 2022.xlsx \(sharepoint.com\)](#)



de acoso sexual y/o discriminación por razón de sexo en el ámbito laboral mediante la Resolución 20223040063305 del 21 de octubre del 2022. Este protocolo es un gran avance para la entidad puesto que representa la hoja de ruta de las personas trabajadoras en dado caso de sufrir o haber sido víctima de acoso sexual o discriminación en el ámbito laboral.

Presupuesto del sector 2022

La ley 2159 de 2021 apropia recursos para la vigencia fiscal de 2022 al sector transporte por un total de \$13,6 billones de los cuales \$1,19 billones corresponden a funcionamiento, \$1,3 billones a servicio de la deuda y \$ 11,11 billones a inversión.

Durante la vigencia se ha contado con adiciones e incorporaciones en el presupuesto del sector con lo cual al corte 30 de noviembre la apropiación del sector ha incrementado a \$ 13,75 billones. En **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** se muestra la apropiación inicial y vigente al corte para los 3 conceptos de gasto.

GASTO	APR. INICIAL	APR. VIGENTE
FUNCIONAMIENTO	1.188.793	1.218.793
DEUDA	1.297.883	1.297.883
INVERSIÓN	11.114.918	11.232.524
TOTAL	13.601.595	13.749.201

Fuente: Adaptado de SIIF NACIÓN.

Tabla 3: Presupuesto 2022 inicial y vigente por tipo de gasto en millones de pesos.

Frente a la apropiación vigente en se muestra la distribución por concepto de gasto y entidad.

ENTIDAD	FUNCIONAMIENTO	DEUDA	INVERSIÓN	TOTAL
ANI	99.786	1.167.604	4.505.182	5.772.572
ANSV	20.566	17	123.691	144.274
CRIT	1.246	0	0	1.246
INVIAS	203.072	113.246	5.382.412	5.698.729
MT	238.014	13.215	207.909	459.138
SUPERTRANSPORTE	42.888	700	14.188	57.776
AEROCIVIL	605.635	3.101	997.143	1.605.879

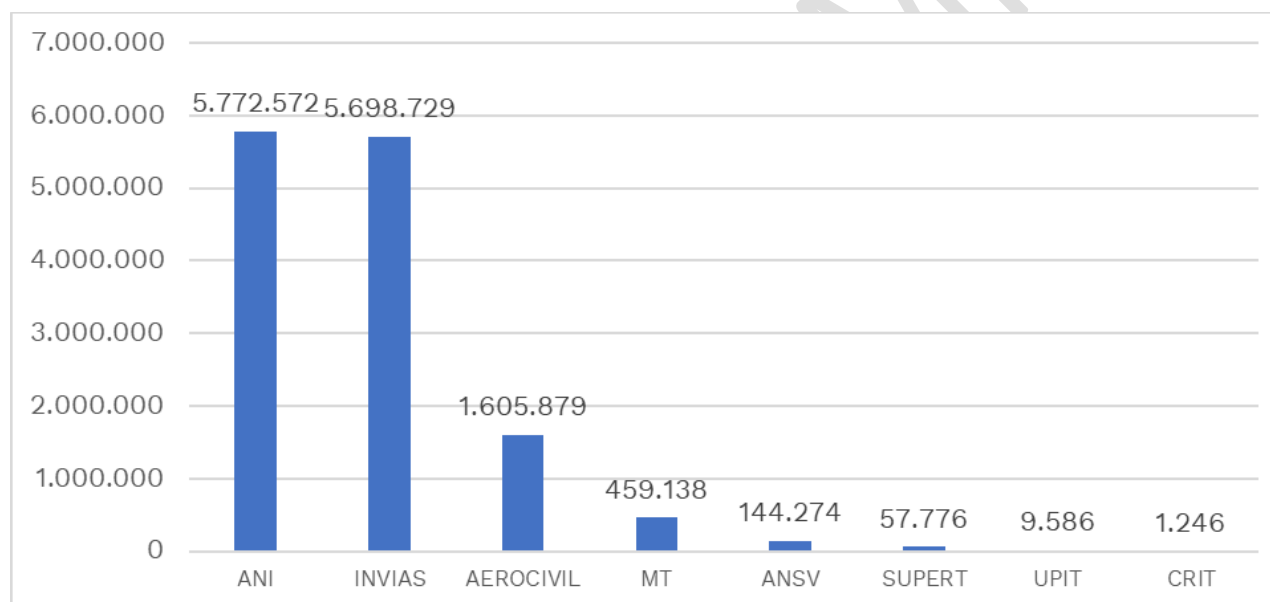


UPIT	7.586	0	2.000	9.586
TOTAL	1.218.793	1.297.883	11.232.524	13.749.201

Fuente: Adaptado de SIIF NACIÓN.

Tabla 4: Apropriación vigente en millones de pesos por concepto de gasto para entidades del Sector. Cifras en millones de pesos.

La entidad con mayor apropiación del sector en 2022 es la Agencia Nacional de Infraestructura con apropiación de \$5,8 billones, seguido por INVIAS con \$5,7 billones, Aerocivil con \$ 1,61 billones, Mintransporte con \$ 459.000 millones. Estas cuatro entidades administran el 98,5% del presupuesto del Sector Transporte, en la gráfica a continuación se muestra el detalle de apropiación por entidad.

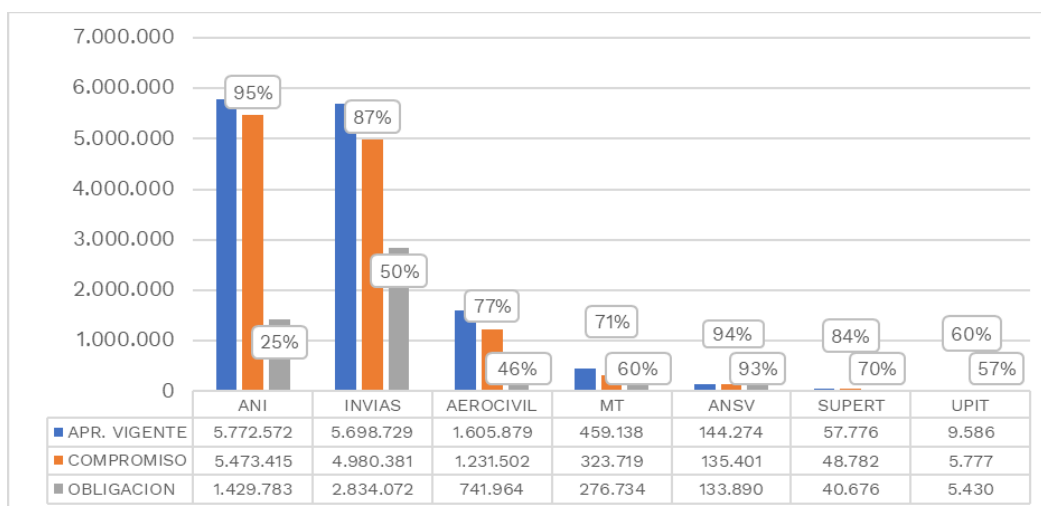


Fuente: Adaptado de SIIF NACIÓN

Gráfica 1: Apropriación (funcionamiento + deuda + inversión) 2022 por entidad. Cifras en millones de pesos

Ejecución presupuesto 2022

De los \$ 13,75 billones asignados al sector con corte al 30 de noviembre de 2022, se han comprometido \$ 12,2 billones y obligado \$ 5,5 billones. A continuación, se muestra el detalle de ejecución por entidad.

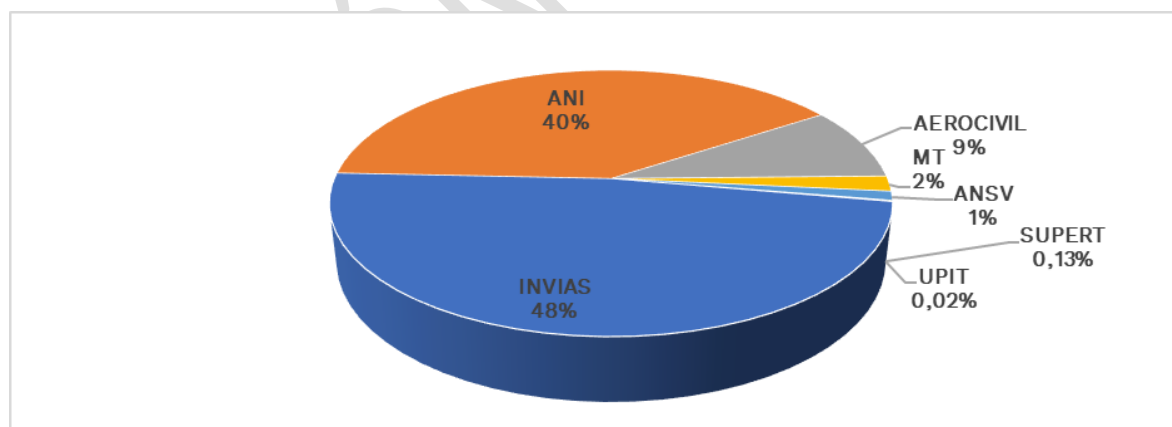


Fuente: Adaptado de SIIF NACIÓN

Gráfica 2: Ejecución presupuesto 2022 (funcionamiento + deuda + inversión) por entidad Sector transporte. Cifras en millones de pesos.

Ejecución presupuesto inversión 2022

Para 2022 la apropiación de inversión del Sector Transporte es de \$ 11,2 billones, el 97% del presupuesto de inversión del Sector es administrado por INVIAS, ANI y Aerocivil, en la gráfica a continuación se muestra la proporción de recursos de inversión por entidad dentro del presupuesto de inversión del sector Transporte.

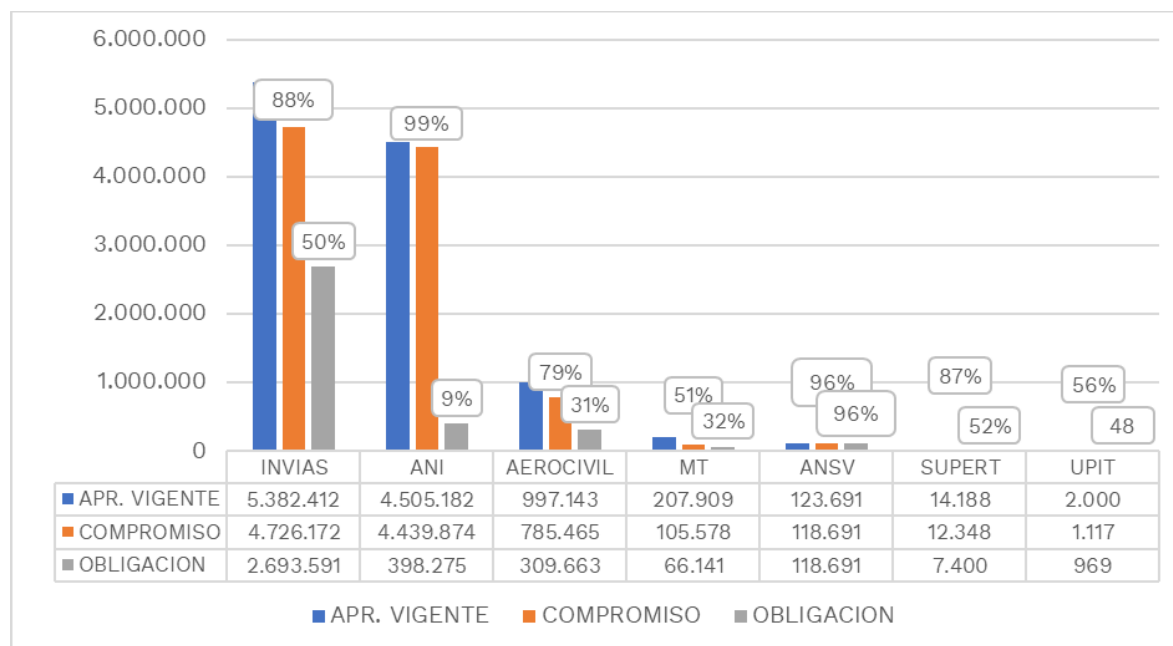


Fuente: Adaptado de SIIF NACIÓN

Gráfica 3: Proporción apropiación inversión entidades Sector Transporte



De los \$ 11,2 billones apropiados en el presupuesto de inversión del sector la corte a 30 de noviembre de 2022 la ejecución es \$ 10,19 billones comprometidos y \$ 3,59 billones obligados, esto es 91% y 32%, respectivamente. A continuación, se muestra el detalle de ejecución del presupuesto de inversión por entidades del sector.



Fuente: Adaptado de SIIF NACIÓN

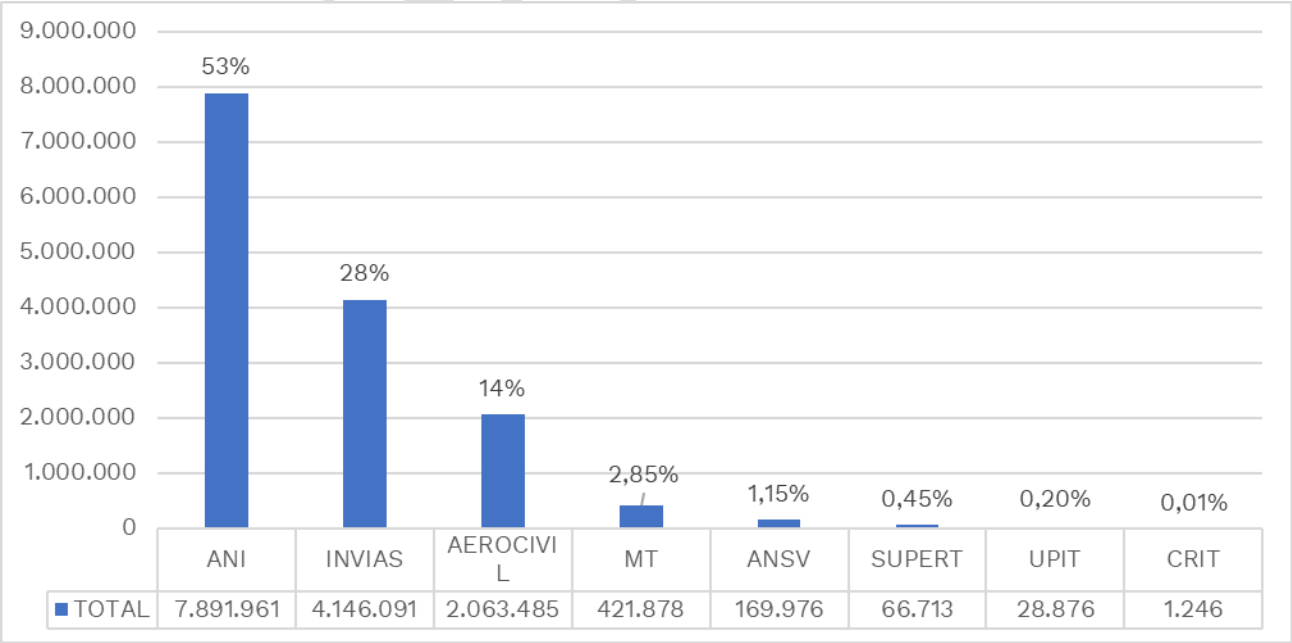
Gráfica 4: Ejecución presupuesto de inversión 2022. Cifras en millones de pesos.

Presupuesto 2023

Al iniciar nuestra gestión, nos encontramos con una cuota de inversión informada para el Sector Transporte por \$9,98 billones de pesos, sin embargo, las nuevas apuestas estratégicas del Gobierno del Cambio precisan de mayores recursos por lo cual se adelantó la gestión que permitió aumentar los recursos de inversión a \$ 10,37 billones para el sector transporte en la ley de presupuesto para la vigencia 2023. Estos recursos permitirán poner en marcha programas estratégicos como Vías comunitarias para la Paz.

La ley No. 2276 del 29 de noviembre de 2022 estableció el presupuesto a apropiar para el sector Transporte durante la vigencia 2023, el monto total asignado al sector es de \$14,79 billones de los cuales \$10,37 billones corresponden a inversión, \$ 1,57 billones presupuesto para funcionamiento y \$ 2,85 billones servicio de la deuda. El 23% del presupuesto asignado al sector se financia con recursos propios y el 77% con recursos nación.

En se presenta el detalle de presupuesto por entidad para el sector transporte en el 2023, incluyendo inversión, funcionamiento y deuda, así mismo en las etiquetas se muestra el porcentaje de cada entidad dentro del monto total apropiado al sector \$ 14,79 billones.

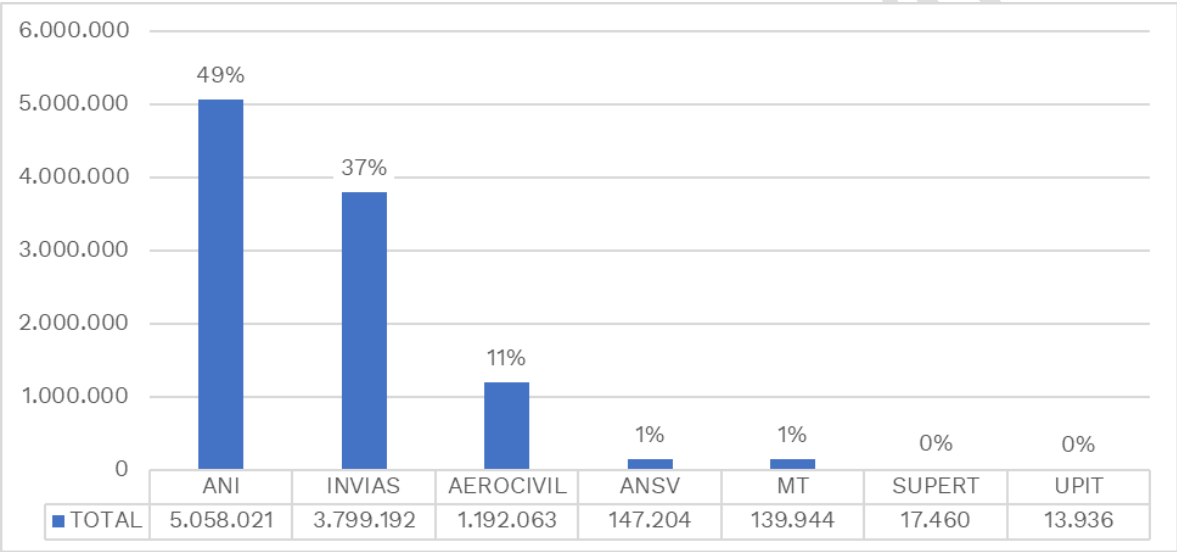


Fuente: Ley No. 2276 del 29 de noviembre de 2022
 (https://www.minhacienda.gov.co/webcenter/ShowProperty?nodeId=%2FConexionContent%2FWCC_CLUSTER-208233%2F%2FidcPrimaryFile&revision=latestreleased)

Gráfica 5: Apropiación 2023 inversión + funcionamiento + deuda, por entidad en millones de pesos.

Presupuesto de inversión

Con respecto al presupuesto de inversión se apropian recursos por \$10,37 billones distribuidos por entidad conforme al siguiente detalle:



Fuente: Ley No. 2276 del 29 de noviembre de 2022
 (https://www.minhacienda.gov.co/webcenter/ShowProperty?nodeId=%2FConexionContent%2FWCC_CLUSTER-208233%2F%2FidcPrimaryFile&revision=latestreleased)

Gráfica 6: Apropiación 2023 inversión + funcionamiento + deuda, por entidad en millones de pesos.

Como se observa la entidad con mayor apropiación del sector es la Agencia Nacional de Infraestructura con \$5,1 billones correspondiente al 49% del presupuesto, seguido por INVIAS con \$3,8 billones esto es 37% y Aerocivil \$1,2 billones equivalente al 11% del presupuesto de inversión del sector. Estas 3 entidades administran el 97% de los recursos de inversión del sector.



Es importante precisar que con el propósito de poner en marcha las nuevas apuestas estratégicas del sector Transporte de acuerdo a las directrices del presidente Gustavo Petro tales como el programa «Vías comunitarias para la Paz Total» se evidenció la necesidad de mayores recursos con respecto a la cuota de inversión para la vigencia 2023 informada por parte del Departamento Nacional de Planeación.

En este sentido en el marco de la gestión presupuestal desarrollada por el Ministerio de Transporte ante el departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda se logró aumentar de una cuota informada de inversión de \$ 9,98 billones a \$ 10,37 billones.