



ASÍ SE MUEVE el cambio

INFORME DE RENDICIÓN DE CUENTAS SECTOR TRANSPORTE 2023

William Fernando Camargo Triana
Ministro de Transporte

María Constanza García Alicastro
Viceministra de Infraestructura

Carlos Eduardo Enríquez Caicedo
Viceministro de Transporte

Karoll García Vargas
Secretaria General

Luis Alejandro Zambrano Ruiz
Director de Transporte y Tránsito

Ferney Camacho
Director de Infraestructura

Lina María Rojas Ospina
Jefe Oficina Asesora de Planeación

Flavio Mauricio Mariño
Jefe Oficina Asesora Jurídica

Dayron Felipe León Montealegre
Jefe de la Oficina de Regulación Económica.

Luz Stella de la Concepción Conde Romero
Jefe Oficina de Control Interno

ENTIDADES ADSCRITAS

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI

Carolina Jackeline Barbanti Mansilla

Presidente (e)

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS

Mercedes Elena Gómez Villamarín

Directora General

UNIDAD DE PLANEACION DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE - UPIT

Martha Constanza Coronado Fajardo

Directora General

UNIDAD ESPECIAL ADMINISTRATIVA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL

Sergio París Mendoza

Director General

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL – ANSV

Mariantonia Tabares Pulgarín

Directora General

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE – SUPERTRANSPORTE

Ayda Lucy Ospina Arias

Superintendente

OTRAS ENTIDADES RELACIONADAS CON EL SECTOR

CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL RÍO GRANDE DE LA MAGDALENA – CORMAGDALENA

Álvaro José Redondo Castillo

Director Ejecutivo

DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA POLICÍA NACIONAL

Brigadier General Wilson Javier González Delgadillo

Director

CONTENIDO

I.	INTRODUCCIÓN	9
II.	SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL	11
1.	Seguridad vial.....	11
	Fallecidos en siniestros viales	11
	Orientación y/o sensibilización en comportamientos viales seguros	13
	Asistencias técnicas a instituciones para la formulación, implementación y seguimiento de instrumentos de gestión de riesgo de seguridad vial	14
2.	Sistema de Transporte público urbanos y regionales.....	15
	Aprobación de artículos para los Sistemas de Transporte del país en el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia, potencia mundial de la vida”	15
	Desembolsos para la implementación de proyectos de transporte público cofinanciados por la Nación.....	19
	Metro Ligero de la Avenida 80 de Medellín.....	19
	Inicio de operación gradual del Sistema Estratégico de transporte Publico SETP para Valledupar.....	19
	Adjudicación del contrato de suministro e instalación de tecnología para el recaudo, gestión y control de la operación e información al usuario del SETP para Santa Marta.....	20
	Aprobación de la Ley 2299 de 2023. Por la cual se adiciona y efectúan unas modificaciones al presupuesto general de la Nación de la vigencia fiscal de 2023”	21
	Proyecto Línea 2 del Metro de Bogotá. Contratación de la concesión del proyecto.....	21
	Proyecto Troncal Calle 13 de Bogotá. Contratación de la construcción de las obras para el proyecto.....	22
	Terminación de la construcción del Tramo 5B para la implementación del SETP de Popayán.....	24
	Regiotram de Occidente	24
	Innovaciones tecnológicas en la Implementación del SETP para la ciudad de Montería.....	26
	Apertura de la licitación para la adjudicación del contrato de suministro e instalación de tecnología para el recaudo, gestión y control de la operación e información al usuario del SETP para Popayán.....	26
	Ejecución de las obras de la fase I del Tramo 7 de Andenes y el inicio de las obras del terminal de ruta Simón Bolívar del proyecto SETP de Armenia.	27
	Inicio de la instalación de paraderos y terminales de ruta, designación de operadores e inicio de la etapa de preoperación del proyecto SETP de Neiva.	27

Ejecución del proyecto Promovis de la Sociedad Alemana de Cooperación Internacional	28
Fase III del proyecto TUMI E-bus Mission	29
Análisis de tarifas para los Sistemas de Transporte Público	30
3. Movilidad Urbana	30
4. Sistema Inteligente para la Infraestructura el Tránsito y el Transporte.	35
5. Ciudades inteligentes	35
6. Facilidades y beneficios para el usuario	36
Descuento en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat)	36
Inicio Operación RUNT 2.0	37
Expedición de pólizas CDA	37
Acuerdos de reconocimiento recíproco de licencias de conducción.	39
Renovación de licencias de conducción	39
Inicio de prestación del servicio en nuevas rutas en Transporte de Pasajeros en radio de acción nacional	40
Adjudicación de nuevas rutas en Transporte de Pasajeros en radio de acción nacional	42
Trámites de procesos de adjudicación de rutas de Transporte de Pasajeros trasladados a la Subdirección de Transporte	42
Apertura de proceso de consultoría para determinar la demanda insatisfecha de transporte en la modalidad Pasajeros por Carretera en radio de acción nacional	43
Zonas diferenciales y rutas de influencia	43
Autorización Secretarías de Tránsito	44
Asesorías Técnicas en Municipios	44
Racionalización y Desmaterialización de Trámites	44
Transporte ferroviario	44
Transporte por cable	45
Formalización y fortalecimiento del Servicio a los Usuarios	46
Infraestructura Social	47
Inclusión de nuevas rutas origen - destino en el sistema de información de costos eficientes del transporte terrestre automotor de carga – SICE-TAC	48
Reuniones Mesas Técnicas del Observatorio de Transporte de carga Por carretera, para la revisión, análisis de temas relevantes del sector para actualizar el sistema SICE-TAC	49
III. DERECHO HUMANO A LA ALIMENTACIÓN	50
1. Conectividad fluvial	50
2. Plan Maestro Fluvial 2022	52
3. Todos somos Pazcífico	53
4. Navegabilidad principales ríos	54

Río Magdalena.....	55
Avances proyectos río magdalena – Cormagdalena	56
Plan de dragado del río Magdalena y canal de acceso al Puerto de Barranquilla	57
Restauración de los ecosistemas degradados del Canal del Dique.....	58
Gestión de atención a las Órdenes de la JEP.....	60
Obras de emergencia Salamina.....	61
Río Meta.....	62
IV. TRANSFORMACIÓN PRODUCTIVA, INTERNACIONALIZACIÓN Y ACCIÓN CLIMÁTICA.....	63
1. Adaptación al cambio climático y transición energética.....	65
2. Implementación de la Estrategia Nacional de Transporte Sostenible	67
3. Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial (ENMA).	68
4. La Infraestructura resiliente y adaptada al cambio climático.....	71
Impulso a la aplicabilidad de los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial – LIVV	71
Estrategia de Protección Financiera Sectorial frente al riesgo de desastres para el sector Transporte.....	73
Protección de Fauna Silvestre en las carreteras	73
Impulso a la sostenibilidad de los Puertos Marítimos y su entorno de desarrollo.....	74
5. Gestión del riesgo en el transporte de mercancías peligrosas.	74
6. Avance en la reglamentación del fondo de promoción de ascenso tecnológico artículo 33 de la ley 2169 de 2021 e insumos técnicos para la creación de la subcuenta de taxis.....	75
7. Fase II del proyecto TUMI E-bus Mission	76
Acompañamiento al lanzamiento del primer bus a hidrógeno	76
8. Acciones en el marco de la Declaratoria de Desastre Nacional – Decreto 2113 de 2022.....	77
9. Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible – PATIS	78
V. CONVERGENCIA REGIONAL	79
1. Plan de Infraestructura de Transporte – Priorización de Proyectos.....	79
Fortalecimiento del modelo de transporte como herramienta fundamental para la formulación del Plan de Infraestructura de Transporte y la priorización de inversión.....	79
Territorios Conectados por el Cambio: Plan Regional de Transporte Intermodal.....	80

Herramientas para la gestión de activos.....	81
2. Vías Regionales	83
INVIR	83
Camino comunitarios de la paz total.....	83
Plan Piloto.....	87
Vías nacionales	88
Monitoreo de la construcción de nuevos kilómetros en proyectos de 1a a 5a generación	88
Monitoreo de la rehabilitación de vías de proyectos de 1a a 5a generación.	89
Sistema de Interoperabilidad de peajes con Recaudo Electrónico Vehicular	90
Gestión de pasos y accesos urbanos.....	91
3. Servicios Aéreos esenciales	92
4. Rutas Servicios Aéreos Esenciales (SAE).....	93
Aeropuertos con Servicios Aéreos Esenciales (ASAE)	95
Aeropuertos no concesionados mejorados en su infraestructura física.....	96
Monitoreo de planes de modernización de los aeropuertos a cargo de la ANI	97
5. Desarrollo del modo ferroviario.....	98
Estructuración y adjudicación del corredor Dorada Chiriguaná	100
Visión 2050	102
Eventos férreos	103
6. Puertos marítimos.....	104
Proyectos portuarios	106
7. Plan de Ordenamiento Físico Portuario y Ambiental - POFPA	106
8. Logística	107
Publicación de indicadores de eficiencia portuaria en el Portal Logístico de Colombia.....	109
9. Pasos fronterizos.....	110
10. Buenas prácticas para la planeación de infraestructura sostenible y resiliente.....	111
Metodología estandarizada para la evaluación de proyectos.....	111
Estrategia Nacional BIM	112
11. Normalización de las relaciones económicas y comerciales entre Colombia y Venezuela.....	113
12. Categorización Red Vial Nacional	113
13. Caracterización (Inventarios) de la red vial terciaria	114
14. Derechos humanos.....	116

15.	Transversalización de la Política Pública de Equidad de Género para las Mujeres e inclusión de la perspectiva de género en el sector transporte	118
16.	Gestión del conocimiento	120
17.	Desarrollo de Rueda de Innovación y Sostenibilidad.....	121
18.	Trabajo con regiones.....	121
	Gestión documental	122
	Regalías	122
	Obras por Impuestos.....	123
	Contribución Nacional de Valorización	124
	Fondo de Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina- FSSG.....	127
	Sentencia T-302 de 2017 Guajira	127
	Acuerdos Paro Cívico de Buenaventura	128
	Acuerdos Paro Cívico de Chocó.....	130
VI.	ACTORES PARA EL CAMBIO	131
1.	Reparación integral de víctimas	131
	Sistema nacional de Atención y Reparación Integral a las Víctimas -SNARIV	131
2.	Pueblos y comunidades étnicas	132
3.	Discapacidad	134
VII.	NUESTRA RELACIÓN CON EL CIUDADANO	135
VIII.	APORTES A LA CONSTRUCCIÓN DE LA PAZ	137
IX.	PRESUPUESTO DEL SECTOR 2023	137
1.	Presupuesto 2023.....	137
X.	ESTADOS FINANCIEROS	140
XI.	ANEXOS	141

I. INTRODUCCIÓN

Desde el inicio de nuestra gestión, el sector transporte tomo como eje principal las personas, puesto que somos un instrumento para reducir las brechas y sumar a la competitividad del país. El Gobierno nos puso 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.

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 el cierre de la vigencia del 2022 hasta el 31 de octubre del 2023.

Con la aprobación del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 se definió nuestra hoja de ruta para que el país se convierta en un líder de la lucha mundial por la vida, la humanidad y la naturaleza. Nuestro plan representa los deseos y anhelos de cambio de los territorios, que aportaron con sus ideas a la construcción de este documento.

El plan cuenta con cinco grandes transformaciones, en donde el sector transporte es transversal a todas ellas: Ordenamiento del territorio alrededor del agua; Seguridad humana y justicia social; Derecho humano a la alimentación; Transformación productiva, internacionalización y acción climática, y Convergencia regional.

Nuestro sector tiene un rol esencial para el cumplimiento de estas transformaciones, que solamente son posibles si el país se encuentra conectado.

Hemos acelerado la firma y el inicio de proyectos estratégicos para conectar al país mediante los diferentes modos de transporte. Trazamos una hoja de ruta y avanzamos hacia nuestro propósito de acercar los territorios reactivando el modo ferroviario, concesionando aeropuertos, construyendo nuevas vías y asistiendo a los puertos, propiciando la transición energética y la transformación social en Colombia.

Nuestra apuesta es que Colombia cuente con una red de infraestructura de transporte regional e intermodal, basada en corredores carreteros, marítimos y fluviales, así como servicios aéreos.

Tenemos el compromiso con el país y con los ciudadanos de sacar adelante la agenda del ‘Gobierno del Cambio’ para brindar un servicio de transporte sostenible, seguro, eficiente, costeable y accesible, que permita el disfrute de la movilidad, las ciudades, los pueblos y los territorios como derecho.

Durante estos meses, la gestión del sector transporte se ha fundamentado sobre cinco pilares:

- **Sostenibilidad**, dando prioridad a los modos que generan menores emisiones;
- **Seguridad**, mediante principios de sistemas seguros, el programa ‘Visión Cero’ y prevención en los desplazamientos;
- **Gobernanza**, enfocada al fortalecimiento institucional y regulatorio, junto con la implementación de sistemas de información robustos y de tecnología para la regulación, el control y la supervisión de la operación de nuestra infraestructura;
- **Equidad**, favoreciendo el acceso a servicios de movilidad, transporte, logística e infraestructura de manera incluyente; y, finalmente,
- **Salud**, mediante un modelo de movilidad activa que promueve hábitos saludables.

Tenemos el reto de llegar a las zonas históricamente olvidadas del país, donde la inversión no ha llegado con la celeridad requerida, e impulsar regiones más competitivas con infraestructura, movilidad y transporte sostenible.

A lo largo de este documento se encontrarán, con más detalle, las acciones realizadas durante la gestión para avanzar en nuestro compromiso de conectar las regiones y las comunidades en Colombia a través de infraestructura de transporte sostenible e intermodal, que dinamizará la economía y transformará, durante el cuatrienio, los territorios más apartados de Colombia. Así mismo, presentamos las labores adelantadas para consolidar una relación de confianza entre la ciudadanía y el Ministerio de Transporte, así como los principales aportes desde el sector a la construcción de la paz, la equidad de género y la gestión de los recursos asignados para el periodo específico.

II. SEGURIDAD HUMANA Y JUSTICIA SOCIAL

1. Seguridad vial

Fallecidos en siniestros viales

En este periodo de Gobierno se han adelantado diferentes acciones de prevención, seguridad y concientización en el marco de la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, con el fin de avanzar en el cumplimiento de la meta establecida para la vigencia 2024 el cuatrienio, la cual se define en torno a la disminución de la cifra de fallecidos en siniestros viales a 6.830. Entre enero y septiembre de 2023 se registraron 6.151¹ fallecidos en siniestros viales.

Así las cosas, desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial como máxima autoridad en la aplicación de la política pública de seguridad vial del Gobierno Nacional, ha avanzado en la definición de una estrategia de prevención de la siniestralidad vial, de conformidad con las disposiciones dadas desde el Plan Nacional de Desarrollo.

Esta estrategia se ha plantado con acciones definidas a corto, mediano y largo plazo, acciones que están enfocadas en el fortalecimiento del control del cumplimiento de las normas de tránsito en las vías, la planeación y la infraestructura.

Así mismo, se logró la sanción presidencial de la Ley 2290 del 13 de febrero de 2023 que aprueba la adhesión del país al Acuerdo de 1958 de las Naciones Unidas, la cual se encuentra en revisión por parte de la Corte Constitucional. La adopción de estos reglamentos técnicos vehiculares permite promover vehículos más seguros en Colombia.

En materia de infraestructura segura, la Agencia Nacional de Seguridad Vial elaboró 101 diseños en 9 departamentos del país. Igualmente los diseños ejecutados se priorizaron e implementaron en 81 puntos, que fueron ejecutados entre el año 2022 y el primer semestre de 2023 con una inversión total de más de 29.000 millones de pesos.

¹ Cifras preliminares.

Departamento	Diseños realizados	Obras ejecutadas (priorizadas)
Antioquia	15	12
Archipiélago de San Andrés	0	1
Boyacá	1	1
Cauca	2	2
Cesar	16	16
Cundinamarca	17	12
Santander	15	6
Tolima	20	17
Valle del Cauca	15	14
Total	101	81

Fuente: Elaboración propia ANSV

Tabla 1: Departamento en el componente de infraestructura de la estrategia Sistema Seguro 2022-2023

Por otro lado, a través del Programa Internacional de Evaluación de Vías (iRAP), se levantaron y codificaron 22.000,1 km, de la red vial nacional se realizaron visitas e inspecciones de seguridad vial evaluando 80 puntos de los que se obtuvo información complementaria (Tránsito Promedio Diario y velocidades).

Adicionalmente, la ANSV junto con el Ministerio de Transporte expidió en julio las resoluciones número 20233040025995 y 20233040025895, la primera para establecer velocidad límite en las vías colombianas y la segunda para reglamentar la implementación de los planes de gestión de la velocidad para municipios distritos, áreas metropolitanas y departamentos de categoría especial, 1, 2 y 3. Ambas resoluciones están basadas en el enfoque Sistema Seguro adoptado por Colombia y responden al cumplimiento de lo establecido para el área de acción de velocidades seguras del PNSV 2022-2031. De esta manera se avanza también en lo establecido en la Ley 2251 de 2022 o Ley Julián Esteban.

Durante noviembre 2022 a enero 2023 se creó, desarrolló e implementó la campaña Podrías ser tú. La campaña tuvo un universo del 19.837.178, de los cuales a través de los medios de comunicación se logró un alcance del 84% (16.690.064 personas impactadas). Así mismo, el estudio postcampaña de una muestra de 855 encuestas, arrojó que el 73% recordó la campaña.

Finalmente, en lo corrido del 2023 se ha brindado acompañamiento en la realización de 171 Comités locales de Seguridad Vial y 20 Comités Departamentales de Seguridad Vial; por otra parte se han realizado 26 Consejos Territoriales de Seguridad Vial.

Orientación y/o sensibilización en comportamientos viales seguros

Durante el 2023, a través del programa Ruta Nacional por la Seguridad Vial, se ha logrado orientar y sensibilizar a 91.345 personas de 580 municipios en comportamientos viales seguros, a través de esta feria pedagógica itinerante que desarrolla una serie de actividades experienciales en seguridad vial en jornadas de 2 días, la cual Incluye temáticas como: revisión preoperacional de la motocicleta; elementos de protección personal para ciclistas y motociclistas; promoción del uso de elementos reflectivos y luces, promoción del autocuidado, del uso de cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil; evaluación práctica de las habilidades de conducción de motociclistas; acompañante, entre otras. En el Anexo 1 se pueden consultar los municipios beneficiados.

Adicionalmente, desde el conjunto de 14 sitios de control preventivo distribuidos en las principales vías del país llamados “Puntos Seguros”, en 2023 se aprobó el reporte de realización de 44.882 inspecciones a vehículos en los que se abordan elementos de protección activa y pasiva y, además, se orienta a los conductores para prevenir factores y conductas de riesgo para la seguridad vial.

Esta inspección es realizada por un equipo experto en la materia y abarca, entre otros, temas relacionados con las condiciones técnico-mecánicas como factor causal de siniestralidad vial y un espacio para realizar pausas activas para aquellos conductores que acumulan largos períodos de conducción.

Sumado a lo anterior, se aprobó el abordaje de 4.044 personas desde el programa Acciones en Vía que comprende una serie de acciones pedagógicas que promueven la seguridad vial en los territorios. Se desarrolla a través de acciones como las actividades semaforicas en las que se promueve el uso del casco y el cinturón de seguridad, la sensibilización a transeúntes en factores de riesgo según su rol en la movilidad, difusión por mensajes de texto a participantes con información alusiva a la seguridad vial, galerías al aire libre donde se exhibe la transformación histórica de la seguridad vial, entre otras.

En un abordaje diferencial para los actores viales vulnerables, desde el programa Motodestrezas, se aprobó la intervención de 9.154 motociclistas quienes han sido instruidos en temas de normatividad, percepción del riesgo, elementos de protección, técnicas de conducción y fortaleza de habilidades. Vale la pena mencionar que este programa hace especial énfasis en aquellos motociclistas que hacen uso de este vehículo como herramienta de trabajo.

En complementariedad, para los ciclistas, se ha dispuesto la oferta de los programas Bicidestrezas I y Bicidestrezas NNA para niñas, niños y adolescentes, a través de los cuales durante 2023 se han beneficiado, en total, 31.949 personas y con los cuales se pretende promover la protección de ciclistas en el contexto de la movilidad desde un enfoque de corresponsabilidad, mejorar habilidades preventivas de conducción sobre la bicicleta propiciando así desplazamientos más seguros.

En el propósito de formar Promotores en entornos escolares, se han abordado 4.508 personas, entre ellos docentes, padres de familia, estudiantes, actores de la comunidad, estudiantes en el marco de su servicio social estudiantil y personal de equipos técnicos de entidades del gobierno territorial a través de procesos de formación en movilidad escolar segura.

Desde el canal digital, a través de la Escuela Virtual de Aprendizaje, un espacio con recursos educativos de uso abierto con contenidos para los distintos actores viales, se han beneficiado 23.632 visitantes en 2023 de diferentes regiones del país.

Finalmente, en el desarrollo de acciones complementarias por parte de expertos de la ANSV, para realizar talleres, sensibilizaciones, orientaciones, capacitaciones a la sociedad civil en general en temas asociados a la seguridad vial, desde el marco de la corresponsabilidad y el autocuidado se han llegado a 14.554 personas con actividades pedagógicas durante 2023.

Asistencias técnicas a instituciones para la formulación, implementación y seguimiento de instrumentos de gestión de riesgo de seguridad vial

Con el fin de promover el reconocimiento y el ejercicio de la corresponsabilidad de las entidades y organizaciones en el sistema de movilidad y cuyo rol incide en la seguridad vial. Durante lo corrido de 2023, se han asistido técnicamente 763 instituciones educativas para formular, implementar y/o evaluar el Plan de Movilidad Escolar - PME. Éste es un instrumento de planeación y de organización de la gestión, práctica y reflexiones alrededor de la movilidad escolar segura que incluye orientaciones y acciones para generar, de manera participativa, un escenario privilegiado para salvar vidas y fomentar una cultura vial segura y sostenible en las instituciones educativas.

Adicionalmente, se han asistido técnicamente 3.646 empresas, organizaciones y/o entidades en la formulación, implementación y/o seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV. Ésta es una herramienta de gestión que contiene las

acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben aportar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de conformidad con el Art. 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos. Art. 1º del Decreto 1252 de 2021.

2. Sistema de Transporte público urbanos y regionales

Aprobación de artículos para los Sistemas de Transporte del país en el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia, potencia mundial de la vida”

El 19 de mayo de 2023, se expidió la Ley 2294 de 2023 la cual contiene la hoja de ruta de este gobierno “Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 – Colombia Potencia Mundial de la Vida”, el cual le apunta a fortalecer la movilidad urbana sostenible en los territorios, mejorar el transporte público y contribuir con la transición energética. Asimismo, y con el fin de generar alternativas para la solución de los problemas de sostenibilidad de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo de todo el país, el Gobierno ha dispuesto de una serie de herramientas para los entes territoriales, entre las cuales se encuentran las contenidas en los siguientes artículos:

- **Artículo 172.** Modificación artículo 2 de la Ley 310 de 1996: Continuar con el apoyo de la Nación en la cofinanciación de los Sistemas de Transporte del país de un mínimo del 40% y hasta un 70%. Para el caso de los Sistemas Estratégicos, la nación realizará el desembolso el 40% del total de los aportes del convenio y el porcentaje restante se hará siempre y cuando la entidad territorial certifique la entrada en operación del por lo menos el 60% de las rutas del sistema. (Aplica para convenios en ejecución). Dentro de los 6 meses siguientes a la terminación de la ejecución del convenio la entidad territorial debe garantizar la entrada en operación del 100% de las rutas, de incumplir deberá reintegrar el 40% de los recursos aportados por la Nación, y cumplido el primer año a partir de la terminación el 20% por cada año de retraso hasta reintegrar el 100% de los aportes.

Asimismo, se amplía la posibilidad de cofinanciar componentes independientes que no hayan sido cofinanciados previamente por el Gobierno Nacional en sistema de transporte público que se encuentren en operación.

Para los nuevos proyectos de Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, en el caso de las entidades territoriales, de conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 1 de la Ley 1483 de 2011, se podrá autorizar la asunción de compromisos con cargo a vigencias futuras ordinarias o excepcionales, hasta por el plazo de terminación del proyecto de inversión o hasta por el plazo del compromiso del financiamiento, según corresponda

- **Artículo 173.** La Nación apoyará la cofinanciación de los proyectos férreos de sistemas de transporte público masivo de pasajeros del país en un monto superior al 70%.
- **Artículo 174.** Modificación artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 y artículo 97 de la Ley 1955 de 2019: Se establecen las fuentes de financiación para los sistemas de transporte que las entidades territoriales podrán establecer como recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, los cuales serán canalizados a través de sus fondos de estabilización y subvención tarifaria.
- **Artículo 175.** La operación e implementación del sistema de gestión y control de flota, la operación del sistema de recaudo, el servicio del operador tecnológico, y el servicio del integrador tecnológico como parte del servicio de transporte público de pasajeros, hacen parte de los Servicios conexos al servicio de transporte público de pasajeros necesario para la entrada en operación de los sistemas de transporte.
- **Artículo 181.** Adición del párrafo segundo al artículo 2 de la Ley 1842 de 2017. Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte y destinar hasta el 60% del recaudo para financiar la operación del sistema.
- **Artículo 182.** Posibilidad de realizar actividades comerciales complementarias en la infraestructura de los Sistemas de Transporte o en el área adyacente, para contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte público. Con el mismo propósito también se prevé que los predios destinados por naturaleza, uso o afectación a los sistemas de transporte público de pasajeros podrán ser utilizados para el desarrollo de proyectos urbanísticos o negocios colaterales, o la aplicación de instrumentos como el Derecho Real Accesorio de Superficie en Infraestructura de Transporte.
- **Artículo 183.** Prevé la posibilidad de apoyar desde el Gobierno nacional, con sujeción a las disponibilidades presupuestales, al Marco Fiscal de Mediano Plazo y al Marco de Gasto de Mediano Plazo, la sostenibilidad de los sistemas de transporte público en operación y cofinanciados previamente por el

Gobierno nacional en alguno de sus componentes o modos, mediante la cofinanciación de hasta el cincuenta por ciento (50%), por una única vez, del valor total de las inversiones correspondientes a infraestructura física, adquisición o modernización de sistemas inteligentes de transporte (recaudo, gestión y control de flota), vehículos automotores de cero o bajas emisiones ya vinculados a la operación, adquisición, y repotenciación de material rodante para sistemas férreos, y vehículos auxiliares destinados a la operación y mantenimiento de sistemas férreos, siempre y cuando estas inversiones no hayan sido incluidas en los convenios de cofinanciación para la implementación de los respectivos sistemas.

- **Artículo 184.** Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989. Los contratos de concesión y operación deben contemplar el concepto de sostenibilidad y para el efecto se podrán realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar.

Así mismo, Los operadores de transporte y recaudo de los sistemas de transporte cofinanciados por la Nación deberán presentar la estructura de costos de la operación correspondiente al año en curso, en el mes de noviembre de cada año a los entes gestores, quienes a su vez deberán remitirla al Ministerio de Transporte. El incumplimiento de esta obligación dará lugar a las investigaciones administrativas pertinentes por parte de la Superintendencia de Transporte.

- **Artículo 185.** Para los nuevos proyectos férreos de Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, se podrá autorizar la asunción de compromisos con cargo a vigencias futuras ordinarias o excepcionales, hasta por el plazo de ejecución del proyecto de inversión o hasta por el plazo del compromiso del financiamiento, según corresponda durante todo el periodo de gobierno de la entidad territorial con fundamento en estudios a nivel de factibilidad que serán suficientes para su declaratoria de importancia estratégica por el respectivo Consejo de Gobierno cuando se requiera.
- **Artículo 253.** Modificación del artículo 33 de la Ley 2169 de 2021: Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico como un patrimonio autónomo constituido mediante un contrato de fiducia mercantil celebrado por el Ministerio de Transporte. El régimen de contratación y administración de los recursos se regirá por el derecho privado. Se incluyen nuevas subcuentas como la de taxis y carga pesada y se abre la posibilidad de constituir nuevas subcuentas para otros modos y modalidad de transporte.

Para la Subcuenta “Movilidad de baja y preferiblemente cero emisiones para los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros Cofinanciados por la Nación” los recursos serán destinados a la generación de estructuras y/o esquemas de

financiación que permitan la adquisición de vehículos automotores nuevos con estándares de cero emisiones, así como a la construcción y el desarrollo de la infraestructura para el abastecimiento energético.

- **Artículo 271.** Modificación del artículo 183 de la Ley 1753 de 2015: Las autoridades regionales de transporte como entidades especializadas a nivel regional que se encarguen de planear y gestionar la movilidad y formulen lineamientos de ordenamiento territorial para las áreas de influencia de los corredores regionales de transporte, para mejorar la conectividad regional con el apoyo del Gobierno nacional a través de la cofinanciación Artículo 144.
- **Artículo 284.** Derecho Real Accesorio de Superficie (DRS). DRS es un instrumento de captura de valor del suelo para explotar con proyectos inmobiliarios las áreas libres aprovechables de la infraestructura de transporte.
- **Artículo 285.** Ejecución de proyectos de sistemas de transporte público bajo principios DOTS. Permite una revisión excepcional de los POT para que las entidades territoriales puedan incorporar en sus instrumentos de planificación territorial estrategias de desarrollo orientado al transporte sostenible e instrumentos de captura de valor del suelo.
- **ARTÍCULO 372°. Vigencias Y Derogatorias.**
Se deroga el Artículo 13 de la Ley 2128 de 2021 donde se obliga a las ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Estratégico, Integrado o Masivo implementar políticas públicas, programas y acciones tendientes a garantizar que por lo menos el 30% de los vehículos operen con motores dedicados a gas combustible.
Se deroga la expresión "sistemas integrados de transporte masivo (SITM)" incluida en el artículo 9 de la Ley 1972 de 2019.

El Ministerio de Transporte, a través del Grupo de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS), ha venido trabajado durante el periodo, en los proyectos normativos que permitirán contar con la reglamentación de los artículos 172, 173 y 183 de la Ley 2294 de 2023, citados anteriormente, los cuales se espera sean publicados para conocimiento de los ciudadanos en el próximo bimestre.

Desembolsos para la implementación de proyectos de transporte público cofinanciados por la Nación

Durante lo corrido del gobierno se han desembolsado \$823.668 millones de pesos en el marco de las obligaciones de la Nación establecidas en los convenios de cofinanciación, distribuidos así: para los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (Setp) por valor de \$184.058, Sistema Integrado de Transporte Masivo (Sitm) por valor de \$112.597 y Sistemas férreos por valor de \$527.013.

Metro Ligero de la Avenida 80 de Medellín

El 11 de noviembre de 2022, se firmó el contrato llave en mano con la Unión Temporal Metro 80 Medellín y una vez se cumplieron la totalidad de los requisitos precedentes, el 28 de abril de 2023, se dio inicio a la etapa de preconstrucción del proyecto con un presupuesto de 1,3 billones de pesos y 105 millones de euros.

Este contrato tendrá una duración de 78 meses y su ejecución se dará en cuatro etapas: 12 meses de preconstrucción, 48 de construcción, seis meses de puesta en marcha y 12 meses de garantía del servicio.

La Unión Temporal Metro 80 Medellín desarrollará los estudios y diseños, construcción de la infraestructura correspondiente al Metro Ligero, suministro, pruebas, puesta en marcha del material rodante y todo lo requerido para la operación, Plan de Manejo de Tráfico, protección y traslado de redes y la demolición y tenencia de los predios.

El 27 de junio de 2023, se firmó el “Convenio interadministrativo marco para aunar esfuerzos para aportar recursos necesarios para el desarrollo del proyecto metro ligero de la avenida 80, correspondientes a componentes no elegibles o elegibles que superen el valor de los recursos cofinanciados”, entre la alcaldía de Medellín y el Metro de Medellín. Este hito es muy importante para la ejecución del proyecto, toda vez que se garantiza la disponibilidad de los recursos faltantes para la ejecución del proyecto.

Inicio de operación gradual del Sistema Estratégico de transporte Publico SETP para Valledupar.

El 2 de diciembre de 2022 se inició la operación del primer Sistema Estratégico de Transporte Público del país, en la ciudad de Valledupar, con una implementación gradual de rutas, que ha ido respondiendo a la planeación que se

tenía de las mismas, así como a las necesidades de las comunidades y a la disponibilidad de vehículos por parte del operador de transporte, MOVIVALLE.

Por otra parte, SIVA S.A.S como ente gestor del Setp, adjudicó a SUPERPOLO S.A.S por valor de \$44.530.910.580 la adquisición de 130 autobuses con capacidad para 25 pasajeros incluido el conductor, tren motriz IVECO dedicado a GNV con tecnología EURO VI y todas las normas técnicas, ambientales y de seguridad estipuladas en la reglamentación colombiana NTC 5206 y Conexas. Estas 130 unidades se recibieron entre la última semana de octubre y la primera semana de noviembre de 2022.

Para finales del mes de septiembre de 2023, se contaba con la implementación de 9 de las 12 rutas propuestas en el diseño operacional del sistema. Estas 9 rutas están operando con los 130 buses y 264 conductores, en promedio, se están movilizand 18.000 pasajeros/día hábil, sin contar los 2.000 pasajeros que movilizan las dos rutas del TPC que aún se encuentran operando.

En el cuarto trimestre de 2023, con 58 buses adicionales entrarán a operar las 3 rutas faltantes del sistema y así completar las 12 rutas del diseño operacional.

Adjudicación del contrato de suministro e instalación de tecnología para el recaudo, gestión y control de la operación e información al usuario del SETP para Santa Marta

En el primer trimestre del año 2023, el ente gestor SETP Santa Marta adjudicó el contrato de suministro e instalación de tecnología para el recaudo, gestión y control de la operación e información al usuario del SETP para Santa Marta. Así mismo, el 25 de marzo de 2023 se adjudicó el contrato de interventoría.

La inversión total de los dos contratos es de \$22.944 millones de pesos, financiados al 100% con recursos de la Nación.

Con la implementación de estos componentes tecnológicos, el inicio de operación gradual del Setp para Santa Marta entra en su fase final y esta proyectada por el Ente Gestor SETP Santa Marta para el 15 de diciembre de 2023.

El proyecto contempla la instalación de los equipos tecnológicos para 540 buses que operaran el sistema, que contará con el recaudo centralizado con tarjeta propia, EVM (Tarjetas Bancarias), QR y manejo en efectivo; la implementación de dos centros de control de la operación, un centro de atención al usuario y una APP propia del Sistema para la movilización e información al usuario.

Con el proyecto se favorecerá a la totalidad de los pasajeros día del Transporte Público Colectivo (TCP) estimados en 165.000, y con la implementación del SETP hay una proyección de incrementar la demanda a 200.000 pasajeros día habil.

Aprobación de la Ley 2299 de 2023. Por la cual se adiciona y efectúan unas modificaciones al presupuesto general de la Nación de la vigencia fiscal de 2023”.

En el artículo 4 de la Ley 2299 de 2023, se definió un Apoyo a los Sistemas de Transporte Público del país, en el cual se definió que la Nación destinará recursos del presupuesto nacional para la financiación de los deficit operacionales en un monto no inferior a un billón de pesos (\$1.000.000.000.000), el cual será destinado a cubrir el deficit de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y a los Sistemas Estratégicos de Transporte (SETP) del país.

Proyecto Línea 2 del Metro de Bogotá. Contratación de la concesión del proyecto.

El 22 de noviembre de 2022 se emitió el documento CONPES 4109 con el concepto favorable a la Nación para otorgar garantía soberana a la Empresa Metro de Bogotá (EMB) para contratar operaciones de crédito público externo o interno hasta por la suma de 7,84 billones de pesos constantes de diciembre de 2021, o su equivalente en otras monedas, destinados a financiar el proyecto. Estas operaciones de crédito serán respaldadas con los aportes de la Nación y el Distrito, que están contemplados en el convenio de cofinanciación.

Posteriormente, en este mismo sentido, el 16 de diciembre de 2022, la Comisión Interparlamentaria de Crédito Público emitió concepto único favorable para que la Nación otorgara garantía soberana a la EMB para contratar operaciones en mención y el 9 de febrero de 2023 se emitió por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público la Resolución No. 0327, por la cual se autorizó a la Empresa Metro de Bogotá S.A. a gestionar la contratación de operaciones de crédito público externo.

El 15 de mayo del 2023 se inició el proceso de selección para la contratación del concesionario que adelantará la ejecución y la operación del proyecto Línea 2 del Metro de Bogotá.

El 5 de septiembre se llevó a cabo el proceso de precalificación de las empresas interesadas en participar en la ejecución de este proyecto. La Empresa Metro de Bogotá publicó la Lista de Precalificados para continuar con la segunda fase del proceso de selección, que se adelantará por medio de licitación pública internacional, cuya apertura se realizó el 19 de octubre del 2023 y el cierre el 14 de febrero del 2024. Conforme a los cronogramas se estima que la adjudicación del contrato de concesión se realice hacia marzo de 2024.

Proyecto Troncal Calle 13 de Bogotá. Contratación de la construcción de las obras para el proyecto.

La construcción de la calle 13 contempla la implementación de un sistema de transporte público masivo, calzadas de tráfico mixto, nuevas ciclorrutas y espacio público, desde el límite occidental del distrito hasta la conexión con la intersección de Puente Aranda, incluidas las demás obras complementarias en Bogotá D.C. El ente gestor contemplo la ejecución del proyecto en un total de cinco contratos de obra o lotes (cuatro lotes para el corredor de la troncal y uno para el patio taller).

El 24 de abril fueron adjudicados los procesos de obra para los lotes 1 y 2, descritos a continuación:

- Lote 1: Construcción de la intersección a desnivel de Puente Aranda y demás obras complementarias, para la adecuación al sistema Transmilenio de la troncal calle 13 en Bogotá D.C por valor de \$477.834.784.322
- Lote 2: Construcción de la adecuación de la calle 13 al sistema de transporte público masivo, calzadas de tráfico mixto, nuevas ciclorrutas y espacio público, desde carrera 55 hasta la carrera 69F por valor de \$499.589.297.791.

Los lotes 1 y 2 actualmente se encuentran en etapa de preconstrucción, mientras que para los lotes 3 y 4 el IDU se encuentra estructurando los documentos de contratación (pliego de condiciones) para adelantar los procesos de selección de obra e interventoría, para con ello completar las obras para el corredor troncal desde carrera 69F hasta el río Bogotá. El lote 5 relativo a la obra del patio taller avanza en la consultoría de los diseños finales.

Sistema Integrado de Transporte Masivo Metroplús de Medellín-Avances en la construcción de la infraestructura necesaria para la puesta en marcha de la pretronal del sur (Envigado, Itagüí y Medellín)

Como parte de los hitos necesarios para la puesta en marcha de la pretronal del Sur del sistema Metroplús, se avanza en la construcción de la infraestructura necesaria en los municipios de Envigado y Medellín:

El 13 de julio de 2023, finalizó la ejecución del tramo vial calle 12 sur en Medellín, este tramo es muy importante para la conexión de la pretronal del Sur (Envigado, Itagüí y Medellín) de Metroplús. Esta obra, que se realizó en un tramo aproximado de 1.6 kilómetros entre las avenidas Guayabal y Regional, se constituye en un eje de conexión multimodal entre Medellín, Envigado e Itagüí para priorizar la movilidad sostenible e incluyente en beneficio de los ciudadanos.

Los trabajos permitieron hitos importantes como la ampliación de la vía, que pasó de dos a tres carriles en las calzadas Norte y Sur. Así mismo, se conformó un lazo vial de cinco carriles en el sector que conecta a la 12 Sur con la Avenida 80 para facilitar el flujo vehicular. Otro logro destacado fue la construcción de un soterrado peatonal de 60 metros de longitud.

Con el proyecto se intervinieron 30.000 metros cuadrados de espacio público que incluyen urbanismo, seis módulos estacionarios para venteros y nuevos andenes para integrar a Medellín e Itagüí. También se realizó la modernización de todas las redes húmedas y secas del sector. La obra beneficia a cerca de 250.000 personas y permitió la generación de 108 empleos.

Así mismo, finalizó la construcción del tramo 2B en el Municipio de Envigado, se culminaron las obras entre la calle 25B Sur (Pecositas) y la calle 29A Sur (Palogrande) y se dio apertura a la doble calzada en un tramo de 315m de longitud, completando así parte del corredor que tiene una longitud total de 3.7 km en la Carrera 43A, desde la calle 50 sur hasta calle 21 sur, el cual comprende una doble calzada, cada una con 3 carriles, uno central para el futuro Sistema Metroplús.

La obra tuvo un valor de \$8.100 millones aproximadamente y la interventoría de \$1.288 millones, lo que permitió el desarrollo de un proyecto integral en el que se sembraron 83 árboles y se intervinieron 1.575 m² de espacio público, con renovación y construcción de andenes, cambio del separador central, contenedores de raíz y jardineras; se culminó la instalación de las redes de telecomunicaciones, acueducto, alcantarillado, energía y gas; así mismo, se hizo cambio de la estructura de pavimento y la instalación de más de mil metros

cúbicos de capa asfáltica y la renovación del alumbrado público del corredor, con tecnología LED e instalación de 28 luminarias.

Terminación de la construcción del Tramo 5B para la implementación del SETP de Popayán

Movilidad Futura como ente gestor para la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público del municipio de Popayán, firmó el 28 de diciembre del 2021 el acta de inicio de la construcción, rehabilitación y mejoramiento vial del Tramo 5B "calzada secundaria este de la Carrera 9 entre calles 11N y 27N" incluida la construcción del espacio público, para el SETP de la ciudad. El proceso de licitación de esta obra fue adjudicado al contratista CONSORCIO SANNAZARO por un valor de \$8.735.889.922

En este tramo se realizó la renovación total de la infraestructura tanto peatonal como vehicular del lugar, construcción de andenes, vías y franja de circulación de bici usuarios, rehabilitación de la malla vial y la construcción del espacio público, con el objetivo de renovar en su totalidad la infraestructura peatonal.

Además, dentro del proyecto se realizó un cambio en la intersección Carrera 9 con Calle 18N, ya que esta contaba con una intersección a nivel tipo glorieta de dos carriles de circulación, y que operaba a capacidad de acuerdo con el estudio de tránsito realizado. Adicionalmente, presentaba grandes dificultades para la movilidad peatonal y ciclistas del sector, generándose pasos peatonales a riesgo que no cumplían con las distancias mínimas de instalación para una glorieta. Por lo tanto, se realizó la mejora de la intersección, de tal forma que se garantice la seguridad, accesibilidad y conectividad, especialmente para los usuarios más vulnerables, a través de una intersección semaforizada a nivel.

Regiotram de Occidente

En el marco de la ejecución del Proyecto y como una de las actividades principales, en el mes de junio de 2023 se inició la ejecución del patio taller el Corzo, el cual tendrá una intervención sobre un área de aproximadamente 87.500 m², en la cual se realizarán y coordinarán todas las tareas necesarias para sustentar un sistema de transporte que operará en condiciones de seguridad, disponibilidad, confiabilidad y óptimo mantenimiento. Estas instalaciones precisan una gran superficie para su implantación y su ubicación geográfica es estratégica para garantizar una operación eficiente.

El taller El Corzo, es el complejo de mantenimiento principal de Regiotram, por ende, garantiza la capacidad para realizar el mantenimiento diario, preventivo y correctivo del material rodante para toda la flota de trenes, y el estacionamiento de 18 trenes, así como la limpieza y el control de las unidades y el mantenimiento de la red.

Así mismo, el concesionario finalizó la construcción de las instalaciones del taller ANI PK5, hito precedente para la entrega del corredor por parte de ANI e INVIAS para el inicio de la construcción del proyecto.

La adecuación del PK5 corresponde a una obra de gran importancia para la construcción del proyecto Regiotram de Occidente, puesto que su construcción es la solución que permitirá atender las necesidades de los actuales usuarios del corredor férreo en el PK5, permitiendo el uso exclusivo del corredor férreo existente incluyendo el predio “el Corzo”, para la construcción y puesta en servicio de transporte de pasajeros con el proyecto Regiotram de Occidente.

En el PK5, están siendo trasladadas las instalaciones de Turistren que actualmente circula desde la estación de la sabana hasta el PK5 y de ANI (Operador), que circula entre el PK35 y PK5 del corredor (en el corzo ANI efectúa labores de mantenimiento del material rodante). De esta manera se concentra en el PK5 las operaciones de mantenimiento y estacionamiento del material rodante y remolcado de TURISTREN y ANI, liberando el corredor para Regiotram de Occidente

En cuanto a la gestión predial adelantada por el ente gestor, se cuenta con el 98% de área requerida (públicos + privados).

Se avanza en las gestiones necesarias para la construcción de las estaciones elevadas en la Av. 68 (Troncal en Construcción), Av. Ciudad de Cali y Av. NQS (Troncal TM en operación), con el objetivo de disminuir la distancia de desplazamiento de usuarios, mejorando la integración física con Transmilenio. En ese sentido, el 29 de junio de 2023 se suscribió un convenio interadministrativo entre el IDU y el ente gestor, cuyo objeto es “Aunar esfuerzos administrativos, técnicos y financieros para adelantar las obras requeridas para la integración física entre Regiotram de Occidente y el Sistema Integrado de Transporte de Bogotá - Estaciones en Puentes Elevados”, los aportes ascendieron a 136.500 millones por parte del Distrito.

Regiotram de Occidente está concebido como el primer sistema tipo tren-tram 100% eléctrico del país, que movilizará cerca de 40 millones pasajeros por año. Se convertirá, además, en el primer paso para que Colombia desarrolle sus sistemas férreos de transporte público en la escala urbano-regional.

El proyecto conectará los municipios de Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá con Bogotá en un servicio que operará como tren de cercanías en las zonas suburbanas y rurales y como tranvía en zonas urbanas, tendrá una longitud de 40 kilómetros y 17 estaciones, 9 de ellas ubicadas en el Distrito Capital y 8 en los municipios de la Sabana de Occidente. Una de sus estaciones tendrá correspondencia con la Primera Línea del Metro de Bogotá a través del corredor férreo que recorre la capital del país. Se estima que el proyecto, al inicio de la operación, movilice aproximadamente 130.000 pasajeros en día hábil.

Innovaciones tecnológicas en la Implementación del SETP para la ciudad de Montería

Para la implementación y entrada en operación del SETP para la ciudad de Montería, propuesta para el mes de agosto, el ente Gestor Montería Amable contrato con recursos Nación del convenio de cofinanciación por un valor de \$3.470 millones de pesos el “*Suministro e instalación de la plataforma tecnológica para el manejo del sistema estratégico de transporte público de pasajeros de Montería*”.

Este sistema se orienta esencialmente al pasajero, por lo que su objetivo principal es entregar al usuario información ágil, en tiempo real, facilitar el pago del servicio mediante diferentes medios como: tarjeta para pago electrónico, tarjetas bancarias, códigos QR y pago vía Web.

Además, ofrece al usuario la posibilidad de planear su viaje a través de la aplicación BusApp donde podrá conocer el trazado de las rutas, los sitios de parada, la hora de llegada del servicio donde se encuentre, sumado a lo anterior el sistema permite realizar transbordos entre las diferentes rutas del sistema.

Apertura de la licitación para la adjudicación del contrato de suministro e instalación de tecnología para el recaudo, gestión y control de la operación e información al usuario del SETP para Popayán

En el tercer trimestre del año 2023 el ente gestor MOVILIDAD FUTURA dio apertura al proceso de licitación del contrato de suministro e instalación de tecnología para el recaudo, gestión y control de la operación e información al usuario del SETP para Popayán.

La inversión total del contrato es de \$13.587 millones de pesos, financiados al 100% con recursos de la Nación.

Con la implementación de estos componentes tecnológicos, el inicio de operación gradual del Setp para Popayán entra en su fase final y está proyectada por el Ente Gestor MOVILIDAD FUTURA para los meses de julio y octubre de 2024.

El proyecto contempla la instalación de los equipos tecnológicos para 305 buses que operaran el sistema, que contará con el recaudo centralizado con tarjeta propia, EVM (Tarjetas Bancarias), QR y manejo en efectivo; la implementación de dos centros de control de la operación, un centro de atención al usuario y una APP propia del Sistema para la movilización e información al usuario.

Con el proyecto se favorecerá a la totalidad de los pasajeros día del Transporte Público Colectivo (TCP) estimados en 75.000, y con la implementación del SETP hay una proyección de incrementar la demanda de pasajeros.

Ejecución de las obras de la fase I del Tramo 7 de Andenes y el inicio de las obras del terminal de ruta Simón Bolívar del proyecto SETP de Armenia.

El proyecto de renovación de andenes, el tramo 7 ubicado entre las calles 12 a 15 y carreras 16 a 18 en el sector centro de la ciudad de Armenia, intervino 1200 m2 de andenes con un ancho mínimo de 2 metros, mejorando las condiciones de circulación de peatones. Una inversión de \$797 millones, incluyendo la interventoría, con un plazo total de 3 meses de ejecución, puestos al servicio en agosto de 2023.

Las obras del terminal de ruta Simón Bolívar ubicadas en la zona sur de la ciudad de Armenia en un lote de 3200 m2, contara con zonas de maniobra y estacionamiento de la flota, además zona cubierta para ascenso y descenso de pasajeros. Obras con una inversión de \$3297 millones iniciadas en mayo de 2023 y contempladas a terminar en diciembre de 2023.

Inicio de la instalación de paraderos y terminales de ruta, designación de operadores e inicio de la etapa de preoperación del proyecto SETP de Neiva.

El contrato de implementación de paraderos y terminales de ruta incluye la señalización vertical de 500 paraderos con la señalética de las rutas, la implementación de 60 paraderos tipo M10 con MUPI, 19 paraderos tipo Totem, además de la construcción de 6 terminales de ruta. Con una inversión de \$4.252 millones, incluyendo interventoría, a ejecutarse en un plazo de 6 meses contemplado a terminar en diciembre de 2023.

En complemento y luego de la designación de los dos operadores del SETP, en noviembre de 2023 dará el inicio gradual de la etapa de pre-operación del SETP con la arquitectura de rutas SETP sobre las cuales se instala la señalización de paraderos.

Ejecución del proyecto Promovis de la Sociedad Alemana de Cooperación Internacional

Como parte de la ejecución del Proyecto Promovis, se inició la consultoría para **definir los lineamientos y recomendaciones para que en el marco de la implementación del Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026, “Colombia, potencia mundial de la vida”** los territorios/ciudades impulsen la implementación de medidas enfocadas al Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible, Captura de Valor del Suelo y Negocios Colaterales en torno a proyectos de transporte público de pasajeros

La consultoría tiene como objetivos:

- Identificar buenas prácticas y experiencias (nacionales/internacionales), acompañado de un análisis de la situación y legislación vigente del país, considerando las particularidades de las entidades territoriales y las capacidades de sus administraciones distritales o municipales frente a los tres componentes: negocios colaterales, captura de valor del suelo y desarrollos orientados al transporte.
- Establecer una hoja de ruta de los actos administrativos necesarios desarrollar e implementar para que las entidades territoriales en la implementación de nuevos convenios de cofinanciamiento para sistemas de transporte público: obligación de las entidades territoriales la implementación de instrumentos de Captura de Valor del Suelo, así como la actualización de sus catastros (Artículos 172 y 183 del PND).
- Definir cómo las entidades y esquemas asociativos territoriales darán cumplimiento a la obligación de captura de valor del suelo, así como, la definición de lineamiento y recomendaciones para impulsar y facilitar la implementación de negocios colaterales y Desarrollo Orientado a Transporte Sostenible mediante guías técnicas, financieras, institucionales y jurídicas para los 3 componentes

Así mismo, se inició la elaboración de **las guías de evaluación económica de proyectos de transporte público y movilidad activa**. Esta consultoría tiene como objetivo formular técnicamente dos guías para el desarrollo de la evaluación social y económica de proyectos a través de una metodología Análisis Costo – Beneficio

(ABC), para evaluar el impacto social y económico tanto desde una perspectiva pública como privada de proyectos de transporte público y movilidad activa, para formulación y evaluación de proyectos ExAnte, que facilite su posterior seguimiento y evaluación de ExPost.

Para transporte público las guías deberán contemplar las modalidades de buses, férreos y cables. Por su parte para movilidad activa se deberá contemplar proyectos de: Sistemas de Bicicleta Compartidas, ciclo infraestructura, peatonalizaciones y redes peatonales, tráfico calmado, intervenciones de calles completas

Fase III del proyecto TUMI E-bus Mission

La TUMI E-Bus mission es una coalición internacional que busca acelerar la adopción de buses eléctricos en los próximos 5 años como una solución de movilidad urbana sostenible. Para 2025, busca que 500 ciudades en América Latina, África y Asia sean capacitadas, asesoradas y motivadas para emprender la adquisición de más de 100, 000 buses eléctricos logrando la reducción de un equivalente de 15 megatoneladas de emisiones de CO₂.

Con esta cooperación se brinda asistencia técnica a 20 ciudades en el mundo, a través de grupos centrales y regionales y planes de asistencia técnica especializados.

En Colombia, el Instituto de Recursos Mundiales Colombia (WRI Colombia, por sus siglas en inglés) trabaja de cerca con las ciudades de Barranquilla y Valledupar, ciudades que han recibido apoyo durante las Fase I y II en la definición de:

- Metas de electrificación
- Análisis de factibilidad de electrificación total y/o parcial de sus rutas.
- Análisis de costos de implementación y costo total de propiedad de las flotas (TCO) en comparación con sus alternativas de combustión interna (diésel-GNV)
- Mapeo de alternativas de financiación de flotas eléctricas.

Adicionalmente, el Ministerio de Transporte junto con WRI ha trabajado para consolidar coaliciones de actores clave en la movilidad eléctrica del país, en un espacio de diálogo, reflexión y cooperación, llamado “Plataforma por la electromovilidad”, en el cual invita a diferentes actores a dialogar sobre las oportunidades y barreras de la electrificación, y a una búsqueda conjunta de mecanismos habilitadores para los proyectos.

A lo largo de esta cooperación, WRI ha logrado definir metas realistas de implementación con sus ciudades, ha consolidado una red robusta de actores clave y ha posicionado a la plataforma por la electromovilidad como un espacio de diálogo de alto nivel en electromovilidad.

La Fase II de TUMI e-bus Mission se concentrará en dar continuidad a las propuestas planteadas en la fase anterior para las ciudades de Barranquilla y Valledupar, así como realizar actividades de impacto estratégico en el marco del cambio de los gobiernos locales. Las actividades puntuales son:

- Investigación, gestión de conocimiento y difusión de resultados.
- Fortalecimiento de capacidades técnicas y compromisos de las ciudades.

Estas actividades se harán en coordinación con los gobiernos locales, el Ministerio de Transporte y la GIZ con sus representantes locales, en el periodo comprendido entre octubre de 2023 a febrero 2025.

Análisis de tarifas para los Sistemas de Transporte Público

Con el objetivo de identificar nuevas alternativas de financiación y recaudo para la operación de los Sistemas de Transporte Público que permitan la no proliferación del déficit, disminuir la vulnerabilidad de los Sistemas ante las variaciones de la demanda, prescindir del concepto de colados y mejorar los niveles de servicio, se están adelantando estudios técnicos, financieros y jurídicos los cuales permitirán evaluar dichas alternativas en función de parámetros socioeconómicos, catastrales y espaciales incluyendo cobertura y prestación del servicio de transporte.

Por su parte, en el marco de los Talleres de Fortalecimiento de los Sistemas de Transporte Público, Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 que cuentan con la participación de autoridades regionales se han organizado espacios de participación para involucrar a las entidades territoriales en el reconocimiento de nuevos mecanismos que permitan la sostenibilidad financiera y la mejora en la calidad y cobertura de los Sistemas de Transporte Público.

3. Movilidad Urbana

La movilidad sostenible se refiere principalmente al diagnóstico de la situación actual de movilidad en un territorio, y luego a la implementación de alternativas

de transporte individual o masivo, conectividad y desplazamientos de personas por medios y prácticas que garanticen menos emisiones. Su ámbito son las ciudades, las áreas urbanizadas y las cabeceras. Incluyen sistemas como la ciclo-movilidad, la movilidad eléctrica, la promoción del desplazamiento peatonal, de la movilidad activa y pasiva, el mejoramiento de las condiciones de desplazamiento (andenes, cruces de vías y pasos peatonales, arborización, urbanismo táctico, entre otras medidas), con el fin de hacer frente al cambio climático, promover la buena salud y el bienestar de las personas y la generalización de hábitos que mejoren la accesibilidad de la población a los servicios básicos a través de la infraestructura de transporte.

La comprensión de necesidades, posibilidades y potencialidades de/para la movilidad sostenible se concibe desde una visión integral de la vida urbana. Involucra, de un lado, el análisis del tipo de poblamiento, la estructura urbana, las características de la población que habita lo urbano, la conformación, funcionalidad y características de las viviendas, calles, áreas de tráfico, áreas de desplazamiento peatonal, modos de transporte, y, del otro, a la interacción entre el espacio natural (los determinantes y condicionantes físico-geográficos, ecosistémicos, ambientales y el espacio producido socialmente), el espacio natural y construido, los recursos propios o traídos, los modos y formas de habitar la ciudad y los distintos usos dados por la sociedad al suelo y a las funcionalidades urbanas. Por ello, la movilidad urbana en general analiza y cuestiona las dinámicas de la economía, la sociedad, la política, la estructura social, la cultura y el habitus como partes conformantes de lo urbano, de sus intercambios y flujos fijos y de sus múltiples.

Históricamente los territorios que han recibido apoyo desde el gobierno nacional son las ciudades principales; es decir, distritos, ciudades y municipios que albergan la mayor población urbana del país. ¿Qué pasa con estos territorios relegados? Desde el plan de Desarrollo Nacional se plantea solventar en parte, la deuda histórica que ha tenido el país con estos municipios. Es ahí donde cobra relevancia todo tipo de esfuerzos que visibilizan los retos de las regiones en donde, como nación, no hemos tenido mayor incidencia.

Por lo anterior, el Ministerio de Transporte y la Universidad Nacional han firmado convenio marco para adelantar distintos esfuerzos relativos al avance sector en el marco de las decisiones estratégicas del Plan Nacional de Desarrollo en los que el conocimiento, experticia y trayectoria académica e investigativa de la UNAL resultan aportes clave.

El convenio tiene por objeto: “Aunar esfuerzos, capacidades, medios, experiencia, recursos técnicos, físicos, humanos y financieros que permitan articular entre las partes los conocimientos necesarios para adelantar los procesos de planificación, gestión, ejecución, implementación, articulación y seguimiento a los proyectos derivados de los compromisos asignados en el Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026, y los demás que se requieran para el cumplimiento y desarrollo de políticas públicas relacionadas, entre otras, con la movilidad ambientalmente sostenible, ascenso tecnológico, intermodalidad en el transporte”.

Inicialmente, el convenio general se desarrollará a través de 3 fases. En la primera, se desarrollará la metodología con que se clasificarán y categorizarán las cabeceras municipales según un conjunto de indicadores, variables y datos físico-bióticos, económicos, sociales y otros que arrojen conocimiento sobre las particularidades de cada uno en el contexto de una geografía física y humana tan diversa como la nuestra.

La segunda fase, abordará una identificación específica de las problemáticas de la movilidad en las cabeceras, a través de la construcción de un listado con los tendencias y retos comunes de los territorios.

Por último, la tercera fase tiene previsto la construcción de un portafolio de soluciones que se espera pueda ser adoptado por los gobiernos con apoyo del gobierno nacional, en la implementación de estrategias de movilidad sostenible.

Desde el Ministerio de Transporte, se espera que, a partir de este convenio, el Gobierno nacional pueda llegar a mejorar las condiciones de vida en las poblaciones a través del desarrollo de infraestructura de movilidad sostenible, segura y saludable.

Para realizar la asistencia técnica a los municipios colombianos se ha tomado como referencia el “ciclo SUMP” el cual ha sido aplicado en muchas zonas urbanas de Europa y el mundo como forma de implementar planes de movilidad urbana sostenible. “El ciclo del SUMP representa las cuatro fases de la planificación de la movilidad urbana sostenible, cada una de las cuales comienza y termina con un hito y cada una de ellas se subdivide en tres pasos (para un total de doce pasos en el ciclo de planificación). Los hitos están vinculados a una decisión o un resultado necesario para la siguiente fase y marcan la culminación de la fase anterior.

Todas las medidas y actividades deben adoptarse como parte de un ciclo de planificación regular en el sentido de un proceso de mejora continua. Esta es una

representación idealizada y simplificada de un complejo proceso de planificación. En algunos casos, los pasos pueden ejecutarse casi en paralelo (o incluso revisarse), el orden de las tareas puede adaptarse ocasionalmente a las necesidades específicas, o una actividad puede omitirse parcialmente porque sus resultados están disponibles en otro ejercicio de planificación. No obstante, el ciclo del SUMP se ha establecido como una guía útil que ayuda a estructurar y seguir el proceso de planificación.”

Así, se busca efectuar acciones conjuntas, relacionadas con la realización de estudios, asesorías y acompañamientos técnicos, científicos y académicos, construcción e implementación de metodologías, documentos, instrumentos de gestión, y en particular los documentos metodológicos, investigativos de planeación, técnicos, legales, jurídicos, financieros, económicos, sociales y ambientales requeridos, tanto en transporte como en infraestructura y diferentes modos, como carretero, férreo, fluvial, aeroportuario, infraestructura social y productiva en Colombia y procesos de gestión del conocimiento y de innovación en pro del cumplimiento del objeto del presente convenio.

En el corto plazo se espera contar con diversos convenios específicos propiciados y en marcha en materia de transporte, movilidad, logística, prospectiva de los modos férreo y fluvial, y un repositorio de información sectorial sistematizado y consolidado con base en muy diversas fuentes. Una clasificación de las cabeceras con base en modelos de análisis más sólidos y relevantes al momento presente grupos de trabajo articulados y sincronizados en el logro de objetivos sectoriales.

A partir de este Convenio Marco, se trabaja en estrecha colaboración entre las partes e integra las demás entidades del sector en pro de desarrollar y aplicar conocimientos teóricos en un contexto práctico y real, para validar las investigaciones y soluciones en el campo de la movilidad urbana, procesos de planificación, gestión, ejecución, implementación, articulación y seguimiento a los proyectos derivados de los compromisos asignados en el plan nacional de desarrollo 2022 – 2026, y los demás que se requieran para el cumplimiento y desarrollo de políticas públicas relacionadas, entre otras, con la movilidad ambientalmente sostenible, ascenso tecnológico, intermodalidad en el transporte.

Igualmente, para este año 2023 se generó el convenio específico firmado en septiembre de 2023, el cual permitirá realizar un estudio de aproximadamente 270 municipios para identificar las problemáticas comunes a la movilidad, y posteriormente desarrollar estrategias para desarrollar soluciones de movilidad sostenible que puedan ser adoptadas por los gobiernos locales de manera preliminar.

Para la gestión y clasificación de los municipios restantes, el Ministerio de Transporte en conjunto con la UMUS, estructuró de igual manera la selección de más de 45 variables estratégicas que permitieran de manera sintética clasificar a las cabeceras municipales en aspectos sociales, demográficos, económicos, ambientales, físicos, de transporte, de movilidad y de ordenamiento territorial enfocados hacia la movilidad, como de plantear un portafolio de soluciones de movilidad tipo de manera preliminar que permita establecer momentos para articular acciones futuras.

Apoyo a las entidades Territoriales

Para la articulación y generación de un correcto apoyo a las entidades territoriales, se generó una estrategia de manera conjunta que diferencia en la línea política, técnica, financiera, de comunicaciones y generación de capacidades, el acompañamiento a las entidades territoriales en la gestión y estructuración de la movilidad urbana sostenible en sus cabeceras municipales sin importar la categoría municipal que lo conforme.

Para esto, se generó en septiembre el primer taller de alto rango para la estructuración, definición y discusión de una visión compartida sobre movilidad urbana sostenible.

Para continuar con este proceso, se generó una segunda fase de talleres con la ANSV y el INVIAS que permitiera ajustar y articular acciones conjuntas entre el grupo de movilidad urbana sostenible y las líneas estratégicas para acompañar de manera técnica durante el 2024 a las entidades territoriales.

De igual manera, se ha trabajado en la promulgación del Pacto por la Movilidad Urbana Sostenible, Segura y Saludable a través de la participación y liderazgo desde el VMI frente a la jornada de capacitaciones con la Escuela Superior de Educación Pública -ESAP para la participación y capacitación a todos los alcaldes y gobernadores electos durante todos los momentos territoriales.

La pretensión fundamental es que el Ministerio pueda asistir en distintas formas y con distintos mecanismos derivados de un portafolio de opciones a todos los municipios del país, particularmente a sus cabeceras urbanas que a lo largo de la historia no han tenido ni recursos ni asistencia del gobierno nacional.

4. Sistema Inteligente para la Infraestructura el Tránsito y el Transporte.

El Sistema Inteligente para la Infraestructura el Tránsito y Transporte es el sistema que consolida e integra la información que suministren los subsistemas que lo componen (peajes electrónicos, registro nacional de despachos de carga, registro nacional fluvial, registro único nacional de tránsito, sistema de transporte público, entre otros), así como la interoperabilidad de los SIT que se implementan a nivel nacional, cumpliendo con los principios de excelencia en el servicio al ciudadano, apertura y reutilización de datos públicos, estandarización, interoperabilidad, neutralidad tecnológica, innovación y colaboración.

En el año 2023 se está desarrollado la fase II del SINITT, la cual se está realizando en convenio con el gobierno de Corea de Sur. Este convenio busca, por una parte, implementar el centro de control para la integración del software del SINITT realizado en la fase I con: Invias, ANSV y las secretarías de tránsito de Bogotá y Medellín, y por la otra, la implementación del centro avanzado de tráfico para las vías Bogotá-Guaduas y Bogotá-Villavicencio.

Para lo anterior, el Ministerio de Transporte está realizando la adecuación de un espacio físico definido como centro de control del SINITT, ubicado en las inmediaciones del puente aéreo. Igualmente, se están realizando todas las acciones para la instalación de equipos en vía, y las gestiones para el uso de los equipos donados por el gobierno coreano. Este esquema sirve de piloto para la conexión del resto de las vías a cargo de la nación, concesionadas o no concesionadas.

Actualmente, se está articulando el Contenedor de Servicios Estratégicos que habilita la consulta de la información del RUNT por las entidades de carácter público que la requieran. El Ministerio proyecta que esto tendrá un alto impacto positivo en la gestión y operación de los servicios ITS, elemento fundamental en la consolidación de las ciudades inteligentes.

5. Ciudades inteligentes

El Ministerio de Transporte participa activamente en la iniciativa de ciudades inteligentes liderada conjuntamente con el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones (MINTIC). Para esto, el Ministerio de Transporte ha firmado dos convenios con las ciudades para dar apoyo técnico en movilidad inteligente. El primer convenio es con la ciudad de Manizales, en donde se ayudó a la puesta en operación del centro de control

de movilidad; durante el presente año, se ayudó en la postulación de la ciudad al smart city award contests, en el cual, Manizales está como finalista por el proyecto desarrollado con MINTIC, y cuyo anuncio del ganador se dará el próximo año en Tailandia.

El segundo convenio, es con la ciudad de Barranquilla, en donde se aportó al planteamiento e implementación del sistema de recaudo para el transporte público colectivo liderado desde el Área metropolitana de Barranquilla (AMB), este proyecto ya se encuentra en operación. Por el momento, el AMB ha seguido desplegando el sistema en nuevas rutas y está mejorando su incorporación para discontinuar el uso del efectivo.

Finalmente, se ha venido avanzando en la implementación del Plan Nacional de ITS. Este año se han desarrollado dos grandes actividades: (1) la estandarización del servicio ITS para la gestión de incidentes y el avance en la estandarización de los servicios de gestión y control de flota y el servicio de información al usuario del transporte público. Así mismo, se estableció el plan para la estandarización de los servicios no estandarizados. (2) la definición de los datos a utilizar en el sector transporte, para esto se reactivó la comisión intersectorial de ITS de tal forma que se puedan dar los diálogos y consensos a lugar.

6. Facilidades y beneficios para el usuario

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, 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.

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.

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.

Inicio Operación RUNT 2.0

El 23 de mayo de 2023 inició la operación del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT 2.0 con el contrato de concesión 604 de 2022 suscrito entre la Concesión RUNT 2.0 S.A.S. y el Ministerio de Transporte, el cual cuenta con cuatro (4) premisas principales:

1. Sistema integrado y colaborativo: intercambio y acceso a la información entre entidades estratégicas por medio de un sistema unificado y de fácil acceso.
2. Sistema seguro, confiable y efectivo: datos confiables y de calidad que permiten tomar decisiones estratégicas.
3. Sistema centrado en el ciudadano: amigable con el ciudadano, acceso a medios digitales para una respuesta más ágil.
4. Sistema a la vanguardia de la tecnología: capaz de atender los retos de la transformación digital, adaptable a los tecnológicos de la nueva era.

Expedición de pólizas CDA

Se implementó en la plataforma lo ordenado por la Ley 2283 de 2023 del 5 de enero de 2023:

“Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) deberán tomar, con una entidad aseguradora legalmente establecida en Colombia y con libertad de oferta, un seguro obligatorio individual de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular, que ampare los daños materiales causados a terceros, sin cargo o sobre costo para el usuario, por la vigencia de cada uno de los certificados emitidos”.

Con la entrada en operación del nuevo contrato de Concesión 604 de 2022, el pasado 23 de mayo de 2023, se han venido trabajando unas solicitudes de controles de cambio que se encuentran en diferentes fases de trabajo. Conforme a todas las necesidades se estableció por la alta dirección un “top 5” priorizado de la siguiente manera:

1. Cargue en la plataforma RUNT del parque automotor de San Andrés Islas.
Se han adelantado actividades pertinentes y necesarias previas a la radicación del control de cambios, apoyando desde el Ministerio directamente al Organismo de Tránsito de la Isla.

De otra parte, se está trabajando para la habilitación de la línea de pesados para el CDA actualmente establecido en la Isla.

2. APP de taxis. Actualmente está en la etapa de definición del alcance por parte del Ministerio de Transporte.
3. Aplicación de la ley 2283 de 2023.

“ARTÍCULO 8. El Ministerio de Transporte reglamentará lo necesario para depurar los datos del parque automotor inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), con el fin de eliminar los registros correspondientes a los vehículos que no estén en circulación.

Se encuentra en estado de levantamiento del requerimiento.

ARTICULO 19. Conforme a lo ordenado por la Ley 2283 de 2023, por el cual se establece disposiciones asociadas a la actividad de los organismos de apoyo al tránsito y garantizar su buen funcionamiento...”

Se terminó la etapa de levantamiento del requerimiento generada por la Subdirección de Tránsito con apoyo del Grupo RUNT y se procede a evaluar con la Concesión y la Interventoría para radicar el control de cambios.

4. Migración empresas y parque automotor del orden municipal, distrital y metropolitano. De la misma forma se están realizando actividades previas a la radicación del control de cambios cuyo objetivo es iniciar con una prueba piloto de algunas ciudades y municipios previamente escogidos y con los cuales se está articulando el proceso.
5. Validación IPAT

Permitir que para todos los vehículos de carga que sean postulados, por accidentes de tránsito ocurridos a partir de la entrada en vigencia de la Ley 2161 de 2021, no se exija que el IPAT, esté registrado en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RNAT).

Actualmente está en etapa de estimación y se proyecta poder atender los casos existentes en el grupo de reposición vehicular, a partir del 1 de diciembre, mediante la mesa de servicios.

Paralelamente se está realizando el levantamiento del requerimiento para desarrollar la aplicación que permita dar la aplicación a la ley en toda su amplitud.

Acuerdos de reconocimiento recíproco de licencias de conducción.

El Ministerio de Transporte, en la última vigencia, ha puesto en vigor Acuerdos de Licencias de Conducción con Argentina, Paraguay y Portugal. Asimismo, viene negociando acuerdos con Turquía, Italia y Francia.

Renovación de licencias de conducción

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 venció el documento el 20 de junio de 2023. El objetivo era que frente a la situación de obligatoriedad de renovación de la licencia de conducción y con mecanismos de comunicación y decisiones administrativas se agrupara de forma coordinada y organizada la concurrencia hacia los organismos de apoyo al tránsito para que la renovación se realizara de manera coordinada, y evitar así demoras, congestiones o contratiempos en los Centros de Reconocimiento de Conductores y los Organismos de Tránsito municipales, departamentales y distritales.

De acuerdo con el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT 2.0, el 20 de junio se vencieron aproximadamente 4.377.765 licencias en todo el país y se han renovado 1.362.846 al 31 octubre, 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, se emitió la Circular 20224200000137 de 2022 en la que estableció un Pico y Cédula para la renovación y evitar congestiones. en los organismos de tránsito y Centros de Reconocimiento de Conductores. Así como las circulares 20221010000297 de 2022 que amplió la cobertura y la 20231010000237 de 2023 amplió el plazo hasta el 31 de diciembre para que en el sistema RUNT, sean válidos a nivel departamental, los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz que expidan los Centros de Reconocimiento de Conductores de la jurisdicción de ese departamento y estos, puedan ser aceptados por cualquier organismo de tránsito ubicado en el mismo departamento para el trámite de renovación de la licencia de conducción.

Inicio de prestación del servicio en nuevas rutas en Transporte de Pasajeros en radio de acción nacional

El Ministerio de Transporte en cumplimiento de la normatividad del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, llevó a cabo a publicación de rutas para satisfacer la demanda insatisfecha, autorizando nuevos servicios mediante la adjudicación de rutas y horarios, discriminados entre los siguientes concursos:

CR-MT-003-2021:

- Ruta Fusagasugá (Cundinamarca) –Granada (Cundinamarca) (vía Panamericana), adjudicada mediante Resoluciones 20223040026005 de 11/05/2022 y 20223040028295 de 20/05/2022, se realiza visita de verificación y se inicia la prestación del servicio a los adjudicatarios desde el 21 de diciembre de 2022.
- Ruta San José de Isnos (Huila) –Bogotá D.C. (vía Neiva –Espinal – Melgar – Silvania) adjudicada mediante Resoluciones 20223040026005 de 11/05/2022 y 20223040028295 de 20/05/2022, se realiza visita de verificación y se inicia la prestación del servicio a los adjudicatarios desde el 23 de marzo de 2023.

- Ruta Duitama (Boyacá) –Bucaramanga (Santander) (vía Paipa – Moniquirá – San Gil) adjudicada mediante Resoluciones 20223040026005 de 11/05/2022 y 20223040028295 de 20/05/2022, se realiza visita de verificación y se inicia la prestación del servicio a los adjudicatarios hasta el 20 de diciembre de 2022.
- Ruta Bogotá D.C. –Curumaní (Cesar) (vía Facatativá –Honda –La Dorada – Pailitas) adjudicada mediante Resoluciones 20223040026005 de 11/05/2022 y 20223040028295 de 20/05/2022, se realiza visita de verificación y se inicia la prestación del servicio a los adjudicatarios hasta el 22 de diciembre de 2022.

CR-MT-004-2021:

- Ruta La Uribe (Meta) –Granada (Meta) (vía La Uribe –Mesetas) adjudicada mediante Resoluciones 20223040026415 de 13/05/2022 y 20223040028275 de 20/05/2022, se realiza visita de verificación y se inicia la prestación del servicio a los adjudicatarios desde el 15 de diciembre de 2022.
- Ruta El Dorado (Meta) –Villavicencio (Meta) (vía San Luis de Cubarral– Acacias) adjudicada mediante Resoluciones 20223040026415 de 13/05/2022 y 20223040028275 de 20/05/2022, se realiza visita de verificación y se inicia la prestación del servicio a los adjudicatarios desde el 20 de diciembre de 2022.
- Ruta Bogotá D.C. –San José del Guaviare (Guaviare) (vía Villavicencio – Granada –Puerto Concordia) adjudicada mediante Resoluciones 20223040026415 de 13/05/2022 y 20223040028275 de 20/05/2022, se realiza visita de verificación y se inicia la prestación del servicio a los adjudicatarios desde el 15 de diciembre de 2022.
- Ruta Cumaral (Meta) -Bogotá, D.C. Bogotá D.C. (vía Restrepo -Villavicencio) adjudicada mediante Resoluciones 20223040026415 de 13/05/2022 y 20223040028275 de 20/05/2022, se realiza visita de verificación y se inicia la prestación del servicio a los adjudicatarios desde el 20 de diciembre de 2022.

CR-MT-005-2021:

- Ruta Medellín (Antioquia)-Ipiales (Nariño) (vía Envigado –Santa Bárbara –La Pintada –Cerritos –Cartago –Tuluá –Palmira –Popayán –Pasto) adjudicada mediante Resoluciones 20223040027315 de 17/05/2022 y 20223040028305 de 20/05/2022, se realiza visita de verificación y se inicia la prestación del servicio a los adjudicatarios desde el 20 de diciembre de 2022.
- Ruta Quibdó (Choco)-El Carmen de Atrato (Chocó) (Vía Tutunendo) adjudicada mediante Resoluciones 20223040027315 de 17/05/2022 y 20223040028305 de 20/05/2022, se realiza visita de verificación y se inicia

la prestación del servicio a los adjudicatarios desde el 20 de diciembre de 2022.

- Ruta Bucaramanga (Santander)-Neiva (Huila) (vía Girón –Lebrija –Espinal –Guamo) adjudicada mediante Resoluciones 20223040027315 de 17/05/2022 y 20223040028305 de 20/05/2022, se realiza visita de verificación y se inicia la prestación del servicio a los adjudicatarios desde el 9 de marzo de 2023.

Adjudicación de nuevas rutas en Transporte de Pasajeros en radio de acción nacional

En el año 2022, se dio apertura a los concursos CR-MT-001-2022, CR-MT-002-2022, CR-MT-003-2022 y CR-MT-004-2022, para el otorgamiento de veinte (20) rutas para el servicio público de pasajeros por carretera, de las cuales se adjudicaron cinco (5) rutas el 26 de octubre de 2022 mediante Resolución 20223040064115, cinco (5) rutas el 27 de octubre de 2022 mediante Resolución 20223040064615, cinco (5) rutas el 27 de octubre de 2022 mediante Resolución 20223040064625, cinco (5) rutas el 31 de octubre de 2022 mediante Resolución 20223040065125, de los cuales se resolvieron los recursos de reposición por parte de la Subdirección de Transporte.

De igual forma, el 2 de diciembre de 2022, se expidieron las Resoluciones de Apertura de los Concursos CR-MT-005-2022, CR-MT-006-2022, CR-MT-007-2022, CR-MT-008-2022, que buscan satisfacer las necesidades insatisfechas de movilización de 21 rutas a nivel nacional. Igualmente, la Subdirección de Transporte viene adelantando las respuestas de los recursos de reposición.

Trámites de procesos de adjudicación de rutas de Transporte de Pasajeros trasladados a la Subdirección de Transporte

Con el objetivo de descongestionar trámites pendientes y garantizar el derecho al debido proceso, el Decreto 2189 de 2016 “Por el cual se adiciona y modifica el Decreto número 087 de 2011.”, establece que es una función de la Subdirección de Transporte expedir los actos administrativos en relación con los procesos de homologaciones, habilitación, permiso de operación, adjudicación, negación, modificación, reestructuración, revocatoria de rutas y horarios; capacidad transportadora; declaratoria de vacancia o abandono de rutas y horarios; de las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros y mixto por carretera y de los demás modos de su competencia.

En virtud de lo anterior, se han entendido los procesos DTBy-005 de 2015, para las rutas: RAMIRIQUI – CHINAVITA Y VICEVERSA, vía JENESANO, RUTA 2:

RAMIRIQUE – GARAGOA Y VICEVERSA, vía JENESANO. PROCESO DTCund-001 de 2015: rutas Soacha – Alban, Soacha – Chía y Soacha – La Vega.

Apertura de proceso de consultoría para determinar la demanda insatisfecha de transporte en la modalidad Pasajeros por Carretera en radio de acción nacional

El Ministerio de Transporte ha atendido las diferentes solicitudes de servicios de rutas radicadas ante esta cartera, mediante la apertura del proceso de concurso de méritos abierto No. CM-024-2023, en el cual se busca desarrollar una consultoría cuyo objeto consiste en la “Consultoría para la toma de información, procesamiento y determinación de la demanda insatisfecha de los servicios públicos de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y mixto”, la cual busca construir las matrices origen – destino de viajes de pasajeros en el modo carretero y mixto, determinar las rutas de transporte público colectivo autorizadas y no autorizadas por la entidad e identificar cuales rutas presentan demanda insatisfecha.

Zonas diferenciales y rutas de influencia

Durante la vigencia se ha interactuado con 80 municipios de todo país, sobre el interés en que sean declarados como Zona Diferencial para el transporte escolar, así como se han atendido las consultas sobre el proceso de postulación a zonas diferenciales para el transporte de acuerdo con el Decreto 746 del 28 de mayo de 2020 - Zona Diferencial para el transporte y/o el tránsito, para acceder a excepción contemplada en la Ley 2033 del 27 de julio de 2020, “por medio de la cual se dictan disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso”, ley que se encuentra actualmente en proceso de reglamentación por parte del Ministerio de Transporte.

De forma que han sido declaradas como zonas diferenciales para el transporte, con el objeto de la prestación del servicio de transporte escolar, 9 zonas avaladas por el Ministerio de Educación, en los diferentes departamentos: 5 en Tolima, 2 en Nariño, 1 en Santander y 1 en Boyacá.

En este sentido, esta cartera ha expido dos actos administrativos de zonas diferenciales para el transporte, una en el Departamento de Chocó y una en el Departamento de la Guajira.

Por otra parte, se han autorizado 3 rutas de influencia con el fin de comunicar a los municipios contiguos sujetos a una influencia de orden poblacional, social y económica, en los municipios de Ricaurte-Girardot-Flandes, Ipiales-Aldana y Tunja-Ventaquemada.

Autorización Secretarías de Tránsito

Se habilitaron las Secretarías de Tránsito en los municipios de Sabana Grande departamento del Atlántico, Sopo en Cundinamarca, Vijes en el departamento del Valle del Cauca, se autorizó el traslado de la sede operativa del tránsito departamental de Atlántico al municipio de Baranoa y se autorizó una nueva sede operativa del Tránsito Departamental del Putumayo en el municipio de Sibundoy.

Asesorías Técnicas en Municipios

Durante el año 2023, llevamos a cabo un total de 25 asesorías técnicas en materia de tránsito en diferentes municipios del país. Nuestro equipo brindó valiosos conocimientos y orientación a municipios como Salento (Quindío), Villa de Leyva (Boyacá), Sabana Grande (Atlántico), Vijes (Valle del Cauca) e Inírida (Guainía), entre otros.

Racionalización y Desmaterialización de Trámites

Hemos logrado la racionalización y desmaterialización del Certificado de Instructor en Conducción, agilizando y simplificando un importante trámite dentro de nuestra competencia, para beneficio de todos los involucrados.

Transporte ferroviario

El Ministerio de Transporte, en desarrollo de las necesidades del transporte ferroviario, viene adelantando la actualización de la normatividad del transporte, para lo cual ha requerido de herramientas y estudios que le permitan tomar decisiones oportunas, razón por la cual ha proyectado la actualización de regulación para habilitación de empresas y expedición de los permisos de operación, en la prestación de servicios ferroviarios actuales como futuros para las modalidades de carga, pasajeros y mixto en Colombia.

En consecuencia, se viene avanzando para la proyección del proyecto de decreto “Por el cual se modifica el Título Cuarto, Capítulo 2 del Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015 relacionado con la habilitación y el permiso de operación necesarios para prestar el servicio público de transporte ferroviario”, el cual se espera publicar para diciembre del 2023.

De igual forma, esta cartera expidió la renovación de dos permisos de operación de servicio de transporte público ferroviario de pasajeros, en los servicios de Bogotá – La Caro – Zipaquirá y La Dorada – Puerto Berrío – Barrancabermeja. A su vez se habilitaron dos empresas de transporte público ferroviario de carga, en los departamentos de Cundinamarca y Boyacá y en Caldas, Antioquia, Santander, Cesar y Magdalena.

Por otra parte, se ha prestado acompañamiento a las autoridades de transporte, sobre la regulación y normativa en la prestación del servicio de transporte ferroviario, tanto en carga como en pasajeros, respecto a los proyectos de trenes regionales de transporte de pasajeros y mixto incluidos en el Plan Nacional de Desarrollo.

En esta misma vigencia, en el desarrollo de la modernización del transporte por ferrocarril, este despacho viene desarrollando el Registro Único de Transporte Ferroviario, que tiene por objeto la simplificación de los trámites para la prestación del servicio de transporte ferroviario en cada una de las modalidades y reporte de estado servicios autorizados en la red ferroviaria.

Transporte por cable

El transporte por cable en: teleféricos, cables aéreos, cables remolcadores y funiculares, según su movimiento: en terrestres, aéreos, telecabinas, telebén, telesilla, según la disposición de su infraestructura en honorables, bicables, se desarrollan como oferta de transporte público y solución a las necesidades de desplazamiento de los usuarios ante las dificultades para prestar un servicio fiable, accesible y asequible, es así como el CONPES 3991 del 14 de abril de 2020, de Política Nacional de Movilidad Urbana, fundamentan los sistemas por cable para el transporte masivo en la zonas urbanas y regiones para la movilidad activa sostenible e integradora de territorios, que a su vez está en línea con los lo palteado en los CONPES 3943 de 2018, Política para el mejoramiento de la calidad del aire, 3934 de 2018, Política de crecimiento verde y el 3843 de 2015, lineamientos de política para estimular la inversión privada en ciencia, tecnología, e innovación a través de deducciones tributarias.

De forma que, este Ministerio ha otorgado siete (7) permisos de operación, acorde con lo establecido en el Decreto 1079 de 2015, en los departamentos de: Cundinamarca, Nariño, Risaralda, Valle del Cuca, Antioquia, Caldas, Santander y Quindío.

Para la vigencia del año 2023, se viene adelantando el proceso de actualización normativa que consiste en llevar a cabo la consultoría que tiene por objeto: “Elaborar los insumos técnicos, jurídicos, operacionales y normativos del transporte por cable, en el marco del Título 5, del Decreto 1079 del 26 de mayo de 2015”.

Por otra parte, se adelantaron los documentos para fortalecimiento e implementación de políticas y regulaciones técnicas para la modernización del transporte público en los sistemas por cable a nivel nacional, que permita actualizar la normativa existente del transporte por cable, mediante la identificación de los sistemas y confección de los manuales de operación y seguridad para los servicios y modalidades, según las necesidades en el territorio nacional.

De igual forma, se vienen desarrollando los documentos e insumos para la proyección del aplicativo de registro único de empresas y sistemas de transporte por cable que permita a los usuarios y operadores reportar y verificar la prestación del servicio.

Formalización y fortalecimiento del Servicio a los Usuarios

La Superintendencia de Transporte a través de las Delegaturas de Puertos y de Protección de los Usuarios del Sector Transporte fortaleció su estrategia denominada “Colombia Fluvial: Sello de Formalización 2023”, la cual tiene como objetivo promover a más empresas de transporte fluvial para que cumplan con las condiciones de habilitación, seguridad, y registro de información en el Sistema Vigía.

Así mismo, mediante el programa “Ruta Fluvial para la Paz” se acompaña a los empresarios, inspectores fluviales, instituciones educativas, entidades territoriales y usuarios, con la realización de mesas de trabajo, capacitaciones y talleres, para socializar los derechos y deberes del servicio público fluvial, mediante los cuales se ha llegado a Departamentos como Caquetá, Guaviare, Putumayo, Vaupés, Chocó y Vichada, entre otros, en donde este medio de transporte es fundamental para movilizarse entre los municipios más alejados.

A la fecha, se han llevado a cabo 19 operativos de inspección, correspondientes a la primera ronda de las actividades planeadas dentro de la estrategia. Para la vigencia 2023, se ha priorizado la implementación de la estrategia en 37 zonas de operación fluvial, entre ellas se encuentran Antioquia, Atlántico, Córdoba, Caquetá, Vichada, Vaupés, Putumayo, Meta, Guainía, Chocó, Magdalena, Bolívar, Boyacá, Caldas, Cundinamarca, Guaviare, Huila, Tolima, Santander, entre otras.

Mediante el programa “Ruta Fluvial para la Paz”, se acompaña a los empresarios, usuarios y actores relevantes como inspectores fluviales, instituciones educativas y entidades territoriales, a través de mesas de trabajo, capacitaciones y talleres.

A la fecha se han visitado poblaciones de los ríos Magdalena, Sinú, Amazonas, Inírida, Guaviare, Putumayo, Manacacías, Meta y Magdalena, capacitando alrededor de 1.000 personas en regiones en donde el transporte fluvial es primordial para el desarrollo económico. Así mismo, se han llevado a cabo más de 20 visitas de verificación. Las capacitaciones en derechos y deberes se realizan mediante espacios de diálogo, con la finalidad de crear una cultura de cumplimiento de las responsabilidades y respeto de los derechos en el servicio público de transporte fluvial, para optimizar la relación entre usuarios y empresarios, y promover buenas prácticas en el sector; asimismo, se aplican talleres de conocimientos previos y diagnóstico empresarial y visitas a las empresas de transporte fluvial de pasajeros, para verificar las condiciones y dinámica en la prestación de los servicios.

Infraestructura Social

El artículo No. 105 del Plan Nacional de Desarrollo, Ley 2294 de 2023, facultó a la Agencia para involucrarse en proyectos de infraestructura social y productiva. Con esta iniciativa se busca llevar la experiencia de la Agencia en contratos de concesión a otros sectores que pueden verse beneficiados del mecanismo de Asociaciones Público-Privadas como instrumento para desarrollar sus grandes obras en beneficio de la población que atienden.

Durante lo corrido de 2023, se ha avanzado en esta iniciativa, atendiendo en paralelo, varias tareas que incluyen:

- **La consolidación de un portafolio de proyectos** que sirvan como iniciativas pioneras para 3 sectores priorizados: Salud, Educación y Agua Potable y Saneamiento Básico. Este portafolio se ha construido con el apoyo de entidades que cuentan con proyectos ya estructurados, o en etapas avanzadas de pre-factibilidad y factibilidad, entre los cuales sobresalen:
 1. Hospital Simón Bolívar, proyecto estructurado por la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN).
 2. Hospital Nuevo IMI-Materno Infantil, proyecto estructurado por la FDN.
 3. Hospital de Cúcuta, proyecto en estructuración por la Corporación Financiera Internacional del Banco Mundial.

4. Diez (10) colegios en el municipio de Ibagué, proyecto estructurado por el Programa de Participación Privada en Infraestructura (PPPI) del Departamento Nacional de Planeación (DNP).
 5. Ocho (8) colegios en el municipio de Soacha, proyecto estructurado por el PPPI del DNP.
 6. Alojamientos universitarios para la Universidad Nacional de Manizales, proyecto estructurado por el PPPI del DNP.
 7. Alojamientos universitarios para la Universidad Nacional de Antioquia, proyecto estructurado por el PPPI del DNP.
 8. PTAR Duitama, proyecto estructurado por el PPPI del DNP.
 9. PTAR Neiva, proyecto estructurado por el PPPI del DNP.
 10. PTAR Cúcuta, proyecto estructurado por la Corporación Financiera Internacional del Banco Mundial.
 11. Acueducto de Santa Marta, proyecto estructurado por el PPPI del DNP.
- **En términos de gestión y articulación con otras entidades del Gobierno Nacional**, está en curso un convenio de cooperación técnica con el Departamento Nacional de Planeación. A la fecha se está a la espera de respuesta por parte de dicha entidad. Adicionalmente, se está trabajando en un contrato interadministrativo con la Financiera de Desarrollo Nacional que tendrá dos objetivos: primero, definir el marco institucional de relacionamiento con las entidades nacionales y territoriales del sector salud; y, segundo, la estructuración de un proyecto hospitalario que se definirá a medida que avance el tiempo del convenio.
 - Adicionalmente, se ha compartido la iniciativa con diferentes actores del Gobierno nacional, como son los Ministerio de Salud, Educación y Vivienda, con entidades del sector de agricultura como la Agencia de Desarrollo Rural y Finagro, socios interesados como Findeter y otros privados que incluyen varias embajadas y fondos inversionistas.
 - La iniciativa ANI Social tuvo su evento de lanzamiento en la ciudad de Cúcuta el día 29 de septiembre de 2023.

Inclusión de nuevas rutas origen - destino en el sistema de información de costos eficientes del transporte terrestre automotor de carga – SICE-TAC

Se realizó una actualización en el SICE-TAC, con la inclusión del kilometraje asociado a los recorridos urbanos para todas las rutas parametrizadas, el cual fue aprobado por el Observatorio del transporte de carga por carretera-OTCC,

En lo corrido del año 2023, debido a las emergencias ocasionadas en varias regiones del país por fallas geológicas que ocasionan el cierre de las vías, al igual que por los bloqueos y restricciones, por disposición del Gobierno Nacional, se habilitan otras vías alternas para el transporte terrestre de la carga. En ese sentido, hemos venido realizando los análisis y parametrización de rutas por vías alternas para establecer el costo total del viaje. Se ingresaron y parametrizaron en el SICE-TAC 398 rutas por vías alternas, se ingresaron y parametrizaron en el SICE-TAC 690 nuevas rutas origen-destino. Actualmente el SICE-TAC registra 188 nodos que conectan 2.371 rutas origen-destino para calcular el costo total de viaje.

Reuniones Mesas Técnicas del Observatorio de Transporte de carga Por carretera, para la revisión, análisis de temas relevantes del sector para actualizar el sistema SICE-TAC

Hemos realizado 10 reuniones de Mesa Técnica del Observatorio del Transporte de Carga por Carretera, con la participación de los representantes de las agremiaciones de generadores, empresas y propietarios de vehículos, para revisar, analizar, discutir y generar propuestas para presentar a la Plenaria del Observatorio para aprobación y actualización en el SICE-TAC ambiente producción.

Los temas primordiales a tratar han sido: Propuesta ajuste de la estructura de costos del SICE-TAC, sobre la Recuperación del Capital y categorización por modelo de vehículos por rangos de cinco años para establecer el valor comercial, que impacta sobre otras variables seguros, impuestos, combustible y mantenimiento; Inclusión SICE-TAC el tipo de carga granel líquido; Reporte real de las Horas Logísticas en el RNDC para control; Ejercicios técnicos para entender los costos reales en que incurre el transportador para el transporte de carga y comparar los datos con los registrado en el SICE-TAC, para evaluar y definir dentro de la estructura de costos.

Servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera (SIRTPC)

En cuanto al servicio de transporte de pasajeros por carretera, hemos venido avanzando en el desarrollo del sistema de información para el seguimiento del

modelo de regulación de precios del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera – SIRTPEC.

Sobre el sistema se desarrollaron actividades de ajuste y actualización de información en los diferentes módulos que hacen parte integral del sistema. Los módulos correspondieron a estructura de costos y módulo de rutas, donde se identificaron 4.200 rutas para las cuales se efectuó el levantamiento de información de tiempo de recorrido y distancia origen – destino así como también los peajes asociados a cada ruta, con el fin de optimizar este sistema de información.

III. DERECHO HUMANO A LA ALIMENTACIÓN

1. Conectividad fluvial

Desde el inicio de Gobierno, tenemos como meta fortalecer la conectividad fluvial mediante la construcción de 105 muelles fluviales, aprovechando las cuencas hídricas de nuestra geografía como principal modo de transporte. Para alcanzar este objetivo, hemos destinado \$0,5 billones, lo que permitirá ejecutar esta infraestructura y beneficiar a más de 2 millones de colombianos, acercando la oferta social del estado y generando nuevas oportunidades en las regiones remotas de Colombia.

El Plan Nacional de Desarrollo también ha promovido el modo fluvial para mejorar las condiciones operativas y aumentar la competitividad del país. En el marco de este plan, se prevé intervenir 84 infraestructuras viales a cargo del INVIAS y 21 bajo la jurisdicción de Cormagdalena.

El INVIAS ha invertido \$522.000 millones para la intervención de 84 muelles, con 40 nuevas construcciones y 44 mejoras y/o mantenimientos. De los 40 muelles a construir, con una inversión de \$412.000 millones, 6 están en ejecución y 34 están por contratar. Igualmente, se destinan \$110.000 millones para mantener y/o mejorar 44 muelles, de los cuales 11 están en ejecución y 33 en proceso de contratación.

Es importante destacar que se ha establecido el compromiso de que el 25% de las intervenciones fluviales se realicen en territorios de comunidades negras, afro, raizales y palenqueras.

Para cumplir con este objetivo, el Viceministerio de Infraestructura ha trabajado en conjunto con el Departamento Nacional de Planeación, el Instituto Nacional de Vías y Cormagdalena para priorizar las comunidades que se beneficiarán de estas intervenciones. Además, se ha establecido una alianza estratégica con Cotecmar para que esta empresa del Estado coordine y desarrolle la construcción de los muelles fluviales.

Adicionalmente, existen unos retos que requieren el trabajo de las instituciones y autoridades nacionales que aunando esfuerzos permitirá el fortalecimiento fluvial del país:

- Fortalecer las instituciones para atender las necesidades técnicas, normativas, de información, planeación e información.
- Desarrollar e implementar el Sistema de Información fluvial
- Expedición de reglamentos fluviales y generar el fortalecimiento normativo.
- Analizar e implementar diferentes fuentes para la financiación recurrente del modo.
- Potenciar la red fluvial como medio de conexión, abastecimiento y acceso a servicios para comunidades apartadas y ubicadas en zonas vulnerables.
- Promover la accesibilidad, conectividad y seguridad de las vías fluviales del país.
- Fomentar la preservación ambiental de las cuencas y sus entornos.
- Contribuir a la reducción de la pobreza y a mejorar las condiciones de vida de las poblaciones de las diferentes cuencas hidrográficas del país.
- Mejorar la soberanía colombiana y promover relaciones internacionales en las cuencas limítrofes del país.

Con el objetivo de mejorar la infraestructura de transporte fluvial y fomentar el transporte intermodal en Colombia, se adelanta la construcción y mantenimiento de muelles fluviales en diferentes zonas del país, a continuación se detallan los avances:

- Se terminó la construcción del muelle Curillo en el departamento de Caquetá.
- Se continúa avanzando en la ejecución de:
- Construcción de 6 muelles: Nuquí (Choco), Orocué (Casanare), 2 Cartagena de Chaira (Caquetá), Puerto Silencio (Putumayo) y La Esmeralda (Putumayo).

- Mantenimiento y mejoramiento de 11 muelles: Santa Genoveva y Beté (Chocó), Curillo y Puerto Arango (Caquetá), Puerto Alegría, El Encanto y Puerto Arica (Amazonas), San Felipe (Guainía), El Retorno (Guaviare), La esmeralda (Putumayo) y Vigía del fuerte (Antioquia) Estas iniciativas buscan conectar eficientemente las zonas rurales del país, impulsando el desarrollo y la accesibilidad de las comunidades a través del transporte fluvial y su integración con otros modos de transporte.

Así mismo, Cormagdalena, aportará a la conectividad regional fluvial de las comunidades ribereñas del río Magdalena y a la meta de gobierno, construyendo 21 muelles flotantes en su zona de jurisdicción. Se avanza en la fase uno del proyecto de construcción de muelles fluviales, correspondiente a estudios y diseños, para ello se realizaron las visitas técnicas, estableciendo los puntos iniciales de intervención, divididos así: Bajo Magdalena: 12 Municipios, Medio Magdalena: 8 Municipios y Alto Magdalena: 1 Municipio. La meta establecida a cargo de la Corporación es de 21 muelles flotantes construidos.

2. Plan Maestro Fluvial 2022

El fortalecimiento institucional del Ministerio de Transporte enfrenta diversos desafíos en el sector fluvial. Existe una carencia de planificación integrada para fomentar la intermodalidad, así como la ausencia de equipos suficientes con conocimientos especializados en este modo de transporte. Además, la información y estadísticas relacionadas están dispersas entre diferentes entidades del sector.

En términos de infraestructura, se evidencia la falta de señalización o el deterioro de la existente, junto con altos niveles de sedimentación que afectan el calado de los canales. La inversión en el transporte fluvial ha estado rezagada en comparación con otros modos de transporte, lo que representa un obstáculo para su desarrollo.

El posicionamiento y promoción del modo fluvial también enfrentan desafíos, ya que la construcción y el mantenimiento de embarcaciones se realizan de manera empírica en regiones apartadas, y hay un déficit de formación especializada en las tripulaciones. Es fundamental actualizar el inventario de la infraestructura fluvial del país para mejorar su gestión.

En cuanto a la regulación, se destaca la ausencia de normatividad relacionada con requerimientos ambientales sobre emisiones y vertimientos por parte de las embarcaciones. La expedición de reglamentos necesarios para el desarrollo del transporte fluvial y un marco regulatorio técnico y económico son esenciales para encauzar los esfuerzos hacia objetivos de seguridad, interoperabilidad, asequibilidad, eficiencia y confiabilidad.

Finalmente, se plantea la importancia de promover esquemas asociativos como las "obras de beneficio común" y la implementación de esquemas mixtos de cofinanciación de inversiones con recursos provenientes de la banca multilateral para impulsar el financiamiento del transporte fluvial en el país.

En el ámbito de la infraestructura, se han planteado varias acciones. En primer lugar, se ha establecido una mesa de revisión para priorizar la intervención de los muelles de INVIAS y Cormagdalena, en colaboración con el Departamento Nacional de Planeación (DNP), la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) y el Ministerio de Transporte. Además, se realizará una revisión de las necesidades de infraestructura de cabotaje.

En relación con la estructuración de proyectos, se llevará a cabo una revisión del modelo propuesto para el proyecto en el Río Meta, bajo el liderazgo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), con la participación del INVIAS, y el Ministerio de Transporte, a través de una mesa de trabajo conjunta.

Estas acciones tienen como objetivo principal promover el desarrollo y mejorar la infraestructura en el sector, buscando potenciar el transporte fluvial y la conectividad en el país.

3. Todos somos Pazcífico

Desde el inicio de Gobierno, tenemos como meta fortalecer la conectividad fluvial aprovechando las cuencas hídricas de nuestra geografía como principal modo de transporte mediante la construcción e intervención de 105 muelles fluviales,⁸⁴ a cargo del INVIAS y 21 a cargo de Cormagdalena. Para alcanzar este objetivo, hemos destinado \$0,6 billones, beneficiando a más de 2 millones de colombianos, acercando la oferta social del estado y generando nuevas oportunidades mediante la conexión eficiente en las regiones remotas de Colombia.

Es importante destacar que se ha establecido el compromiso que el 25% de los recursos destinados a infraestructura fluvial por parte del INVIAS se inviertan en territorios de comunidades negras, afro, raizales y palenqueras.

Para cumplir con este objetivo, el Viceministerio de Infraestructura ha trabajado en conjunto con el Departamento Nacional de Planeación, la UPIT, el INVIAS y Cormagdalena para priorizar las comunidades que se beneficiarán de estas intervenciones.

En el caso del INVIAS, se han destinado \$598.000 millones para la intervención de 84 muelles, con 40 nuevas construcciones y 44 mejoras y/o mantenimientos. De los 40 muelles a construir, con una inversión de \$476.300 millones, 6 están en ejecución y 34 están por contratar. Igualmente, se destinan \$121.700 millones para mantener y/o mejorar 44 muelles, de los cuales 11 están en ejecución y 33 en proceso de contratación.

Al cierre del mes de octubre de 2023, se han suscrito a través del INVIAS 11 contratos para la construcción y mantenimiento de 17 muelles fluviales en diferentes zonas del país, que se detallan a continuación:

- Se encuentran en construcción 6 muelles: en Nuquí (Chocó), Orocué (Casanare), 2 en Cartagena del Chairá (Caquetá), Puerto Asís y Puerto Silencio (Putumayo). Estos proyectos están en la etapa de ajuste a los estudios y diseños y trámites de permisos ambientales.
- Adicionalmente, se está llevando a cabo el mantenimiento de 11 muelles en Santa Genoveva y Beté (Chocó), Puerto Alegría, El Encanto y Puerto Arica (Amazonas), Vigía del Fuerte (Antioquia), San Felipe (Guainía), Puerto Arango y Curillo (Caquetá), El Retorno (Guaviare) y Puerto Asís (Putumayo) para garantizar su óptimo funcionamiento.

Por su parte, Cormagdalena realizó el trabajo de diagnóstico y visitas a territorio para definir e identificar las necesidades en infraestructura fluvial de su jurisdicción y estructuró el proyecto para realizar los estudios y diseños con el propósito de obtener los recursos para su ejecución a través del Sistema General de Regalías en los 21 municipios priorizados, divididos así: Bajo Magdalena: 12 municipios, Medio Magdalena: 8 municipios y Alto Magdalena: 1 municipio.

4. Navegabilidad principales ríos

En lo referente a la navegabilidad, este Ministerio a través de sus entidades adscritas y aliadas, trabaja en la estructuración de proyectos y ejecución de actividades para los ríos Magdalena, Atrato, Meta, brazo de Mompox y Canal del Dique, que se encuentran priorizados en el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia mundial de la vida”.

Río Magdalena

En cumplimiento del Plan Nacional de Desarrollo, el Ministerio de Transporte, a través de Cormagdalena avanza en la estructuración técnica del proyecto del río Magdalena. Este proyecto hará que el río más importante de Colombia, que fuera el motor de desarrollo desde la época colonial, sea el eje fundamental del transporte multimodal en el país, a través de la articulación de manera integral los orígenes y destinos en aspectos físicos y funcionales. Igualmente, apostándole al mejoramiento y modernización de la infraestructura de transporte, las prácticas comerciales y de facilitación del comercio, respondiendo de esta manera a los retos logísticos y comerciales e incrementando la competitividad del país, articulando las zonas industriales y productivas del interior del país, con los puertos de Barranquilla y Cartagena.

Después de un análisis exhaustivo y varias mesas de trabajo con la ANI y Cormagdalena, se tomó la decisión de realizar las obras civiles y el dragado del río mediante contratación de obra pública a cargo de Cormagdalena. Esta estrategia tiene como objetivo mejorar las condiciones de navegabilidad y convertir el río en un corredor logístico intermodal, en vista del aumento previsto en el transporte de carga nacional y de comercio exterior.

Como parte de la solución propuesta, se incluyen actividades de dragado en el tramo entre Barrancabermeja y Barranquilla, incluido el canal de acceso al Puerto de Barranquilla, obras de encauzamiento, mantenimiento y rehabilitación de estructuras existentes, y otras acciones para mejorar la navegabilidad y el tránsito de embarcaciones en el río.

Nuestra misión es recuperar la navegabilidad del río Magdalena, un pilar esencial para el desarrollo económico, social y ambiental del país. Nos enfrentamos a un desafío que requiere acciones a corto plazo con efectos duraderos. Para lograrlo, hemos enfocado nuestros esfuerzos en varios frentes.

Primero, buscamos establecer una confianza logística en el río Magdalena desde Puerto Salgar hasta Barranquilla y Cartagena, garantizando la accesibilidad y conectividad fluvial en toda la cuenca del río.

Segundo, nos comprometemos a mantener la sostenibilidad ambiental en torno al recurso hídrico de la cuenca del Magdalena, protegiendo su valioso entorno.

Tercero, invertimos en infraestructura para fortalecer la navegabilidad, con un enfoque especial en el mantenimiento del canal navegable en el 2023, el canal de acceso al Puerto de Barranquilla y el dragado hidráulico del canal del Dique.

Además, brindamos apoyo técnico y científico a las autoridades ambientales, de atención de desastres, autoridades locales y comunidades, asegurándonos de que las decisiones se tomen con el respaldo de información confiable y experta.

En cuanto a la inversión, destinamos recursos significativos para el dragado de mantenimiento en diferentes tramos, incluyendo Barrancabermeja - Pinillos, el brazo de Mompox y el canal de acceso al Puerto de Barranquilla, con un total de \$116.033 millones.

Estamos comprometidos con la recuperación y el desarrollo sostenible del río Magdalena, trabajando arduamente para que este importante recurso fluvial vuelva a ser una pieza clave en el progreso de nuestro país.

Avances proyectos río magdalena – Cormagdalena

El proyecto del río Magdalena es la materialización de la política pública de navegabilidad fluvial sostenible, cuyo fin es la recuperación del río Magdalena como la principal arteria fluvial del país para el desarrollo socioeconómico a través de la conectividad, el transporte de carga y pasajeros. En tal sentido, el actual Gobierno está comprometido con esta política pública, prueba de ello es que el proyecto del río Magdalena está contemplado en la Ley 2294 de 2023 PND 2022-2026 “Colombia potencia mundial de la vida”, y por parte del sector Transporte, en el plan Maestro de Transporte Intermodal.

Frente a la importancia estratégica de la navegabilidad del río Magdalena para el desarrollo y la competitividad del país, a través de la reducción de costos logísticos en la movilización de carga por el país y el desarrollo socioeconómico para las comunidades ribereñas; se plantea un proyecto bajo la figura de obra pública, que cumpla con los parámetros técnicos, jurídicos, presupuestales y fiscales que apliquen.

Bajo esta condición, el sector Transporte a través de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena-Cormagdalena, viene estructurando el proyecto de navegabilidad del río Magdalena, cuyo objetivo es apuntar a que el río Magdalena sea el eje fundamental del transporte multimodal en el país; por lo tanto, se busca potencializar este río como parte de un corredor logístico intermodal estratégico que articule de manera integral orígenes y destinos en

aspectos físicos y funcionales como la infraestructura de transporte, las prácticas comerciales y de facilitación del comercio.

De tal forma que, se dé respuesta a los retos logísticos y comerciales, incrementando la competitividad del país, articulando las zonas industriales y productivas del interior del país, con los puertos de Barranquilla y Cartagena.

El Proyecto contempla una extensión total de 929 Km del río Magdalena, medida de acuerdo con el cauce activo de 2019, desde la desembocadura del río Magdalena en Bocas de Ceniza hasta Puerto Salgar en Cundinamarca.

Para esta extensión se deben realizar planes de dragado, adquirir equipos de dragado y realizar obras rígidas que permitan mejorar y mantener las condiciones de navegabilidad, así como generar un plan de monitoreo que permita recolectar, procesar y analizar información relevante.

Aunado a lo anterior, se estableció la realización de un estudio de factibilidad para la recuperación navegabilidad entre Barrancabermeja y Puerto Salgar, que presenta retos que se deben afrontar por parte de los actores públicos y privados, lo que permitirá activar la navegación de carga en ese sector del río Magdalena.

Con la estrategia planteada, se busca dar una solución que permita garantizar la navegabilidad por el principal afluente del país, la cual se adelantará por obra pública a través de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena – Cormagdalena.

Plan de dragado del río Magdalena y canal de acceso al Puerto de Barranquilla

Cormagdalena, con el apoyo del Ministerio de Transporte garantiza la operatividad de la Zona Portuaria de Barranquilla y el sector entre Barrancabermeja y 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.

En este sentido, hemos logrado la estabilidad de la profundidad del canal que ha permitido que el anuncio del calado operativo que emite la autoridad marítima a través de la DIMAR, se mantenga en 10 metros desde el mes de marzo del 2023, estabilidad histórica en el canal de acceso al Puerto de Barranquilla. Lo anterior, ha creado condiciones en las que el ingreso de buques de gran tamaño al puerto de Barranquilla sea histórico. De hecho, el pasado 5 de julio arribó a el buque con

mayor cantidad de carga de maíz amarillo en la historia de la zona portuaria. 39,750 Toneladas que invitan a seguir trabajando por nuestro río Magdalena y aprovechar todo su potencial.

Con respecto a la estabilidad del canal navegable desde Barrancabermeja hasta Barranquilla, cabe resaltar que se ha logrado mantener de tal manera que el movimiento de carga ver gráficos 2 y 3, permanece en los mismos niveles del 2022, cuando la carga llegó a su máximo histórico de más de 4,2 millones de toneladas.

Restauración de los ecosistemas degradados del Canal del Dique

Este proyecto fue adjudicado por proceso de Selección mediante Licitación Pública No. VJ-VE-APP-IPB-006-2021, según resolución No. 2002 del 7 de diciembre de 2022, la cual tiene por objeto "Seleccionar la Oferta más favorable para la Adjudicación de un (l) Contrato de Concesión bajo el esquema de Asociación Público Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012, mediante la cual el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo los Estudios y Diseños, Construcción, Financiación, Operación, Mantenimiento y Reversión de Bienes a la Nación, para la "Restauración de ecosistemas degradados del Canal del Dique.", al PROPONENTE No. 1 SACYR CONCESIONES COLOMBIA S.A.S, por un valor de \$2,782,754,253,672.00 pesos colombianos.

La suscripción del contrato de concesión bajo esquema APP No. 005, se realizó el 29 de diciembre de 2022, suscrito con la concesionaria Ecosistemas del Dique S.A.S.

El proyecto de restauración de los ecosistemas degradados del Canal del Dique es de carácter ambiental, en el que se plantean obras medioambientales que propendan por garantizar la restauración ambiental y la optimización del canal navegable en el Canal del Dique. Los objetivos por cumplir con la ejecución del proyecto tienen una importante interrelación con el recurso hídrico y sedimentológico que proviene del Río Magdalena y entra en los ecosistemas.

La Agencia Nacional de Infraestructura con el fin de garantizar las socializaciones del proyecto junto con los órganos de control, las autoridades locales y regionales que lo han solicitado y las comunidades que habitan en el área de influencia del proyecto; se realizaron las siguientes reuniones:

- Reunión en Cartagena el día 19 de agosto de 2022 en el marco del comité técnico de seguimiento que adelanta la Cámara de Comercio de Cartagena de Indias.

- Reunión Comisión accidental del Canal del Dique, el día 26 de agosto de 2022, integrada por los miembros de la Cámara de Representantes y el Senado con el propósito de escuchar y dialogar con las diferentes comunidades que serán impactadas con el megaproyecto del Canal del Dique: se contó con la participación de la comunidad de cinco departamentos (Atlántico, Bolívar, Magdalena, Córdoba y Sucre).

Por otra parte, y en atención a los compromisos adquiridos con las comunidades y actores sociales del área de influencia del proyecto, desde el Equipo Social de la Agencia Nacional de Infraestructura se diseñaron e implementaron en dos momentos del tiempo septiembre de 2022 y junio de 2023, estrategias de información y participación del proyecto direccionadas a involucrar a las comunidades del área de influencia.

Durante el mes de septiembre de 2022 se realizaron mesas de trabajo con las comunidades de los municipios de Campo de la Cruz, San Estanislao, Luruaco, Calamar, Repelón y San Cristóbal. Así mismo, en el mes de junio de 2023 se desarrollaron mesas de trabajo con las comunidades de Santa Lucía, San Onofre y Arjona. Como resultado de estos espacios, se diseñó y alimentó una matriz que tuvo como propósito registrar las principales inquietudes de los diferentes actores sociales; esta matriz se constituirá en el insumo de gestión en las mesas técnicas (próximo nivel), en la construcción del PGSC a cargo del concesionario; como también, para efectos del seguimiento y monitoreo de las diferentes áreas.

De igual forma durante el periodo transcurrido a partir de la fecha de inicio del contrato se ha venido adelantando la ejecución de las actividades relacionadas a la Unidad funcional 0 de operación y mantenimiento en la etapa de preconstrucción, las cuales corresponden a los dragados de mantenimiento a la entrada del canal del dique en el municipio de Calamar, así como en la salida a la altura de pasacaballos y la Bahía de Cartagena, el mantenimiento de las vías Calamar – Santa Lucía y Santa Lucía – Villa Rosa, así como de los diques del K0+00 al K90+00 aproximadamente tal cómo se detalla en el apéndice 1 del contrato de concesión, lo anterior para el cumplimiento de los indicadores correspondientes para medición en esta etapa, a partir del cuarto mes posterior a la suscripción del acta de inicio. Adicionalmente se adelanta el levantamiento de información correspondiente a la actualización de línea base para los estudios y diseños.

Por otra parte, se ha venido realizando la formulación y adelantando socializaciones en las comunidades del área de influencia durante el mes de octubre con los municipios de Luruaco, Repelón y Villa Rosa, respecto a la visión 2050 que se plantea alrededor del proyecto mediante la implementación del plan

macro y plan micro inmersos en el contrato de concesión, así como la búsqueda de nuevas alianzas entorno al desarrollo de la Ecorregión, sus comunidades y territorio.

Gestión de atención a las Órdenes de la JEP

La Jurisdicción Especial para la Paz –JEP– mediante el Auto AI-070/22 ordenó al Sector transporte, con apoyo de otras entidades del Gobierno Nacional, a través de las órdenes primera y segunda, la construcción del “Protocolo Arqueológico Forense” para el proyecto de Restauración de Ecosistemas Degradados del Canal del Dique y, en la orden cuarta, la construcción de un documento sobre “Lineamientos para la Salvaguarda y Protección de Áreas de Interés Forense en Proyectos de Infraestructura de Transporte”.

Estos documentos tienen como objetivo, desde el alcance del sector de infraestructura de transporte, contribuir a la verdad y la paz. Los documentos deberán ser implementados por las entidades del sector transporte en los proyectos de infraestructura con la debida articulación con las entidades con competencia en búsqueda.

Bajo el liderazgo de la ANI, en cumplimiento de las órdenes primera y segunda, se elaboró el protocolo arqueológico forense con la participación del Instituto Colombiano de Antropología e Historia -ICANH-, la Fiscalía General de la Nación -FGN- y la Unidad de Búsqueda de Personas dadas por Desaparecidas -UBPD-. Para cumplir con este objetivo se desarrollaron 5 mesas de trabajo con las entidades mencionadas, la última realizada el 28 de junio de 2023. El “Protocolo Arqueológico Forense” para el proyecto de Restauración de Ecosistemas Degradados del Canal del Dique fue enviado a la JEP para revisión y concepto de favorabilidad, dentro del término otorgado, el pasado 7 de julio de 2023.

En cuanto a la orden cuarta, se proyectó el documento “Lineamientos para la elaboración de protocolos para la salvaguarda y protección de cuerpos de presuntas víctimas del conflicto armado colombiano en proyectos de infraestructura de transporte” en el que participaron la UBPD, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, la Agencia Nacional de Licencias Ambientales –ANLA-, FGN, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INML), la Dirección de asuntos indígenas, Rrom y minorías, la Dirección de comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras y la Autoridad de Consulta Previa del Ministerio del Interior, así como el ICANH con el acompañamiento de la Procuraduría delegada ante la JEP. Estos lineamientos son directrices vinculantes para implementarse en los proyectos de infraestructura del sector transporte. En el documento se relacionan las medidas preventivas concretas para contribuir a

la búsqueda de personas dadas por desaparecidas en el marco del conflicto armado en cada una de las etapas de los proyectos de infraestructura y la articulación con las entidades con competencia en búsqueda.

Con el propósito de cumplir con este objetivo, se desarrollaron 5 mesas de articulación interinstitucional (MIA) con las entidades mencionadas, la última realizada en el mes de octubre de 2023. El documento de lineamientos fue enviado a la JEP para revisión y concepto de favorabilidad, dentro del término otorgado, el pasado 20 de octubre de 2023.

Obras de emergencia Salamina

De acuerdo con la sentencia de primera instancia del 4 de mayo de 2022, del proceso en el Tribunal Administrativo del Magdalena, relacionado con el fenómeno erosivo en la margen derecha del río Magdalena en el sector de Salamina, se han emitido diversas órdenes para abordar la problemática de manera integral.

El INVIAS fue encargado para llevar a cabo la relocalización de la variante de la vía 2710 Plato-Salamina, siguiendo las alternativas, recomendaciones y propuestas presentadas por la Sociedad Colombiana de Ingenieros, y basándose en los estudios y diseños a fase III realizados por la Universidad del Magdalena, para lo cual se ha establecido un plazo de 3 años para la ejecución de esta obra. Al respecto, en lo corrido del año 2023, el INVIAS a través de Findeter adjudicó los contratos de obra e interventoría para el mejoramiento de la vía, destinando recursos aproximados de \$28.000 millones; estas obras iniciaron en junio de 2023.

Asimismo, se ha ordenado al INVIAS la realización de obras para la estabilización y protección de la margen del río, con la construcción de 5 espolones para el control de inundaciones, con un plazo de 10 meses para su culminación; para lo cual, el INVIAS realizó las contrataciones de las obras por valor de \$62.160 millones.

Por otra parte, se ha requerido a Cormagdalena llevar a cabo el dragado y disposición de sedimentos de la isla Tamarindo, para lo cual se ha otorgado un plazo de 2 meses para los trámites administrativos y presupuestales, y 2 años para la ejecución de las obras. La Corporación realizó la contratación de las obras con una destinación de recursos del orden de \$25.324 millones.

Además, se ha dispuesto la conformación de un comité de cumplimiento de la sentencia, con la participación de delegados de las entidades involucradas, entre las cuales se encuentra el Ministerio de Transporte. Este comité se encarga de supervisar el avance y la efectividad de las medidas tomadas para solucionar la

problemática del fenómeno erosivo en la margen derecha del río Magdalena en el sector de Salamina. Asimismo, en el marco de sus competencias, el Viceministerio de Infraestructura viene haciendo el seguimiento de los avances de las medidas en el sector de Salamina.

Río Meta

El Río Meta es la principal arteria fluvial de la región de la Orinoquia colombiana, por el área que cubre y el nivel de servicio que puede prestar como vía de transporte, se considera como una alternativa para la movilización de grandes volúmenes de carga entre nuestro país, la República Bolivariana de Venezuela y diferentes países del mundo.

Teniendo como referencia el PMTI, el Plan Maestro Fluvial, el marco del programa de APP de iniciativa pública de infraestructura de transporte y las funciones asignadas a la Agencia para estructurar y evaluar técnica financiera y legalmente los proyectos de concesión y otras formas de APP, la Vicepresidencia de Estructuración, basada en las estrategias establecidas en el Plan de Gobierno para la reactivación del modo fluvial, busca estructurar técnica, legal y financieramente un proyecto de APP que contemple el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura necesaria para garantizar la navegabilidad del Río Meta. Se busca, de esta manera, garantizar herramientas técnicas, jurídicas y financieras para implementar el mejor esquema de desarrollo para este tipo de infraestructura y que, además, se logre prestar el servicio de navegabilidad y se garantice la óptima operación del canal navegable.

Sobre el corredor fluvial del río Meta se cuenta con estudios y diseños a nivel de factibilidad, realizados en el marco del convenio suscrito entre el Ministerio de Transporte - Instituto Nacional de Vías - Fundación Universidad del Norte, a través del contrato No 2258 del 2011 que tuvo como objeto: “Actualización de los Estudios y Diseños para la navegabilidad del río Meta entre Cabuyaro (K804) y Puerto Carreño (K0)” realizados entre el 27 marzo de 2012 y 26 de septiembre de 2013, que son de carácter público. Sin embargo, desde la presentación de dichos estudios han pasado casi diez años, lo que ha generado variaciones de la dinámica fluvial y del área de influencia del proyecto.

Estos factores, sumados a cambios normativos afectan la estructuración y requieren de actualización, validación, complementación y/o elaboración de los estudios y diseños que sean desarrollados por el consultor para minimizar la incertidumbre en el sector público y privado respecto del riesgo del proyecto, siendo por esto necesaria la suficiencia de la información y la eficacia de la misma,

los cuales al ser basados en buenas prácticas nacionales e internacionales y otros mecanismos innovadores, minimizarán la incertidumbre en la ejecución del Proyecto.

Este proyecto está dirigido a mejorar las condiciones de navegabilidad del río Meta entre Puerto López y Puerto Carreño; se debe identificar y establecer el conjunto de acciones que constituyan una alternativa a desarrollar que defina el canal normalizado, sobre el cual se hará el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura necesaria para garantizar la navegación en el río, bajo el análisis de alternativas estudiadas y la definición de las configuraciones de convoyes tipo, teniendo en cuenta mínimo bajo tres escenarios:

1. Navegación 12 meses, 24 horas día, con intervención de obras hidráulicas, contando con la utilización del Sistema de Asistencia satelital a la Navegación – SNS,
2. Navegación 8 meses, 24 horas día, mediante la utilización del Sistema de Asistencia Satelital a la Navegación – SNS, y
3. Una nueva alternativa desarrollada por el consultor que incluya una solución intermedia entre las dos primeras enunciadas, de manera que se establezcan condiciones para la navegación segura de la embarcación de diseño, y, en consecuencia, se satisfagan las fases de las demandas de transporte fluvial de las cargas generadas y demandadas en la cuenca.

Con este proyecto se pretende dinamizar la navegabilidad fluvial en Colombia, a través de un transporte más competitivo, seguro y limpio, permitiendo mejorar la integración regional de los departamentos de Casanare, Arauca, Meta y Vichada. El objetivo es integrar regiones apartadas del centro - oriente del país, promoviendo la movilización de carga y pasajeros, y buscando la intermodalidad del transporte, tanto nacional como internacional por estar ubicado dentro de la zona hidrográfica del Orinoco.

IV. TRANSFORMACIÓN PRODUCTIVA, INTERNACIONALIZACIÓN Y ACCIÓN CLIMÁTICA

Con el fin de promover la eficiencia energética y la reducción de emisiones, nos encaminaremos progresivamente hacia formas de movilidad de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos de transporte.

Para lograr el ascenso tecnológico del sector transporte y promoción de la movilidad activa se viene trabajando en los siguientes retos:

- Estructuración del fondo y los programas de ascenso tecnológico de que trata el artículo 253 de la Ley 2294 de 2023, orientado a: i) sistemas de transporte, ii) vehículos de carga pesada (con peso bruto vehicular superior a 10500 kg), iii) volquetas y vehículos de carga liviana (camiones con PBV inferior a 10500 kg y camionetas de carga), y iv) taxis.
- Modernización del parque automotor de motocicletas hacia tecnologías cero emisiones.
- Estructuración de estándares de eficiencia energética en vehículos livianos.
- Fortalecimiento en la política de cofinanciación de sistemas transporte público.
- Promoción de la eficiencia energética en los modos férreos, acuáticos y aéreos.
- Fortalecimiento de los sistemas de información.
- Fortalecimiento de capacidades técnicas a los diferentes actores.
- Fortalecimiento y creación de incentivos entorno a transporte sostenible.
- Movilidad activa, segura, sostenible y con enfoque diferencial en ciudades y regiones.

Con el objetivo de fomentar la eficiencia energética y la descarbonización en el sector del transporte, estamos avanzando de manera gradual hacia formas de movilidad de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos. En esa línea, hoy en nuestro PND tenemos los siguientes indicadores y metas:

1. 2 millones de toneladas de CO2 mitigadas por el sector transporte.
2. 4.854 vehículos desintegrados en el marco del programa de modernización del parque automotor de carga de más de 10.5 toneladas de peso bruto vehicular (de octubre de 2019 a junio de 2023).
3. 1.817 kilómetros de vía férrea estructuradas y/o adjudicadas
4. 4 nuevos aeropuertos concesionados adjudicados en su infraestructura física con compensación y reducción de huella de carbono
5. 117 kilómetros intervenidos de la red fluvial nacional bajo el esquema de APP.

1. Adaptación al cambio climático y transición energética

La descarbonización de la movilidad urbana en Colombia se ha convertido en uno de los pilares fundamentales de la estrategia de movilidad sostenible impulsada por el gobierno del presidente Gustavo Petro. Como parte del Gobierno de la Vida, nuestro compromiso es cuidar el medio ambiente en todas las áreas, incluyendo el transporte.

El Gobierno nacional tiene como objetivo prioritario acelerar la transición energética en el país, especialmente en el sector del transporte. Esto implica impulsar de manera estratégica la adopción de sistemas de transporte público sostenibles. Esta medida no solo busca mejorar la calidad del aire en las ciudades, sino también cumplir con el compromiso nacional del Acuerdo de París, que busca reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del país en un 51% para el año 2030.

Una de las acciones clave para iniciar esta transformación ha sido identificar las responsabilidades del sector del transporte. Aunque no es el principal emisor de GEI, ya que contribuye solo con el 12,5% del total de emisiones, según el Tercer Informe Bienal de Actualización sobre Emisiones (BUR 3) publicado en 2022, es el sector que consume la mayor cantidad de energía, representando el 40% del consumo total, según el Plan Energético Nacional (PEN) 2020.

Además, el sector del transporte se caracteriza por presentar altos niveles de ineficiencia, alcanzando aproximadamente el 69% según el Balance de Energía Útil (BEU) de 2019. Asimismo, se estima que el 80% de las emisiones de material particulado PM2.5 en las ciudades proviene de fuentes móviles, mientras que el 20% restante corresponde a fuentes fijas. Por esta razón, hemos estado trabajando en el desarrollo de estrategias con un enfoque de reducción de carbono, con el objetivo de facilitar la transición hacia tecnologías de bajas y cero emisiones.

Adicionalmente, como parte de nuestra política de transición energética, se han promulgado regulaciones relacionadas con tecnologías de bajas y cero emisiones durante esta administración. También hemos colaborado estrechamente con organismos de cooperación internacional y bancos multilaterales, quienes han brindado apoyo para el desarrollo de diversos proyectos y cooperaciones no reembolsables. Estas iniciativas tienen como objetivo establecer una hoja de ruta para la implementación de flotas eléctricas en ciudades que cuentan con Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), con cofinanciamiento por parte del gobierno nacional.

Así mismo, este ministerio participó en la estructuración de la estrategia de Transición Energética Justa, liderada por el Ministerio de Minas y Energía, a través del Grupo de Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible – GAADS y la Estrategia Colombia de Desarrollo Bajo en Carbono, Adaptado y Resiliente – ECDBCAR, en donde se compartió la visión del Ministerio de Transporte en lo que respecta a la gestión del cambio climático en el sector desde las acciones de mitigación de gases de efecto invernadero definidos en la actualización de la NDC del 2020 y las apuestas del sector en la Estrategia de Largo Plazo E2050, aportando al acoplamiento de dichas acciones a lo planteado desde dicha estrategia, entendiendo su importancia en el logro de los objetivos climáticos tanto del sector como del país.

Con la expedición de las Circulares No. 20231120000077 (circular externa) y 20231120000063 (circular interna) establecimos las directrices para la implementación y seguimiento de los esquemas de Monitoreo, Reporte y Verificación (MRV) de las acciones para la Contribución Nacionalmente Determinada (NDC) y proyectos de gestión de cambio climático en el sector del transporte. Estas circulares constituyen un marco normativo que facilita la gestión cambio climático y la transición energética, al proporcionar orientación específica sobre los esquemas de MRV para las acciones relacionadas con las metas establecidas en la NDC.

Este marco normativo es relevante, ya que busca asegurar la implementación de los esquemas de MRV de las acciones de la NDC en el sector del transporte. Para el Ministerio de Transporte y las entidades adscritas, que están involucradas en proyectos y medidas relacionadas, esto implica la oportunidad de recopilar datos, analizar información y reportar los avances en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero por parte del sector del transporte.

Además, esta implicación va más allá, ya que permite a las entidades del sector y al Ministerio de Transporte destinar recursos técnicos y económicos para la implementación y seguimiento de los esquemas de MRV, así como para la elaboración de informes de avance semestrales. Estos informes son elementos clave para responder al indicador de primer nivel establecido en el Plan Nacional de Desarrollo (PND): "Toneladas de CO₂ mitigadas por el sector del transporte". La línea base establecida en 2021 es de 149.630 toneladas, y la meta para el cuatrienio se estableció en el PND en 2.149.630 toneladas. Lo anterior con apuestas en lo relacionado al fortalecimiento de los modos de transporte férreo y fluvial, la promoción de la movilidad activa y los avances en materia de movilidad eléctrica, como se verá en los apartes siguientes.

2. Implementación de la Estrategia Nacional de Transporte Sostenible

El Gobierno nacional está enfocado en acelerar la transición energética en el país. Desde el sector transporte, esto implica acelerar la consolidación del transporte sostenible generando un apoyo de manera estratégica a los sistemas de transporte público masivo e individual, el transporte de carga y el fortalecimiento de la multimodalidad e intermodalidad.

En virtud de lo anterior, desde el Gobierno nacional se han tenido logros que buscan impulsar el potencial de transformación de estas tecnologías, con el fin de contribuir en la eficiencia energética y construir nuevos modelos de negocio. Dentro de los cuales se destacan:

Fondo y programas de ascenso tecnológico

El Ministerio de Transporte, con el apoyo de recursos de cooperación no reembolsables del Banco Interamericano de Desarrollo - BID, se está avanzando de acuerdo con lo establecido en el Artículo 253 de la Ley 2294 del 19 mayo 2023, (modifica artículo 33 de la Ley 2169 de 2021), en la creación del fondo para el ascenso tecnológico del transporte e incluye sistemas, transporte de carga liviana (menos de 10,5 toneladas de PBV) y volquetas, transporte público individual – taxis y el transporte de carga pesada mayor a 10,5 toneladas de PBV, para un total de cuatro (4) subcuentas. Además, abre la posibilidad de constituir nuevas subcuentas para otros modos y modalidad de transporte.

Electrificación de Motocicletas

Con apoyo del Banco Mundial, inicio la consultoría que permitirá estructurar el esquema de electrificación de motocicletas en el país.

Piloto de movilidad sostenible que utilice Fuentes No Convencionales de Energía Renovable

Con el Fondo de energías no convencionales y gestión eficiente de la energía - FENOGÉ se está avanzando en el proyecto “EcoMovilidad, transporte sostenible para las comunidades”, el cual busca desarrollar un piloto de movilidad sostenible que utilice Fuentes No Convencionales de Energía Renovable-FNCER, para generar alternativas de transporte limpio.

Estándares de eficiencia energética

Con apoyo de la Cooperación Técnica Alemana GIZ, junto con los Ministerios de Minas y Energía, y Ambiente se está desarrollando la propuesta de estándares de eficiencia energética para vehículos livianos nuevos, con la cual se busca disminuir el promedio del consumo de combustible del parque automotor de vehículos livianos nuevos, mediante la oferta de vehículos más eficientes que contribuya en la reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero –GEI y el mejoramiento de la calidad del aire.

Ascenso tecnológico de flota acuática

Formulación del Plan de Modernización, Renovación y/o Ascenso Tecnológico de la flota Acuática que presta servicios de transporte en Colombia, en las vías fluviales priorizadas en el Plan Maestro Fluvial de Colombia y los sistemas de transporte público de aquellas ciudades que cuentan con servicios acuáticos, a partir del análisis de las dimensiones técnicas, tecnológicas, de mercado, operacionales, legales, de costos, ambientales, económicas y sociales.

Ingreso de vehículos eléctricos e híbridos

Según el Reporte del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), desde el 01 enero de 2023 al 30 de septiembre de 2023. El país cuenta con:

- Vehículos eléctricos (clases vehiculares NDC): 2.016 unidades.
- Vehículos eléctricos (incluyendo otras clases vehiculares): 2.264 unidades.
- Vehículos híbridos: 19.689 unidades.

3. Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial (ENMA).

Esta estrategia fue adoptada mediante la resolución No. 20223040067515, titulada "Adopción de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial - ENMA", el 10 de noviembre de 2022. y tiene como objetivo la implementación a nivel nacional y territorial de acciones, proyectos y programas , con el objetivo de asegurar el bienestar de los usuarios de modos de transporte activos, fomentar nuevos hábitos y animar a los usuarios de otros modos de transporte a utilizar los modos activos de forma cómoda y segura. Además, se busca cumplir con los compromisos adquiridos por Colombia ante la comunidad

internacional en materia de mitigación de gases de efecto invernadero y gestión del cambio climático.

La implementación de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de Género y Diferencial ha requerido la implementación de acciones específicas. Estas incluyen la realización de procesos de socialización con las entidades de orden nacional y territorial. En 2023 hemos realizado 13 jornadas de socialización y divulgación con entidades del gobierno nacional, territorial y local (alcaldías municipales, secretarías de movilidad, gobernaciones), así como con grupos de interés y comunidad y colectivos. Destacamos algunas jornadas con las cuatro (4) regiones: (1) Cafetera y Antioquia, (2) Caribe, (3) Central y Oriental, (4) Pacífica, y en (9) ciudades: Ibagué, Armenia, Barranquilla, Bogotá, Medellín, Pasto, Villavicencio, Cartagena y Bucaramanga,. Además, a nivel de gobierno nacional, se ha socializado (5) sesiones, una dentro del Ministerio de transporte, dos (2) con el Ministerio de Ambiente (interna y con los nodos territoriales), una con el Ministerio del Deporte y una con el Ministerio de Salud y Protección Social. Por último, a nivel sectorial, se ha realizado dos (2) sesiones: (1) una con la academia, a los estudiantes de la Maestría en Infraestructura Vial y una (1) a empleados y usuarios de le EPS SaludCoop.

Adicional a estas jornadas hemos logrado la realización de talleres, procesos de socialización y el trabajo conjunto con entidades como la ANSV para desarrollar temas como la movilidad segura, violencia contra las mujeres en el transporte, seguridad vial, como la Semana Nacional por la Movilidad, evento que reunió al país en torno experiencias y alternativas en por una movilidad sostenible, segura y activa para transformar los territorios. En esta semana, que se desarrolló del 22 al 29 de septiembre de 2023, se celebró la novena versión, con el mensaje “Nos movemos por la vida”, en la cual se llevaron a cabo actividades académicas, lúdicas y de intercambio de conocimiento entre la ciudadanía activa, organizaciones de nivel territorial, regional, nacional e internacional.

Asimismo, se gestionó la actualización del Proyecto Tipo de Cicloinfraestructura, en una gestión conjunta entre DNP, Ministerio de Vivienda, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio de Transporte, el cual permite ser una fuente desde regalías para que las ciudades y municipios puedan financiar la construcción de infraestructura segura para los y las ciclistas en el país.

Otro gran logro, en materia de infraestructura, fue el lanzamiento de la Guía de Cicloinfraestructura de Alto impacto, basada en el apoyo técnico que se realizó al proyecto de la “Cicloalameda Medio Milenio” en Bogotá. Este documento será una herramienta que bajo una perspectiva de sostenibilidad y un enfoque de género

quiere propiciar la creación de infraestructura basada en la movilidad del cuidado y el trabajo, y será también un referente para la estructuración de este tipo de corredores, buscando conectar las áreas metropolitanas, ciudades y municipios con el uso de la bicicleta.

Por otro lado, se expidió la resolución de Reinserción de Bicicletas 20233040009675 en el mes de marzo de 2023, con el cual se reglamentan los mecanismos para la reintegración de bicicletas y bicicletas de pedaleo asistido abandonadas por más de cuatro (4) meses en parqueaderos, parqueaderos autorizados o patios, a las autoridades territoriales, para la adjudicación de estas a instituciones educativas del sector público y a los Sistemas Integrados de Transporte (SITM, SITP, SETP y SITR), dando cumplimiento al artículo 13 de la ley 1811 de 2016 (Ley ProBici).

Desde Cooperación internacional se logró la firma de un Acuerdo de Entendimiento entre Países Bajos y Colombia para trabajar alrededor de la gestión de la movilidad activa en el país, por un periodo de cinco (5) años, con el objetivo de fortalecer los modelos de gobernanza a nivel nacional y territorial, fortalecer las capacidades técnicas, acompañar los procesos de actualización de instrumentos de planeación territorial de ciudades priorizadas y de gestionar la financiación de proyectos de movilidad activa en el país.

Además, se ha continuado con el trabajo con Alemania, mediante su agencia de cooperación (GIZ), en la gestión e implementación del proyecto “PROMOVIS” (Promoción de la movilidad sostenible) que tiene un periodo de ejecución de tres (3) años, hasta 2025. Con PROMOVIS trabajamos en 4 líneas: (1) “Marco Nacional de Referencia”, a través, de esta hemos desarrollado documentos técnicos que aportarán a la modificación el Código Nacional de Transito con una visión desde la movilidad activa, así en dos consultorías: Evaluación socioeconómica de los proyectos de movilidad activa y el Protocolo de Abordaje de violencias que le ocurren a Mujeres, Niñas, Niños y Adolescentes (MNNA) en sus diversidades en el transporte carretero y movilidad activa; (2) “Ciudades”, en este componente se está trabajando en seis (6) ciudades, dentro de las cuales Tunja, Cartagena y Medellín priorizaron el trabajo en movilidad activa; (3) “Capacitación”, en este componente se estructurará durante el segundo semestre de 2023 un Programa de Asistencia Técnica a personal técnico en Movilidad Urbana Sostenible, para su aplicación en el año 2024; y (4) “Comunicación y Articulación”, en este componente, se estará trabajando en el segundo semestre en un panel de control de indicadores de los sistemas de información de “Movilidad Sostenible” y en una renovación de la página web del Ministerio sobre estos temas.

Por último, en este año se tendrá adoptada la Comisión Intersectorial de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial, que permitirá a más de 10 entidades a nivel nacional a partir del año 2024, gestionar y coordinar la ejecución de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa, y el Programa Nacional de Fomento del Uso de la Bicicleta, el cual en cumplimiento del artículo 254 del Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026, estará adoptado el 19 de noviembre de 2023, y que tendrá un horizonte de 12 años, en los cuales se vincularán a ministerios, entidades y organizaciones para el desarrollo de 5 líneas de acción: (1) Gestión de la movilidad e infraestructura para la movilidad activa, (2) Promoción del uso de la bicicleta, (3) Seguridad vial y ciudadana alrededor de la bicicleta, (4) Producción, ensamblaje y comercialización de bicicletas y (5) Incentivos y financiación de proyectos asociados a la bicicleta.

4. La Infraestructura resiliente y adaptada al cambio climático

Desde el sector Transporte hemos venido impulsando acciones orientadas a transformar la manera de concebir nuestra infraestructura, de tal manera que además de lograr su funcionalidad, garantice su sostenibilidad ambiental y física, y la adecuada resiliencia frente a eventos asociados al cambio climático.

Impulso a la aplicabilidad de los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial - LIVV

Para el caso de nuestras carreteras, avanzamos en la implementación de mecanismos para incorporar los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial- LIVV en el desarrollo de nuestros proyectos de Infraestructura vial. Esos Lineamientos promueven una visión sistémica e integral, donde los esfuerzos técnicos y financieros de la ingeniería hacen sinergia con los arreglos de uso del suelo y las condiciones de ordenamiento territorial, de tal manera que logremos una mejor permeabilidad de los ejes viales, es decir que permitan la conectividad ecológica en sus trazados.

En ese sentido hemos logrado avanzar en los siguientes aspectos:

- Elaboración y trámite de la Resolución “Por la cual se adoptan el concepto de Corredor Geotécnico y los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial – LIVV para la gestión y desarrollo de proyectos de infraestructura vial en Colombia”
- En cuanto a la actualización de regulación técnica identificada como prioritaria para incorporar los LIVV, el Invías está próximo a suscribir un Convenio con la UPTC para la revisión y actualización del Manual de diseño

geométrico de Carreteras, Manual de estabilidad de taludes y el Manual de drenaje para las carreteras.

- Desarrollo de una plataforma educativa sobre los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial, con el apoyo de World Wildlife Fund – WWF. El curso se montará en las páginas WEB de las entidades del sector y se realizarán socializaciones para darlo a conocer a todos los actores involucrados.
- Mesas de seguimiento para la implementación de los LIVV en el Proyecto piloto: mejoramiento del corredor El Retorno-Calamar, que contó con la participación del consorcio DSC, consorcio Ecovision 190, el Invías, Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente, WWF y la Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible.
- Sensibilización y capacitación de los LIVV para los equipos nuevos y directivos de la ANI, UPIT y el INVIAS
- Jornada de sensibilización y socialización con la academia para incluir en los programas académicos temas relacionados con los LIVV, sostenibilidad y resiliencia de la infraestructura

La Agencia Nacional de Infraestructura, con el fin de aportar a este objetivo de desarrollar infraestructura resiliente y adaptada al cambio climático, actualmente viene estructurando una serie de proyectos en los diferentes modos, los cuales incorporarán en su diseño los lineamientos para el desarrollo de infraestructura verde. A la fecha se viene avanzando en la estructuración de los siguientes proyectos.

<i>Proyecto</i>	<i>Modo</i>
<i>Boquerón- Villavicencio</i>	Carretero
<i>Río Meta</i>	Fluvial
<i>La Dorada-Chiriguaná</i>	Férreo
<i>Pasto – Mojarras – Popayán</i>	Carretero
<i>Sogamoso - Aguazul – Maní – Puerto Gaitán</i>	Carretero
<i>Villeta – Guaduas</i>	Carretero

Tabla 2: Proyectos en estructuración

Estrategia de Protección Financiera Sectorial frente al riesgo de desastres para el sector Transporte

El Ministerio de Transporte en coordinación con el INVIAS, la ANI, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, y Cormagdalena, con el apoyo del MHCP y en el marco de la asistencia técnica brindada por el Banco Mundial a través del Programa de Financiamiento y Aseguramiento del Riesgo de Desastres (Programa DRFI), formuló la Estrategia de Protección Financiera para la Gestión del Riesgo de Desastres del Sector Transporte –EPFST– como parte del compromiso en el desarrollo de las metas de protección financiera y reducción de la vulnerabilidad fiscal del país y en aplicación a lo establecido por el Documento CONPES 4058 “Política pública para reducir las condiciones de riesgo de desastres y adaptarse a los fenómenos de variabilidad climática” sobre promoción de esquemas de protección financiera ante desastres por fenómenos asociados a la variabilidad climática.

Entre el 2 al 17 de octubre de 2023 se publicó el proyecto de resolución "por el cual se adopta la Estrategia de Protección Financiera para la Gestión del Riesgo de Desastres del Sector Transporte" para recibir comentarios de la ciudadanía. Al respecto no se recibieron comentarios y el proyecto se encuentra en trámite de firmas.

Protección de Fauna Silvestre en las carreteras

Se desarrolló un piloto para obtener un análisis de vulnerabilidad faunística a escala detallada 71 km en 5 corredores de la red vial nacional a cargo del Inviás, mediante el cual se obtuvieron diseños de 58 obras de prevención y reducción de atropellamiento de fauna silvestre, para la adecuación de la infraestructura actual existente. i) Ruta 8004A en la Guajira, ii) Ruta 4001 en el Valle, iii) Ruta 6005 en Antioquia, iv) Ruta 5008 en Cundinamarca y v) Ruta 1002 en Nariño.

También se realizaron jornadas de capacitación sobre la Guía para entender y diagnosticar el impacto del atropellamiento de fauna silvestre y la cartilla de Pasos de fauna en infraestructura lineal, dirigida a los equipos técnicos de concesiones, administradores viales, interventorías, departamentos, municipios y gremios (CCI, SCI)

Finalmente, se elaboró documento orientador: “Ruta especializada para la prevención del atropellamiento de fauna”, en la formulación de Planes locales de Seguridad Vial.

Impulso a la sostenibilidad de los Puertos Marítimos y su entorno de desarrollo

Se expidió el documento CONPES 4118, Política nacional portuaria: modernización y sostenibilidad de la actividad portuaria y su articulación con el territorio, mediante el cual se busca promover la adaptación del sistema portuario al entorno global y territorial, bajo principios de sostenibilidad ambiental, para lograr la eficiencia en su funcionamiento. En éste se plantean acciones estructuradas en temas como: (i) articulación del sistema portuario con los instrumentos de planificación territorial y las condiciones físicas y ambientales de línea de costa en los litorales colombianos; (ii) promoción de la incorporación de buenas prácticas ambientales y de responsabilidad social empresarial del sistema portuario nacional.

5. Gestión del riesgo en el transporte de mercancías peligrosas.

Como resultado del fortalecimiento normativo, se ha desarrollado y publicado en el portal de mercancías peligrosas la Cartilla " clase 8: Sustancias Corrosivas". El propósito de esta cartilla es brindar lineamientos a los actores de la cadena del transporte de mercancías peligrosas, generadores de carga, empresas de transporte, conductores, personal de respuesta a emergencias, agentes de control, interesados en el tema, aportando elementos básicos generales y técnicos indispensables para su manejo y transporte seguro.

En línea con esta gestión, se ha establecido una Estrategia de Divulgación y Capacitación en Transporte de Mercancías Peligrosas que impacta de manera amplia y positiva a los diferentes actores involucrados en la cadena de transporte de mercancías peligrosas. Esto incluye a los generadores de carga, empresas de transporte, entidades de control, conductores, propietarios de vehículos, docentes, consultores y la comunidad en general.

A la fecha se han desarrollado Charlas informativas y webinar enfocadas a la gestión para el transporte seguro de los Residuos Peligrosos, articulación del SGA con el transporte de mercancías peligrosas, los retos del SGA para su implementación en productos químicos utilizados en lugares de trabajo y en el transporte, entre otras actividades de divulgación; con estas charlas se han impactado a 1.161 personas través de los canales digitales del Ministerio de Transporte tales como YouTube, Facebook, Zoom y Microsoft Teams (streaming).

Adicional como parte de la estrategia de capacitación y divulgación, se han desarrollado “Talleres Regionales de Mercancías Peligrosas”, con el objetivo de brindarle tanto a las entidades públicas territoriales del sector transporte como a los actores privados de la cadena de transporte y otras entidades interesadas, información y conocimiento sobre la gestión del riesgo asociado al transporte por carretera de mercancías peligrosas en aspectos relacionados con la clasificación de peligros, el etiquetado de mercancías para transporte y según el SGA, el rotulado de unidades de transporte, prescripciones de envases y embalajes y la normativa vigente en esta materia. Desde el mes de diciembre 2022 a octubre de 2023, se desarrollaron talleres regionales en las siguientes ciudades: Barrancabermeja y Pasto, con la participación de 72 funcionarios de entidades territoriales y 35 personas de empresas de transporte.

El sector Transporte viene trabajando en las siguientes propuestas normativas en Tránsito:

- Actualización de la Resolución 1223 de 2014, por la cual se establecen los requisitos del curso básico obligatorio de capacitación para los conductores de vehículos de carga que transportan mercancías peligrosas.

Por otro lado, y respecto al desarrollo de consultorías asociados al transporte de mercancías peligrosas, en el mes de octubre de 2023 se ha dado inicio al Proceso de Consultoría cuyo objeto es: “Elaborar un análisis comparativo técnico y normativo entre el texto “Recomendaciones Relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas” de Naciones Unidas (Libro Naranja), reglamentación europea y la legislación colombiana del transporte de mercancías peligrosas en los modos carretero, férreo y fluvial.”

Así mismo se ha logrado la conformación de mesas técnicas interministeriales e institucionales con el fin de buscar una articulación para el transporte seguro de mercancías peligrosas, donde han participado los Ministerios de Ambiente, Minas y Energía, Comercio, Justicia, Salud y entidades como DIMAR, AEROCIVIL, INDUMIL, ONAC, DITRA, entre otros.

6. Avance en la reglamentación del fondo de promoción de ascenso tecnológico artículo 33 de la ley 2169 de 2021 e insumos técnicos para la creación de la subcuenta de taxis

Con el apoyo de recursos de cooperación no reembolsables del Banco Interamericano de Desarrollo - BID, se está avanzando de acuerdo con lo

establecido en el Artículo 253 de la Ley 2294 del 19 mayo 2023, (modifica artículo 33 de la Ley 2169 de 2021), en la creación del fondo para el ascenso tecnológico del transporte e incluye sistemas, transporte de carga liviana (menos de 10,5 toneladas de PBV) y volquetas, transporte público individual – taxis y el transporte de carga pesada mayor a 10,5 toneladas de PBV, para un total de cuatro (4) subcuentas.

En este sentido, desde la consultoría se ha avanzado en la identificación de la flota objeto de modernización en los 4 segmentos, los costos asociados al dicha modernización, las necesidades de recursos de orden nacional, las fuentes de financiación del fondo, esquema, propuesta de términos de referencia para la contratación de la fiducia, priorización de beneficiarios del fondo, entre otros.

En virtud de lo anterior, se espera que el fondo de ascenso tecnológico - FAT se encuentre operativo en segundo semestre del año 2024.

7. Fase II del proyecto TUMI E-bus Mission

Finalización de la asistencia técnica para las ciudades de Barranquilla y Valledupar en el marco de la cooperación de TUMI e-bus Mission. La asistencia técnica se concentró en cuatro componentes fundamentales para lograr la llegada de flotas de buses eléctricos a estas ciudades: estudio de mercado de tecnologías de buses y cargadores, análisis operativo para priorización las rutas a electrificar, análisis de costos de inversión y el estudio de alternativas de financiación y distribución de riesgos. Cada uno de estos componentes permitirá a estas ciudades y Entes Gestores de los respectivos sistemas ir clarificando su camino hacia la electrificación de las flotas.

Acompañamiento al lanzamiento del primer bus a hidrógeno

El Ministerio de Transporte participó en la mesa técnica para el lanzamiento del primer bus de hidrógeno en Colombia. Esta prueba implica el uso de un autobús de transporte público para 50 pasajeros, que fue ensamblado en el país. El proyecto es resultado de la colaboración entre Grupo Ecopetrol, Fanalca, FENOG (Fondo de Energías No Convencionales y Gestión Eficiente de la Energía) y Transmilenio, el ente gestor del sistema BRT de Bogotá.

La prueba se llevará a cabo durante ocho años dentro del Servicio Integrado de Transporte Público (SITP). Su objetivo es evaluar diversas variables relacionadas

con el sistema de producción de hidrógeno y el rendimiento del vehículo, así como aspectos comerciales, técnicos y tecnológicos asociados al uso de esta fuente de energía. Durante este período, se espera lograr una reducción de 1.083 toneladas de emisiones de CO₂. La energía utilizada para la producción de hidrógeno verde provendrá de un sistema compuesto por más de 2.000 paneles solares, con una capacidad aproximada de 1MW. Además, se cuenta con una alternativa de respaldo proveniente del Sistema Nacional Interconectado (SIN) certificada por IREC, que garantiza el uso exclusivo de fuentes renovables.

Con esta iniciativa, se busca promover el uso de tecnologías limpias y sostenibles en el transporte público, contribuyendo a la reducción de emisiones y al impulso de energías renovables en Colombia

8. Acciones en el marco de la Declaratoria de Desastre Nacional – Decreto 2113 de 2022

Se elaboró el Documento evaluación de daños, pérdidas y necesidades para la recuperación de la infraestructura de Transporte afectada por el Fenómeno de la Niña 2021 – 2023.

Se elaboró el Plan de Acción específico -PAE del sector, con las necesidades para la fase de recuperación y adaptación en el marco de las afectaciones registradas en la infraestructura de transporte, como consecuencia del Fenómeno de la Niña 2021 – 2023. De igual manera, se coordinó con el INVIAS y la ANI la priorización de las necesidades del PAE y fueron remitidas a la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres.

Hemos participado en los Puestos de Mando Unificado para dar respuesta a las diferentes emergencias registradas en el país, tanto sectoriales como de otros sectores: emergencia de Rosas, Bogotá – Villavicencio, Ocaña – Sardinata, Transversal del Cusiana, Cerro Bravo, Volcán Nevado del Ruiz, Hidroituango.

- Fenómeno del Niño 2023 – 2024

Elaboramos el Plan de contingencia Sectorial para afrontar el Fenómeno del Niño 2023 – 2024 y se aportaron insumos a la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, para la estructuración del Plan Nacional de Gestión Ante el fenómeno El Niño.

9. Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible – PATIS

En el marco de las directrices del Gobierno Nacional, para preservar y conservar nuestra biodiversidad y la riqueza natural de nuestros bosques, el 10 de marzo de 2023 se realizó el Lanzamiento y la socialización del Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible, como herramienta de planificación para la conectividad y el desarrollo socioeconómico de la región amazónica, en el que participaron varias carteras ministeriales, las entidades adscritas del sector transporte, las embajadas de Reino Unido, Noruega y Alemania, las fuerzas militares, fundaciones y algunos gobiernos locales.

El PATIS como guía sectorial de planificación, establece el conjunto de estrategias a seguir en el corto (2023 - 2027), mediano (2027 - 2039) y largo plazo (2039 - 2055), para la consolidación de un sistema regional de transporte que aproveche de manera sostenible las potencialidades de la red fluvial para el transporte, con el que se espera consolidar un sistema de transporte intermodal que contribuya a mejorar la conectividad entre regiones, asegurando la conservación de la biodiversidad amazónica y los servicios que presta, acogiendo de forma estricta las limitaciones que imponen las figuras de ordenamiento territorial, contribuyendo con el mantenimiento de la conectividad ecosistémica estructural y funcional, el cumplimiento de las políticas ambientales y el logro de las metas de reducción a cero de la deforestación, y acogiendo medidas de adaptación y mitigación del cambio climático que conlleven la reducción de emisiones de GEI.

Así mismo, se espera 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.

De otra parte, culminó con éxito el piloto de implementación de los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial (LIVV) en la región amazónica, específicamente en la ruta San José del Guaviare - El Retorno - Calamar - Conexión a Vaupés. Este logro fue posible gracias al apoyo de la Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible. Se han obtenido valiosas recomendaciones y lecciones aprendidas que servirán para futuras implementaciones de los LIVV en otras áreas.

Estas acciones demuestran el compromiso del sector transporte con la promoción de un transporte intermodal sostenible en la región amazónica, así

como con la aplicación de medidas de infraestructura verde para fomentar la conservación y el desarrollo sostenible en dicha área.

V. CONVERGENCIA REGIONAL

1. Plan de Infraestructura de Transporte – Priorización de Proyectos

Fortalecimiento del modelo de transporte como herramienta fundamental para la formulación del Plan de Infraestructura de Transporte y la priorización de inversión

Durante el primer semestre de 2023, la Unidad de Planeación de infraestructura de Transporte trabajó en la revisión de herramientas de modelación que se han utilizado para evaluar la eficiencia y resiliencia de las redes de transporte nacionales, con un enfoque de priorización. Si bien los modelos de transporte están en constante desarrollo, gracias a las acciones adelantadas por la UPIT, en 2023 ya la Entidad ha podido simular la distribución de flujos vehiculares sobre las redes viales, lo que resulta útil para generar indicadores y realizar una evaluación de proyectos de infraestructura de transporte.

En este sentido, uno de los ejercicios realizados fue analizar los cambios en la asignación de flujos vehiculares debido a un nuevo proyecto de iniciativa privada presentado a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), lo cual sirvió como insumo para la evaluación realizada por dicha Entidad. Asimismo, se han realizado análisis de estimación de demanda sobre infraestructura carretera concesionada que está en proceso de reversión, con el fin de determinar los niveles de servicio en diferentes cortes temporales.

De forma paralela, durante todo el 2023 se están llevando a cabo ejercicios de modelación de transporte, para representar la situación de 2022 y realizar nuevas evaluaciones del comportamiento de la demanda de transporte, lo que actualizará la evaluación de proyectos.

Adicionalmente, la UPIT busca fortalecer las herramientas en mención, a fin de que sean cada vez más robustas para la formulación del Plan de Infraestructura de Transporte, permitiendo evaluar una mayor variedad de componentes y comportamientos en las redes de transporte. Esto requiere insumos que no solo

permitan evaluar los modos de transporte vehiculares, sino también el comportamiento de demandas adicionales basadas en información primaria.

Con el fin de lograr este objetivo, la UPIT en octubre de 2023, adjudicó el proceso para llevar a cabo un estudio que estime la demanda de transporte en zonas con potencial productivo, el cual permitirá complementar el modelo de transporte como herramienta para la formulación del Plan de Infraestructura de Transporte; el resultado incluirá además de la identificación de un potencial de carga, análisis prospectivos de generación de carga, así como análisis de proyectos en estas zonas. El producto de la consultoría estará disponible al finalizar el primer semestre de 2024.

Territorios Conectados por el Cambio: Plan Regional de Transporte Intermodal

Desde el Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026, se trazó el objetivo de aumentar y mejorar la interconexión y conectividad necesaria para generar competitividad en las zonas más alejadas y apartadas del país, en cumplimiento de este propósito, la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte estructuró el proceso para la elaboración de planes regionales de transporte intermodal para tres grupos de subregiones PDET (Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial): i) Pacífico Medio, Frontera Nariñense, Alto Patía y Norte del Cauca, ii) Zona Catatumbo, y iii) Sur de Bolívar y Bajo Cauca.

Este proceso, contempló la realización de análisis técnicos, económicos y medioambientales que permitan generar una hoja de ruta con proyectos de infraestructura de transporte, que deben implementarse teniendo en cuenta ejercicios de priorización de las soluciones evaluadas, tanto para el transporte de carga como de pasajeros, con una visión a mediano y largo plazo.

En el mes de octubre de 2023, se adjudicó el proceso de transporte intermodal para las siguientes subregiones:

- Subregión Pacífico Frontera Nariñense – Subregión Pacífico Medio – Subregión Alto Patía y Norte del Cauca
 - Subregión Pacífico Frontera Nariñense. Se encuentra en el departamento de Nariño, comprendida por los municipios de Barbacoas, El Charco, Francisco Pizarro, La Tola, Magüi, Mosquera, Olaya Herrera, Ricaurte, Roberto Payán, Tumaco y Santa Bárbara, abarcando el 1,5 % del territorio nacional, la cual cuenta con 6% en Áreas Protegidas SINAP (Sistema Nacional de Áreas Protegidas).

- Subregión Pacífico Medio. Se encuentra en los departamentos de Cauca y Valle del Cauca, comprende los municipios de Guapi, López de Micay, Timbiquí y Buenaventura, abarcando el 1,3% del territorio nacional y cuenta con 25% en áreas de Parques Naturales.
- Subregión del Alto Patía y Norte del Cauca. Se ubica dentro de los departamentos del Cauca, Nariño y Valle del Cauca; comprende los municipios de Argelia, Balboa, Buenos Aires, Cajibío, Caldoño, Caloto, Corinto, Cumbitara, El Rosario, El Tambo, Florida, Jambaló, Leiva, Los Andes, Mercaderes, Miranda, Morales, Patía, Piendamó, Policarpa, Pradera, Santander de Quilichao, Suárez y Toribio, abarcando el 1,1 % del territorio nacional, la cual cuenta con 4% en Áreas Protegidas SINAP
- *Subregión Sur de Bolívar y Bajo Cauca.* Se encuentra en el departamento de Antioquia, comprende los municipios de Amalfi, Anorí, Briceño, Cáceres, Caucasia, El Bagre, Ituango, Nechí, Remedios, Segovia, Tarazá, Valdivia y Zaragoza, abarcando el 1.6% del territorio nacional y cuenta con 10% en Áreas Protegidas SINAP.

Al finalizar este año se espera avanzar con el levantamiento de la información en campo y los productos finales se tendrán disponibles en el primer semestre de 2024.

El plan regional de transporte intermodal para la *subregión Catatumbo*, se proyecta inicie su elaboración en el primer trimestre de 2024 y esté disponible en el segundo semestre de ese año. Esta subregión está ubicada en el departamento de Norte de Santander y comprende los municipios de Convención, El Carmen, El Tarra, Hacarí, San Calixto, Sardinata, Teorama y Tibú, abarcando el 0,8% del territorio nacional, con un 17% de área correspondiente a Parques Nacionales Naturales.

Las tres subregiones en mención fueron el primer grupo de subregiones priorizadas para la elaboración de planes regionales de transporte con el fin de garantizar la conectividad de zonas con alta vulnerabilidad.

Herramientas para la gestión de activos

Se avanza en la gestión de los puentes de la red vial del país a través del Sistema Inteligente de Gestión de Puentes, a partir de la identificación y análisis de diferentes herramientas de gestión existentes, desarrolle e implemente un sistema para evaluar y formular estrategias de gestión de la infraestructura.

Esta labor se ha venido desarrollando de manera coordinada con el INVIAS, la ANI y la UPIT, logrando los siguientes avances:

Identificación de puentes de la red vial primaria. En la red Nacional tenemos 6.142 puentes construidos, 127 en construcción y 306 puentes proyectados.

INVIAS	ANI <i>En proceso de adherirse al SIGP</i>
1.870 puentes > 10 m	2.713 puentes existentes
1.682 pontones	127 puentes en construcción por parte de las concesiones
TOTAL 3.352	306 puentes proyectados a construir por parte de las concesiones
585 con Inspección:	Total puentes en construcción y proyectados: 403
•29% 170 puentes estado satisfactorio	Total puentes existentes + en construcción + proyectados: 3.223
•30% 177 puentes estado estable	
•28% 162 puentes Apenas suficiente	
•10% 59 puentes estado crítico	
•3% 17 puentes susceptible a falla parcial o total	
77 puentes existentes en corredores concesionados a cargo del INVIAS o Entidades Territoriales	

Portal WEB registro puentes: En un trabajo colaborativo entre el INVIAS y la UPIT se desarrolló el formulario web para capturar la información de puentes en vías secundarias y terciarias, como parte de la nueva herramienta de gestión de activos con la que el Gobierno busca acompañar a los gobiernos locales en el mejoramiento de la infraestructura, contando con información más completa, que permita mejorar la operación en la red vial que se encuentre en mal estado

Foro para Gestión de Activos y lanzamiento portal WEB. El 5 de julio se realizó el Foro para Gestión de Activos del sector Transporte Transferir conocimientos y propiciar espacios de dialogo sobre la gestión de la activos, sistemas y herramientas inteligentes desarrollados y en ejecución por parte del INVIAS y la UPIT para la gestión de activos viales, dirigido principalmente a las entidades Territoriales, donde se realizará el lanzamiento de la herramienta formulada por las entidades organizadoras para la captura de información de puentes existentes en las vías regionales del país.

2. Vías Regionales

INVIR

En el artículo 368 del PND 2022-2026 se previó la creación del Instituto Nacional de Vías Regionales – INVIR y se revistió al presidente de facultades especiales para expedir normas con fuerza de ley para crear la entidad pública adscrita al Ministerio de Transporte, cuyo objetivo principal es el fomento de la construcción, mejoramiento y conservación de caminos vecinales o de carácter regional, en el territorio nacional, en cooperación con los departamentos, municipios, o con otras entidades oficiales, semioficiales y privadas.

Hoy por hoy, el INVIR ya es un establecimiento público del sector descentralizado de la rama ejecutiva del orden nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, técnica y financiera, adscrita al Ministerio de Transporte, el cual tendrá un régimen privado en materia de contratación y concretará la apuesta de Caminos Comunitarios para la Paz Total.

Caminos comunitarios de la paz total

El Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 ha destinado \$8 billones para mejoramiento, rehabilitación, conservación y mantenimiento de 33.102 km de vías terciarias, durante estos cuatro años. Las vías para la paz son una apuesta de este Gobierno en temas de infraestructura, en donde los proyectos para el transporte intermodal son una prioridad para la construcción de paz y justicia social. La existencia de vías y caminos son fundamentales para permitir el acceso a la población a los cascos urbanos, los servicios de salud y educación, así como una infraestructura adecuada para la comercialización de los productos.

Las intervenciones que comprende el Programa consisten en:

a) Mejoramiento: incluye la construcción de placa huella, obras de drenaje (filtros, cunetas y alcantarillas), construcción de bateas, obras de ingeniería verde, instalación de señalización vertical, entre otras. Estas actividades buscan mejorar las condiciones de transitabilidad en la infraestructura vial regional y caminos ancestrales.

b) Rehabilitación: corresponden a actividades de reconstrucción de infraestructura de transporte para devolverla al estado inicial para la cual fue construida.

El país le apuesta a tener una red de infraestructura de transporte regional basada en corredores carreteros, con el objetivo de avanzar hacia una conectividad de todos los municipios, a través de la intervención de las vías regionales (secundarias y terciarias) y caminos vecinales y ancestrales. En el cuatrienio, se espera llegar a 88.342 kilómetros (km) intervenidos.

A octubre de 2023 se logró la intervención de 105 km de vías regionales y caminos ancestrales.

A partir de las necesidades manifestadas por la población en diferentes encuentros, tales como los diálogos Regionales Vinculantes -DRV-, junto con criterios de pobreza multidimensional, compromisos del acuerdo marco de implementación de Paz y del Plan Nacional de Vías para la Integración Regional – PN VIR, al igual que factores poblacionales y geográficos, se estableció una priorización de las obras que son fundamentales realizar por parte del Gobierno Nacional con el fin de fomentar la convergencia de los territorios, la producción agrícola, el turismo y la economía popular, todo ello como instrumento para generar el cambio y la paz en el país.

Para la identificación de la red vial regional a priorizar se tuvieron en cuenta criterios como la inclusión de la infraestructura necesaria para conectar los centros poblados, la inclusión de todas las vías solicitadas en los DRV, y la inclusión de las solicitudes de comunidades diferenciales acordadas por el Ministerio de Transporte, en las diferentes instancias de concertación.

Con esta iniciativa, pretendemos conectar, de manera eficiente, el campo colombiano con las ciudades y los centros de comercialización del país. Así, lograremos la transformación de una importante parte de la malla vial rural, llevando a las comunidades que hoy integran, entre otros, los denominados municipios PDET y ZOMAC, y los postulados de la Justicia Social y Ambiental por toda Colombia, como elementos que permitirán alcanzar la paz total.

Con la intervención de estas vías esperamos saldar una vieja deuda de progreso y equidad con las regiones rurales de Colombia, y quitarles piso a las economías ilegales y a la violencia en las que las comunidades que habitan el territorio se ven inmersas en medio del aislamiento y la dificultad de adquirir insumos y comercializar sus productos agrícolas. Las vías regionales o caminos comunitarios para la paz juegan un papel importante en la integración nacional, regional y local, y además facilitan el acceso a la vida nacional de comunidades remotas y aisladas.

Estas vías en su conjunto representan cerca del 69% del total de la malla vial nacional.

- La priorización realizada por nuestro Ministerio y el INVIAS, junto con el trabajo desarrollado por el Departamento Nacional de Planeación, así como la socialización adelantada con la Vicepresidencia de la República, incluye cerca de 49.000 km de vías secundarias y terciarias para los que vamos a trabajar para lograr transitabilidad. La priorización propuesta busca lograr conectividad a diferentes niveles territoriales, conexión del sistema de ciudades, cabeceras municipales y centros poblados, a partir de corredores intermodales que forman una red de transporte.

- En la Estrategia de Conectividad Regional se identificaron 58 municipios desconectados de la red vial carretera
- Este ejercicio incluyó un análisis de conectividad con centros poblados, cabeceras municipales y capitales departamentales; identificación de puntos del país sin conexión vial y vocación fluvial; análisis de corredores de turismo; y análisis de conectividad con zonas agrícolas.
- Mediante este ejercicio, se logró priorizar intervenciones en el 100% de los 1.121 municipios y áreas no municipalizadas, se logra conectar el 92,15% de los centros poblados, y beneficiar al 81,3% de la población, que corresponde a cerca de 36 millones de personas.
- Del total de kilómetros de las vías priorizadas, el 27% de la infraestructura vial priorizada se encuentra en municipios PDET, y el 45% se encuentra en municipios ZOMAC. Adicionalmente, con la estrategia de conectividad regional se garantiza el 100% de la conectividad tanto de los municipios PDET como de los municipios ZOMAC a través de infraestructura carretera o fluvial.
- A partir de un análisis realizado por el sector agricultura, en donde se realiza el cruce de información entre la red vial identificada y las zonas con aptitud agrícola se determina que el 96,6% de la red vial secundaria y el 87,3% de la red vial terciaria, coincide con las zonas agrícolas. El 51% de la infraestructura portuaria fluvial, coincide con áreas de aptitud agrícola.
- Se identifica que un 85% de las vías secundarias necesarias para conectar los corredores turísticos se encuentran identificadas por la Estrategia de Conectividad Regional. Se identificaron 73 Infraestructuras portuarias fluviales en 39 municipios turísticos
- El 90% de los municipios con programas de sustitución de cultivos cuentan con al menos una vía identificada y se identifican 79 infraestructuras portuarias fluviales en 41 municipios. Por lo tanto, el 100% de los municipios con programas de sustitución de cultivos cuentan con infraestructura carretera o fluvial identificada.

Adicionalmente, INVIAS realizó el lanzamiento, socialización y postulación de necesidades del programa Caminos Comunitarios de La Paz Total, a través de la página web caminoscomunitarios.invias.gov.co, cuyo objetivo es brindar acompañamiento técnico, administrativo y contable a las organizaciones de acción comunal, sin ánimo de lucro y a las comunidades étnicas, para realizar su gestión en la etapa de planeación y ejecución de los tramos de vía que se postulen.

La convocatoria abrió el día 21 de marzo y cerró el 10 de abril de 2023, de manera presencial en las 26 Direcciones Territoriales del INVIAS y de manera virtual, a través de la página web del programa caminoscomunitarios.invias.gov.co. Se registraron 29.350 postulaciones, de las cuales 23.828 completaron toda la información requerida.

Con el fin de dar inicio a las visitas a las postulaciones efectuadas, se gestionó la participación de la UPIT, para la realización de una priorización basada en la

información recopilada en la convocatoria pública virtual y diálogos regionales vinculantes, así como criterios técnicos teniendo en cuenta zonas PDET, ZOMAC, conectividad y pilares como el agro y turismo, en un proceso de creación de sinergia atendiendo para ello a un criterio de funcionalidad del tramo a intervenir, estableciendo unos escenarios para la organización de las visitas mencionadas, información que fue remitida al INVIAS para la programación y realización de visitas, en cabeza de sus Territoriales a 1.820 postulaciones, que aproximadamente equivalen a 3.984 km para el presente año.

Desde el Viceministerio de Infraestructura se realiza el acompañamiento a las labores realizadas tanto por la UPIT, como por el INVIAS, con el fin de brindar el apoyo que se requiera para la suscripción de los convenios como para la etapa de ejecución.

Para el 31 de octubre de 2023, en el programa CCPT se han suscrito 616 convenios con juntas de acción comunal para la ejecución de obras postuladas que involucran 317 municipios en 28 departamentos del país, con un valor total de \$124.087.471.341.

Departamento	Convenios firmados	Valor Convenios
ANTIOQUIA	31	\$ 6.211.488.462,00
ARAUCA	8	\$ 1.571.490.186,00
ATLÁNTICO	12	\$ 2.410.554.824,00
BOLÍVAR	33	\$ 6.587.199.157,00
BOYACÁ	46	\$ 11.184.925.473,00
CALDAS	10	\$ 2.008.732.404,00
CAQUETÁ	18	\$ 3.578.300.096,00
CASANARE	9	\$ 1.624.695.799,00
CAUCA	5	\$ 1.002.770.147,00
CESAR	10	\$ 1.991.577.410,00
CHOCÓ	5	\$ 1.000.863.673,00
CÓRDOBA	28	\$ 5.596.080.342,00
CUNDINAMARCA	69	\$ 13.751.641.775,00
GUAVIARE	15	\$ 3.059.155.437,00
HUILA	31	\$ 5.864.892.602,00
LA GUAJIRA	33	\$ 6.338.979.214,00
MAGDALENA	33	\$ 6.575.465.564,00
META	13	\$ 2.650.771.203,00
NARIÑO	64	\$ 12.813.318.772,00
NORTE DE SANTANDER	20	\$ 3.656.643.080,00
PUTUMAYO	12	\$ 2.404.752.057,00
QUINDÍO	6	\$ 1.200.116.225,00
RISARALDA	4	\$ 801.124.233,00

Departamento	Convenios firmados	Valor Convenios
SANTANDER	16	\$ 3.214.436.436,00
SUCRE	24	\$ 4.797.299.027,00
TOLIMA	45	\$ 8.999.392.597,00
VALLE DEL CAUCA	15	\$ 3.002.230.018,00
VICHADA	1	\$ 188.575.128,00
Total	616	\$ 124.087.471.341,00

Fuente: Elaboración propia con base en información del INVIAS - CCPT

Tabla 3: Convenios solidarios suscritos

Plan Piloto

En el marco de la estructuración del programa CCPT, nace el proyecto piloto del corredor Palermo – San Luis en el departamento del Huila, consistente en el mejoramiento y mantenimiento de 36,1 km que vincula a Organizaciones de Acción Comunal (OAC) presentes en la zona para la ejecución de obras específicas de baja complejidad, activando significativamente la generación de empleo e incentivando el fortalecimiento de las capacidades comunitarias.

Posterior a la priorización, se desarrollaron las visitas técnicas a los tramos viales focalizados: 1) JAC Vereda Tambillo de Acosta (Linares – Nariño): 189 metros lineales (ml) y 2) JAC Central (Polonuevo – Atlántico): 150 ml.

Se suscribieron 10 convenios solidarios con Juntas de Acción Comunal de veredas del Municipio de San Luis en el Departamento del Huila. Con este proyecto se benefician las veredas de San Luis, Palmar, Corozal y Piñuelo que se encuentran en jurisdicción del Municipio de Neiva y las veredas de San Francisco, Farfán, Guásimos, Aleluyas, Piravante y Versalles en jurisdicción del Municipio de Palermo.

Adicionalmente, en el marco de las obligaciones establecidas en el convenio No. 1406 de 2021 suscrito con el Ministerio del Interior, se firmaron 16 convenios solidarios con Organizaciones de Acción Comunal (OAC).

Así, se terminaron las actividades de mantenimiento rutinario con vinculación de mano de obra no calificada de la región por parte de las Juntas de Acción Comunal (JAC), representado en un 100% en actividades de rocería y limpieza de 377 alcantarillas. Las actividades de mejoramiento tienen un avance del 17% representado en el inicio de la construcción de 15 alcantarillas y 2 muros en gaviones. Por último, se terminó la ejecución de los 3 convenios solidarios representados en el mejoramiento mediante la construcción de placa huella, en las siguientes Juntas de Acción Comunal: JAC Vereda La Florida (Pueblo Bello - Cesar): 240 ml y 2) JAC Vereda Lagunilla (Morelia -Caquetá) avance: 58 ml.

Vías nacionales

Con el objetivo de lograr la reducción de las brechas sociales y económicas entre las regiones del país, se avanzó en el fortalecimiento de la conectividad terrestre, en este sentido de diciembre de 2022 a octubre de 2023 se han mejorado 76.44 km y rehabilitado y mantenido 440.45 km de vía primaria.

Los corredores con mayor intervención son: Paletará - Sombrerillos, Cuatro Vientos - Codazzi, transversal Quibdó - Medellín, La Paz - Cuestecitas, San José del Guaviare- Ye de Granada, Duitama - Pamplona, Apía - Vitervo, Pereira- la Victoria, El Pollo - La Romelia, transversal del Carare, El Viajano - Majagual - Achí, Hoyo Rico - Los Llanos - Tarazá - Caucasia, Puerta de Hierro - Magangué - Yatí, ruta de los libertadores (Belén - Paz de Ariporo), Neiva - Florencia- San Vicente del Caguán, Popayán - Mojarras, Piendamó - Silvia - Totoró, las Animas - Nuquí, Santa Lucía - Moñitos, Ruta de los Comuneros (Zipaquirá - Barbosa - Piedecuesta), Plato - Tenerife, conexión pacífico - Orinoquía, sector Santa Cecilia, Cebadal - Sandoná, Cúcuta - Sardinata - Ocaña - Aguaclara, troncal central del norte (Zipaquirá - Ubaté - Chiquinquirá - San Gil), Puerto Salgar - San Roque, Duitama - Charalá - San Gil.

En mejoramiento se encuentran los siguientes: doble cazada Buga - Buenaventura, Zipaquirá - Barbosa - Pie de Cuesta, transversal Quibdó - Medellín, troncal de la Orinoquía San José - Calamar - Guaviare, Duitama - Pamplona, Curos - Málaga.

Y de manera general con la participación del INVIAS se ha garantizado transitabilidad en los corredores viales que se han visto afectados por ola invernal, o eventualmente por fallas estructurales en puentes, como lo fue el caso del puente El Alambrado, o los puentes provisionales de El Tarra, entre otros.

Finalmente, se resalta que la meta del cuatrienio es el mejoramiento de 6.054 km.

Monitoreo de la construcción de nuevos kilómetros en proyectos de 1a a 5a generación

Para el periodo del presente informe, se recibieron 126,48 km de vía nueva, distribuidos de la siguiente manera:

<u>PROYECTO</u>	<u>2022</u>	<u>2023</u>	<u>TOTAL</u>
<u>Devimed</u>	<u>1,85</u>	<u>0,4</u>	<u>2,25</u>
<u>Ruta del Sol III</u>	<u>25,99</u>	<u>33,27</u>	<u>59,26</u>
<u>Rumichaca-Pasto</u>	<u>0,00</u>	<u>9,89</u>	<u>9,89</u>
<u>Pacífico 1</u>	<u>1,61</u>	<u>0,00</u>	<u>1,61</u>
<u>Pamplona-Cúcuta</u>	<u>7,20</u>	<u>0,00</u>	<u>7,20</u>
<u>Conexión Norte</u>	<u>5,06</u>	<u>0,00</u>	<u>5,06</u>
<u>Autopista al Mar 2</u>	<u>9,86</u>	<u>1,74</u>	<u>11,6</u>
<u>IP Antioquia -Bolívar</u>	<u>5,70</u>	<u>0,00</u>	<u>5,70</u>
<u>IP Accesos Norte</u>	<u>0,82</u>	<u>4,09</u>	<u>4,91</u>
<u>Magdalena 2</u>	<u>18,00</u>	<u>0,00</u>	<u>18,00</u>
<u>Armenia-Pereira-Manizales</u>	<u>1,00</u>	<u>0,00</u>	<u>1,00</u>
<u>TOTAL</u>	<u>77,09</u>	<u>49,39</u>	<u>126,48</u>

Fuente: Elaboración propia-ANI

Tabla 4: Distribución de kilómetros de vía nueva por proyecto

Monitoreo de la rehabilitación de vías de proyectos de 1a a 5a generación

Para el periodo del presente informe se recibieron 273,98 km rehabilitados distribuidos en los siguientes proyectos:

Tabla 5: Distribución de kilómetros rehabilitados por proyecto

<u>PROYECTO</u>	<u>2022</u>	<u>2023</u>	<u>TOTAL</u>
<u>Autopista al Mar 2</u>	<u>37,67</u>	<u>1,5</u>	<u>39,17</u>
<u>Cambao-Manizales</u>	<u>28,25</u>	<u>67,43</u>	<u>95,68</u>
<u>Rumichaca-Pasto</u>	<u>0,00</u>	<u>16,28</u>	<u>16,28</u>
<u>Ruta del Sol III</u>	<u>10,45</u>	<u>9,70</u>	<u>20,15</u>
<u>Pacífico 3</u>	<u>20,00</u>	<u>5,40</u>	<u>25,40</u>
<u>IP Tercer Carril</u>	<u>15,00</u>	<u>0,00</u>	<u>15,00</u>
<u>Villavicencio-Yopal</u>	<u>4,56</u>	<u>0,00</u>	<u>4,56</u>
<u>IP Antioquia-Bolívar</u>	<u>5,85</u>	<u>0,00</u>	<u>5,85</u>
<u>IP Accesos Norte</u>	<u>0,40</u>	<u>4,49</u>	<u>4,89</u>
<u>Magdalena 2</u>	<u>47,00</u>	<u>0,00</u>	<u>47,00</u>
<u>TOTAL</u>	<u>169,18</u>	<u>104,8</u>	<u>273,98</u>

Fuente: Elaboración propia-ANI

Tabla 6: Distribución de kilómetros de vía nueva por proyecto

Sistema de Interoperabilidad de peajes con Recaudo Electrónico Vehicular

Con el objetivo de permitir que un usuario pueda transitar por todos los peajes del país con un único dispositivo a bordo, asociado a una única cuenta de usuario, sin importar el operador del peaje, se generó un sistema interoperable que reúne a todos los sistemas de recaudo electrónico en todas las plazas de peajes del país para que logren operar de forma articulada y alienada entre ellos, bajo la figura de los intermediadores que son quienes entregan al usuario el dispositivo TAG para ser instalado en el vehículo, reciben los dineros y los distribuyen con cada paso por peaje de acuerdo con la categoría del vehículo.

Así mismo, se creó un Sistema de Gestión SiGT para tener acceso a toda la información sobre esta transaccionalidad entre los actores del recaudo electrónico, para el cual se requiere que cada actor cumpla con condiciones técnicas, financieras y jurídicas para ser habilitado dentro del Sistema. A través de este sistema también se gestiona el proceso de habilitación de actores del Sistema IP/REV.

Al respecto, se ha avanzado de manera considerable la labor de habilitación de los actores estratégicos, de la mano de la Superintendencia de Transporte en desarrollo de su función de vigilancia y control. Así mismo, se ha desarrollado una labor de monitoreo del proceso, con el fin de obtener información relevante con la que se pueda tomar decisiones de ajuste a la regulación vigente. Así mismo se han adelantado 2 sesiones con el Comité Técnico de Operación, instancia de carácter consultivo y de concertación que ha permitido facilitar la implementación del Sistema IP/REV. Así como proponer o identificar la pertinencia de ajustes a incorporar al Sistema IP/REV.

Hasta la fecha se ha logrado sacar adelante el proceso de implementación a través de la habilitación de 6 intermediadores y 132 estaciones de peaje dentro del proceso de implementación progresiva, con lo que se consolida la entrada en operación del sistema.

Adicionalmente, desde la Dirección de Infraestructura se ha brindado acompañamiento permanente a los actores para lograr avanzar en sus procesos de habilitación.

Se ha dado recaudo de las observaciones e insumos que surgen de este Comité para fundamentar las adecuaciones que el sistema requiera en los ámbitos jurídicos, financieros y técnicos, y se ha avanzado en el proceso de masificación

del sistema para que las eficiencias del mismo compensen los valores invertidos por los operadores e intermediadores.

Gestión de pasos y accesos urbanos

A partir de las tareas definidas en los Conpes 3982 y 3991 de 2020, Política Nacional Logística y Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional respectivamente, sumado a los resultados de la consultoría para la “Definición de lineamientos técnicos para la articulación entre la planeación de transporte nacional y el ordenamiento territorial para la gestión de pasos y accesos urbanos” de la UPIT finalizada en mayo de 2023, conformamos la mesa de trabajo intersectorial de pasos y accesos urbanos en donde participa la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT, la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, y el Ministerio de Transporte a través del equipo Asesor de Despacho del Ministro y el Viceministerio de Infraestructura, con el fin de lograr una mejor articulación de los diferentes esfuerzos que están adelantando las entidades del sector alrededor de este tema y la materialización de un conjunto de documentos de política pública como insumo para la toma de decisiones de las entidades del Gobierno Nacional y territorial que permitan la intervención y/o gestión eficiente de los pasos y accesos urbanos en el país.

De esta forma, durante este año se ha avanzado y/o finalizado los siguientes acciones con incidencia en los pasos y accesos urbanos: la finalización de la consultoría que derivó en una metodología de priorización de pasos y accesos urbanos que ha sido aplicada en los corredores logísticos estratégicos del país por parte de la UPIT, la actualización del Manual de señalización vial, Guía de Urbanismo Táctico, y la Guía de Pacificación del Tránsito por parte ANSV y el proyecto de lineamientos de andenes en pasos y accesos urbanos por parte de la ANI.

Es importante mencionar, que estos ejercicios han sido socializados y retroalimentados por las entidades en diferentes sesiones de trabajo. A partir de esto, en liderazgo por la Viceministra de Infraestructura, en la mesa técnica intersectorial definimos las siguientes líneas de trabajo o productos en referencia a buenas prácticas y lineamientos para pasos y accesos urbanos los cuales están actualmente en desarrollo:

A. Lineamientos de infraestructura para medios no motorizados en pasos urbanos, tomando como base el documento adelantado por la ANI. Con este documento se definen los lineamientos para el diseño y construcción

de andenes en los pasos urbanos con asentamientos o centros poblados que se encuentren localizados en la red vial a cargo de la nación, y hagan parte del alcance de intervención de contratos de concesión y obra pública, el cual se acogerá por medio del proyecto de Resolución “Por la cual se adoptan los “Lineamientos de Infraestructura para Medios no Motorizados En Pasos Urbanos” y se dictan otras disposiciones”, el cual se encuentra en trámite de publicación para comentarios de la ciudadanía.

B. Lineamientos, criterios y conjunto de buenas prácticas y soluciones blandas que permitan la implementación de estas medidas en los pasos y accesos priorizados con este tipo de intervenciones, el cual se espera tener finalizado en el primer trimestre de 2024, y está liderado principalmente por la UPIT.

C. Lineamientos, criterios y conjunto de soluciones de alto impacto, que orienten la construcción de infraestructura vial definitiva en los pasos y accesos priorizados para este tipo de soluciones, el cual se espera tener finalizado en el segundo trimestre de 2024, y está liderado principalmente por la ANI.

D. Inclusión de un componente de pasos y accesos urbanos y los tramos viales para la transición en la actualización del Manual de Diseño Geométrico de Vías del Invias, en análisis por el INVIAS en conjunto con la ANSV. y el cual se espera tener en el primer semestre de 2024.

Estos 4 componentes, se consolidarán en un solo documento de política pública que adoptará el Ministerio de Transporte en el 2024 sobre pasos y accesos urbanos.

3. Servicios Aéreos esenciales

El Gobierno nacional, bajo el liderazgo del sector transporte en cabeza de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL, desde hace varios años se adelantan diferentes acciones para el fortalecimiento de los Servicios Aéreos Esenciales – SAE.

En la construcción de la ruta del cambio 2022 – 2026 dicho fortalecimiento es estratégico para el desarrollo social y económico de las regiones, por lo cual, durante el periodo objeto del presente informe, la AEROCIVIL en coordinación con la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte, continúa construyendo la hoja de ruta para la expansión del Programa de Servicios Aéreos Esenciales – SAE. El objetivo es ampliar la cobertura del programa para que pueda llegar a más poblaciones apartadas del país que requieren servicios de transporte para mejorar su conectividad.

Para lograr esto, a partir del cruce de información de la infraestructura de transporte nacional para los diferentes modos, los resultados de la Misión del Sistema de Ciudades (DNP 2014), las mesas de trabajo realizadas en colaboración con la Aerocivil y el Ministerio de Transporte, éstas últimas en el tercer trimestre de 2023, se identificó un banco de 126 potenciales rutas aéreo-esenciales, las cuales involucran la operación de 76 aeródromos y aeropuertos en el país.

De estos, 13 están incluidos en el grupo de 14 aeropuertos aéreo-esenciales definidos por la Aerocivil y se potencia la operación de 4 aeropuertos considerados subutilizados. A partir de lo anterior, el sector decidirá la actualización del Banco de Rutas de Servicios Aéreo-Esenciales.

Adicionalmente, se ha trabajado conjuntamente en la armonización de tres instrumentos de priorización de infraestructura del modo aéreo: la metodología de identificación del banco de rutas SAE, el Plan Nacional de Vías para la Integración Regional (PNVIR) y la metodología de priorización de intervenciones en infraestructura del modo aéreo. No obstante, se analiza la viabilidad de realizar una evaluación de resultados e impacto del Programa SAE que serviría de insumo para la armonización de los instrumentos en mención.

La expansión del Programa SAE, articulada con los Planes Regionales de Transporte Intermodal a cargo de la UPIT, tiene como objetivo crear una red de transporte que permita llevar a los pasajeros de zonas apartadas hacia la red de infraestructura aérea que tiene las condiciones operativas para recibir rutas en el corto plazo.

4. Rutas Servicios Aéreos Esenciales (SAE)

A la fecha, la UPIT y Aerocivil han realizado el análisis de posibles rutas adicionales a las que Satena tiene previstas en su plan de expansión, en la actualidad la Aerocivil evalúa la viabilidad de operación de las rutas propuestas y su priorización conforme a las necesidades de las regiones.

En este sentido, Se han realizado diferentes mesas de trabajo presenciales y virtuales conjuntamente con la UPIT, con el propósito de unificar criterios para los Servicios Aéreos Esenciales SAE, y lograr relacionarlos con las intervenciones de los ASAES priorizados desde la Aeronáutica Civil.

Puntualmente se continuó trabajando en los criterios de priorización de los ASAE, relacionándolos con la metodología realizada desde la entidad, articulándolos con la normatividad actual y el PNVIR.

Con la UPIT se establecieron tareas, de revisar a fondo las 64 rutas propuestas por esa Unidad, revisando su viabilidad y operación. De igual manera se analizaron sobre los aeropuertos subutilizados, revisando su inversión en el PAA y revisando si se pueden implementar servicios que conecten estos con los propuestos con los ASAES.

En la gestión realizada para la vigencia 2023, la Aeronáutica Civil ha expedido la Resolución No. 01668 en donde determina las rutas sociales para la empresa SATENA, con el fin de que sean subvencionadas a través del presupuesto del Ministerio de Defensa Nacional, para la prestación del servicio público esencial de transporte aéreo para la operación de 141 conexiones aéreas de carácter social.

Las conexiones han sido diseñadas para la movilización de pasajeros desde y hacia áreas remotas, marginadas y vulnerables del país. Estas nuevas rutas se suman a las 41 que actualmente opera la aerolínea en el territorio nacional.

Entre las 141 rutas aprobadas están aquellas con alto potencial de desarrollo turístico y económico. Algunas de ellas son las que comunican a Medellín con Cauca, El Bagre, Capurganá, Buenaventura, Arauca, Montelíbano, Necoclí, Mariquita, Mompox, y Aguachica.

Se destacan además las conexiones aéreas entre:

- Barranquilla – Tolú
- Tolú – Bucaramanga
- Ocaña – Cúcuta
- Puerto Carreño – Yopal
- San José del Guaviare – Mitú
- Bogotá – Mariquita
- Ocaña – Bogotá

La Aeronáutica Civil también priorizó la operación de 9 nuevas rutas nacionales desde y hacia San Andrés y Providencia, para el desarrollo turístico del archipiélago que permita la movilización de pasajeros con las ciudades de Bogotá, Barranquilla, Medellín, Apartadó, Corozal, Quibdó, Cartagena, Santa Marta y Riohacha.

Adicional a esto, para garantizar que la operación aérea sea segura en esas rutas sociales, harán parte de la subvención los proyectos de aeródromos de Araracuara, San José del Guaviare, Mitú, Corozal, Riohacha, Ituango, Villavicencio y Vigía del Fuerte, entre otros. Esta iniciativa del Gobierno del Cambio beneficiará

a las comunidades ubicadas en zonas de difícil acceso, contribuyendo así al desarrollo económico y turístico de Colombia.

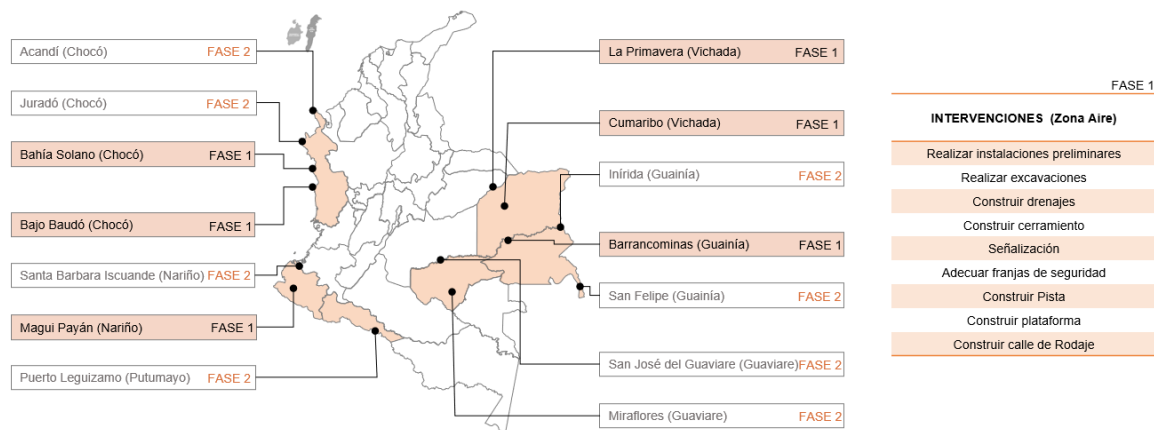
Aeropuertos con Servicios Aéreos Esenciales (ASAE)

Para los que corresponde a inversión en infraestructura en aeropuertos regionales la Aerocivil, avanza en la estructuración del Convenio interadministrativo con los ingenieros militares y del contrato interadministrativo con ENTERRITORIO, los cuales serán los aliados estratégicos para el desarrollo del mejoramiento de la pista, plataforma, calles de rodaje, franjas de seguridad y cerramiento de seis (6) aeródromos: priorizados propiedad de los entes territoriales, que cuenten con estudios y diseños a fase 3, estos son: Bahía Solano, Bajo Baudó, Barrancominas, Cumaribo, Primavera y Magüi Payan, por un valor aproximado de CUATROCIENTOS ONCE MIL MILLONES DE PESOS (411.000 M) desde 2023 hasta 2025.

Las intervenciones buscan mejorar la conectividad, el acceso a bienes y servicios básicos de la población de los municipios a intervenir y potencializar el turismo, cumpliendo con los requisitos de seguridad operacional establecidos en la normatividad vigente.

La intervención se realizará en dos fases donde se proyecta intervenir un total de 14 aeropuertos priorizados:

- Chocó: Acandí, Juradó, Bahía Solano, Bajo Baudó
- Nariño: Santa Bárbara de Iscuandé, Magüi Payán
- Putumayo: Puerto Leguízamo
- Vichada: La Primavera, Cumaribo
- Guainía: Inírida, San Felipe, Barranco Minas
- Guaviare: San José del Guaviare, Miraflores



Fuente. Aerocivil

Aeropuertos no concesionados mejorados en su infraestructura física

La Aeronáutica Civil publicó 38 procesos contractuales, los cuales buscan mejorar las condiciones de los aeropuertos del país y fortalecer la conectividad aérea regional, moviéndonos hacia el desarrollo. El plan de inversiones contempla la modernización de la infraestructura en pistas y terminales de pasajeros, la optimización de los servicios aeroportuarios y aeronáuticos. Entre los procesos publicados en la plataforma de contratación SECOP se encuentran, entre otros:

Aeropuerto	Proyectos estratégicos	Valor 2023	Valor 2023-2025
Tolú	Mejoramiento y construcción de la pista, plataforma, franjas de seguridad y obras complementarias	40.326	141.126
Leticia	Realizar la construcción calle rodaje, mejoramiento de franjas de seguridad incluye canales y el suministro e instalación y puesta en funcionamiento del sistema de ayudas visuales del aeropuerto Alfredo Vásquez Cobo de Leticia Amazonas (VF) incluye interventoría	13.414	51.421
Pitalito	Realizar la construcción de la terminal, sección de plataforma e infraestructura complementaria del aeropuerto Contador de Pitalito, Huila (VF) incluye interventoría	8.370	44.913
Nuquí	Realizar E&D Fase 3 de intervenciones para el mejoramiento de capacidad de la terminal, mantenimiento de la infraestructura física lado tierra y demolición de la torre de control. (Incluye interventoría)	911	3.365

<i>Aeropuerto</i>	<i>Proyectos estratégicos</i>	<i>Valor 2023</i>	<i>Valor 2023-2025</i>
Ipiales	Realizar la construcción de la terminal, torre de control, base SEI, mejoramiento de la plataforma y ayudas visuales del aeropuerto	12.000	130.418
Aguachica	Realizar la construcción de terminal, base SEI e infraestructura complementaria del aeropuerto	12.456	67.560
Mitú	Realizar la construcción de la torre de control, cuartel de bomberos y terminal del aeropuerto	9.000	40.027
Arauca	Realizar estudios, diseños y mejoramiento de la pista, ayudas visuales, franjas de seguridad, sistema de drenaje y obras complementarias	3.549	33.422
Riohacha	Construcción de plataformas de viraje, sistema de drenaje y mejoramiento de zonas de seguridad	12.350	67.850
Puerto Carreño	Realizar la rehabilitación de la pista, calle de rodaje, canales y zonas de seguridad del aeropuerto	8.250	42.266
Pasto	Realizar el mejoramiento de las franjas de seguridad de pista del aeropuerto	900	9.293
Armenia	realizar la actualización del plan maestro del aeropuerto de armenia. estudios y diseños a nivel de fase III DEL PAL1 y análisis de conectividad de la red aeroportuaria del eje cafetero	1.548	9.820
SINEA	Adquirir, instalar, comisionar y poner en funcionamiento sistemas de vigilancia PSR MSSR - modo s y ADSB enhanced integrado redundante de última tecnología	34.433	344.326

Fuente Aerocivil.

Estas obras contribuirán a tener una mejor infraestructura aeroportuaria y seguridad de la aviación civil. Así mismo, promoverán la transformación de las regiones, la promoción de la paz total y la generación de impactos positivos en la consolidación del desarrollo sostenible y responsable del turismo, en estrecha colaboración con las comunidades locales, fomentando la convergencia de las regiones.

Monitoreo de planes de modernización de los aeropuertos a cargo de la ANI

Durante el periodo del reporte, se recibieron obras en el Aeropuerto El Dorado, entre ellas, la rehabilitación de las losas en las calles de rodaje C y B14, así mismo

se inició la limpieza de la fachada en el mantenimiento de los andenes y los sistemas de navegación y telefónicos. Se desarrollaron mesas de trabajo entre CENIT, OPAIN y ANI con el ánimo de estructurar el nuevo proyecto del Abastecimiento de Combustible.

Adicionalmente, se recibieron obras en el Aeropuerto de Nororiente, con el mantenimiento de cerramientos en todos los Aeropuertos y al mantenimiento de Plataforma en el aeropuerto de Santa Marta, Aeropuerto Rafael Núñez con actividades en infraestructura del terminal, repavimentación, trabajos de adecuación en sala nacional e ingreso sala internacional y mantenimiento torre de control, y por último, en el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, con actividades de reposición de cerramiento perimetral, cambio en tecnología de iluminación en plataformas, mantenimiento de ayudas visuales, ascensores y escaleras eléctricas.

5. Desarrollo del modo ferroviario

El Proyecto de Ley número 337 de 2023 fue radicado por esta Cartera Ministerial en la Secretaría General de la Cámara de Representantes el 6 de febrero de 2023, específicamente en la Comisión Sexta (Transportes y Comunicaciones), como proyecto de ley ordinaria “Por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del servicio público de transporte ferroviario y se dictan otras disposiciones.” con 40 artículos organizados en 9 títulos propuestos en el articulado radicado.

Durante el trámite legislativo en esta comisión, que comprendió diferentes mesas de trabajo y jornadas de socialización con los ponentes, otros congresistas, partidos políticos, gremios, y foros abiertos, fue radicado el 7 de junio de 2023 el documento de ponencia para el primer debate, que incluyó una nueva versión con 44 artículos en el proyecto de ley, recogiendo los aportes y observaciones de esos espacios de discusión.

Como resultado, el pasado 14 de junio fue aprobado por unanimidad en primer debate el proyecto de Ley ferroviario, ante la comisión sexta de la cámara de representantes del Congreso de la República, teniendo pendiente en el trámite legislativo para la próxima legislatura 3 debates por aprobar para que sea ley de la república: en la plenaria de la Cámara de Representantes, en la comisión sexta del Senado y en la plenaria del Senado de la República. El proyecto de Ley aprobado en primer debate tuvo la adición de 4 artículos por medio de

proposiciones de representantes de esta comisión durante el debate, consolidando una versión del articulado de 48 artículos para seguir en su respectivo trámite.

La ley ferroviaria representa una iniciativa que busca reglamentar las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros sobre la red férrea nacional, establecer las condiciones para el desarrollo de su infraestructura, su ordenamiento institucional, el régimen económico y los mecanismos de gestión y financiación de este modo de transporte, así como la definición de lineamientos que promuevan la intermodalidad, esto con el fin de fortalecer la complementariedad de los modos del transporte en Colombia, reducir los costos de operación, mejorar la conectividad de centros de producción y consumo, dinamizar las economías regionales y migrar un porcentaje de carga del modo carretero al férreo

Complementariamente al proyecto de ley ferroviaria, de manera conjunta con la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, se ha venido avanzando en una de las tareas que se desprenderán de esta ley una vez expedida, y es la regulación del procedimiento para la asignación de surcos ferroviarios, que permita el libre acceso y competencia de terceros operadores en los corredores ferroviarios en operación. Para regular este procedimiento son necesarios dos actos administrativos, actualmente en construcción: el primero, una modificación al decreto único reglamentario del sector transporte para adicionar un artículo que haga explícita la competencia de la ANI e INVIAS para otorgar surcos ferroviarios, el cual está próximo a ser publicado para recepción de comentarios de la ciudadanía, y el segundo, corresponde a la resolución que reglamente y detalle el procedimiento de asignación de surcos ferroviarios para los interesados solicitantes, el cual está en mesas técnicas de trabajo finales, para que una vez expedido el decreto pueda ser publicado para comentarios antes de la finalización de este año.

De manera complementaria, el gobierno del Reino Unido y la Embajada del Reino Unido en Bogotá han venido apoyando la reactivación del sector ferroviario en Colombia durante los últimos 5 años, a través de programas oficiales de cooperación como el Programa de Prosperidad Británico para Colombia, el Programa Global de Infraestructura (GIP) del Prosperity Programme y la Alianza para el Crecimiento Sostenible (UK PACT, UK SIP).

En ese mismo marco, se firmó un Memorando de Entendimiento (MoU) firmado entre el Ministerio de Transporte y el gobierno del Reino Unido, firma que se llevó a cabo el pasado 26 de enero.

Parte de las acciones de este Memorando de Entendimiento recaen en la implementación del denominado Strategic Portfolio Management Office – SPMO: un mecanismo de buenas prácticas para la implementación de funciones estratégicas en el Gobierno colombiano, con miras a determinar la mejor manera de priorizar proyectos férreos y su inserción en la cadena intermodal de transporte, consideraciones respecto a planeación de proyectos según su caracterización regional, nacional y nodos de transferencia, así como formulación de mejores prácticas en la gestión de formulación, aprobación y ejecución de proyectos férreos con una visión de largo plazo, estructura regulatoria y gobernanza para el modo férreo

Desde el VMI se coordina la participación de las demás entidades del sector transporte en la formulación de este SPMO y de gestionar con la Embajada del Reino Unido la ejecución e implementación de las recomendaciones de carácter institucional y operativo para la consolidación del transporte ferroviario.

Estructuración y adjudicación del corredor Dorada Chiriguaná

De conformidad con lo establecido en el Plan Maestro de Transporte Intermodal, el corredor férreo La Dorada - Chiriguaná hace parte del grupo priorizado de proyectos de la red básica de corredores intermodales de transporte del país, que tienen como objetivo principal el comercio exterior, el desarrollo regional y la reducción de los costos generalizados de transporte.

Para este efecto, se han planteado dos escenarios de intervención del corredor férreo La Dorada - Chiriguaná. En primer lugar, un escenario de corto plazo por medio de un contrato de obra pública que garantiza el mantenimiento y conservación del corredor, así como la prestación básica del servicio público de transporte ferroviario de carga. En segundo lugar, un escenario de mediano y largo de plazo bajo el esquema de Asociación Pública-Privada, para garantizar la operación y mantenimiento del corredor en un período de 10 años, mejorando las condiciones operacionales del corredor y la calidad del servicio.

Estructuración y adjudicación de la Obra Pública del corredor férreo La Dorada – Chiriguaná

En cuanto al objetivo de corto plazo, con el fin de garantizar la continuidad de la prestación del servicio público de transporte en el corredor, el mantenimiento y conservación del corredor, se estructuró y adjudicó la Obra Pública del corredor férreo La Dorada – Chiriguaná, en tanto se finaliza la estructuración para la

adjudicación del corredor bajo el esquema de APP. La obra pública adjudicada contó con las características indicadas a continuación.

Estructuración y adjudicación bajo el esquema de APP del corredor férreo La Dorada - Chiriguaná.

En cuanto al objetivo de mediano y largo plazo, es importante precisar que, en el marco del Convenio Interadministrativo No. 024 de 2017 suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y la Financiera de Desarrollo Nacional, se continúa con la estructuración técnica, legal y financiera para la operación del corredor bajo el esquema de APP.

Los beneficios del proyecto son los siguientes:

- Reducción del 26% de costos logísticos.
- Generación de aproximadamente 15.000 empleos durante la etapa de construcción.
- Reducción de accidentalidad en un 2%, por la automatización del control de tráfico.
- Aumento de dinámicas económicas y comerciales en el nodo logístico.
- Reducción de 37.000 toneladas año de CO₂.
- Construcción de puente vehicular sobre el río Sogamoso.
- Reubicación de dos (2) instituciones educativas con mayor cobertura e infraestructuras mejoradas.

Se tiene previsto que el proceso sea adjudicado a finales del primer semestre de 2024.

Estructuración y adjudicación del corredor férreo Bogotá – Belencito

El 21 de diciembre de 2022 se suscribió el Contrato Interadministrativo No. VE-629-2022 entre la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. (Findeter) y la Vicepresidencia de Estructuración de la ANI, con el fin de no detener la operación comercial en el corredor férreo Bogotá—Belencito, que ha superado las cifras históricas de movilización de carga. El objetivo es lograr mayores niveles de especialización en la ejecución de corredores férreos competitivos que permitan la intermodalidad en el país a través de la planificación, diseño, estructuración, ejecución y seguimiento de proyectos, operación de las redes y los servicios de transporte, y regulación técnica y económica, tal como lo establece el Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 “Colombia potencia mundial de la vida”. Sumado a que el Gobierno colombiano viene fortaleciendo y dinamizando el Plan

Maestro de Transporte Intermodal (PMTI, 2015) para lograr menores tiempos de viaje, menores costos logísticos e intermodalidad eficiente, bajo condiciones de inversión y manejo de carga y pasajeros equitativas para cada modo y en línea con lo establecido en el Plan Maestro Ferroviario (PMF 2020) “Una estrategia para la reactivación y consolidación de la operación ferroviaria en el país.”

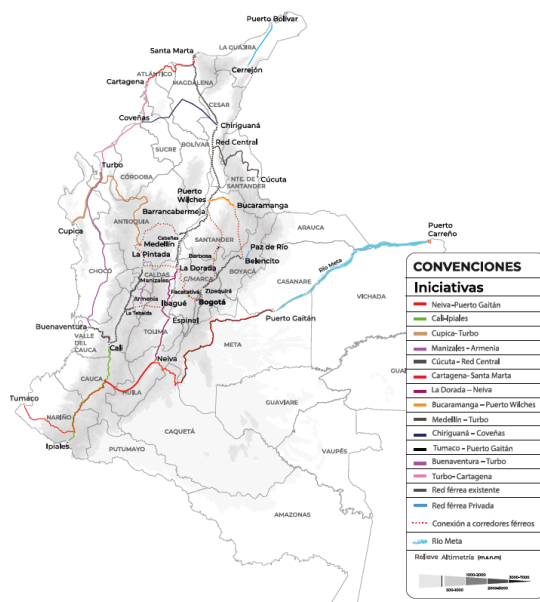
Visión 2050

Estructuración a nivel de perfil del proyecto de corredores férreos que complementen la red actual V2050.

Como parte de la proyección a largo plazo, denominada VISIÓN 2050, se definió como una actividad fundamental la evaluación a nivel de perfil de 12 posibles corredores férreos que complementarán la actual red en estructuración y conectarán zonas estratégicas del país como puertos del Pacífico, el Urabá antioqueño, la Orinoquía, los Llanos y zonas fronterizas del país.

Los siguientes tramos suman aproximadamente 4.500 km de red férrea, cuya evaluación a nivel de perfil inició con el corredor Cúpica Turbo y se espera completar en los próximos dos años:

1. Cúpica- Turbo
2. Tumaco-Puerto Gaitán
3. Cali-Ipiales
4. Manizales - Armenia
5. Cúcuta - Red Central
6. Cartagena- Santa Marta
7. La Dorada – Espinal
8. Bucaramanga – Puerto Wilches
9. Medellín – Turbo
10. Chiriguaná – Coveñas
11. Facatativá – Neiva
12. Buenaventura – Turbo



Eventos férreos

Dentro del marco de la reactivación férrea, se ha lanzado una propuesta de promoción activa de proyectos férreos en estructuración. Es así, como surgen los denominados eventos férreos, con los cuales se ha conseguido unificar y convocar a diversos gremios interesados en el modo férreo en Colombia. Esto incluye entidades gubernamentales del sector transporte, empresas consultoras y constructoras nacionales e internacionales, la academia, potenciales generadores de carga y otras industrias que ven en el transporte férreo una oportunidad.

A la fecha se han realizado los siguientes:

- Ruta Ferroviaria – Estación Caribe: Enfoque en el proyecto Dorada-Chiriguana.
 - Fecha: 14 de abril de 2023
 - Lugar: Santa Marta
 - No de asistentes: 168
 - Temáticas tratadas: Reactivación ferroviaria V2050, Evolución de la política férrea, la intermodalidad y el modo férreo, Corredor Dorada Chiriguana.
- Ruta Ferroviaria – Estación Pacífico: Enfoque en el proyecto de la conexión del Puerto de Buenaventura con el Corredor Férreo Central
 - Fecha: 3 de agosto de 2023
 - Lugar: Cali

- No de asistentes: 177
- Temáticas tratadas: Visión 2050, Estrategia Nacional Férrea, Tren de cercanías del Valle, Corredor férreo del Pacífico, Estrategia nacional de fortalecimiento de capacidades del sector ferroviario.
- Ruta Ferroviaria – Estación Central: Enfoque en el proyecto de la conexión de la región metropolitana de Bogotá con el Corredor Férreo Central
 - Fecha: 13 de octubre de 2023
 - Lugar: Paipa
- Ruta Ferroviaria – Estación Andina: Enfoque en los proyectos regionales de Antioquia
 - Fecha: 3 de noviembre de 2023
 - Lugar: Medellín

6. Puertos marítimos

Se publicó en la página web del Departamento Nacional de Planeación el 6 de mayo de 2022 el documento borrador de Política Nacional Portuaria, teniendo en cuenta lo establecido en la Ley 1 de 1991. "Estatuto de Puertos Marítimos". para recibir observaciones. Sobre el cual se recibieron cerca de 260 observaciones, las cuales en su mayoría, fueron acogidas por las entidades formuladoras de la Política Nacional Portuaria. Desde dicha fecha, se ha venido trabajando de manera conjunta con el DNP en la inclusión de algunos aspectos relevantes para la operación portuaria, a partir de las necesidades identificadas como sector.

El pasado 12 de Julio de 2023 fue citada por la secretaria técnica del CONPES (DNP) la sesión de PreCONPES, para la presentación del contenido del documento borrador de Política Portuaria, donde las entidades involucradas podrían realizar observaciones y/o recomendaciones al documento y al Plan de Acción Específica.

Teniendo en cuenta lo anterior, el 14 de julio en sesión de CONPES fue aprobada la Política Nacional Portuaria: *Política Nacional Portuaria: Modernización y Sostenibilidad de la actividad Portuaria y su Articulación con el Territorio* – Documento CONPES 4118 de 2023. Este documento actualiza, después de 10 años de expedida la última política portuaria mediante el CONPES 3744 de 2013, los lineamientos necesarios para modernizar la institucionalidad, planificar el desarrollo del sector portuario bajo una visión de intermodalidad con una perspectiva de largo plazo, se promueve la eficiencia del sector para fortalecer principios de sostenibilidad en la operación y se adapte al entorno global.

El CONPES 4118 de 2023, implementará un conjunto de acciones organizados a partir de seis pilares principales:

1. Articular el sistema portuario con los instrumentos de planeación territorial y las condiciones físicas y ambientales de línea de costa en los litorales colombianos para cerrar la brecha entre el crecimiento portuario y el desarrollo del territorio y posibilitar el desarrollo armónico de ambos.
2. Promover la incorporación de buenas prácticas ambientales y de responsabilidad social empresarial del sistema portuario nacional para consolidar la visión de sostenibilidad socioambiental del sistema portuario.
3. Actualizar los esquemas de regulación tarifaria y de contraprestación en los puertos del país para promover la transparencia en su aplicación y por esa vía, la competitividad y la eficiencia en los servicios prestados.
4. Superar las limitaciones de las condiciones de la infraestructura de accesos marítimos, terrestres y fluviales y conectividad intermodal para incrementar la competitividad del sector.
5. Actualizar los instrumentos regulatorios del sistema portuario colombiano para promover el crecimiento, competitividad y modernización de los puertos que lo integran.
6. Fortalecer el marco institucional del sector portuario para facilitar al Ministerio de Transporte el ejercicio de su rol como Autoridad Portuaria.

Esta Política será liderada por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas como la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (Invías), la Superintendencia de Transporte (Supertransporte) y la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena). También, involucra entidades como el DNP, la Dirección General Marítima (Dimar), el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio del Interior, el Instituto Agustín Codazzi (IGAC), la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD) y el Ministerio de Industria y Comercio.

Desde el sector transporte, se prevé que el cumplimiento de esta Política tendrá un costo aproximado de \$11.700 millones de pesos, así mismo se estiman inversiones cercanas a \$ 10 billones de pesos en los próximos 15 años (Según proyecciones de la ANI y Cormagdalena).

Proyectos portuarios

En el marco normativo que regula el desarrollo de proyectos bajo la Ley 1ra de 1991 para el modo portuario, la ANI adelanta la evaluación de las solicitudes de concesión portuaria radicadas por los privados en las diferentes zonas portuarias del país. A la fecha en la Agencia se evalúan siete solicitudes de concesión portuaria y dos solicitudes para embarcadero como se muestra en la siguiente figura y tabla.



7. Plan de Ordenamiento Físico Portuario y Ambiental - POFPA

Como se indicó anteriormente, el CONPES 4118 de julio de 2023 contempla dentro de sus objetivos específicos la “articulación del sistema portuario con los instrumentos de planificación territorial...”, en el cual se destaca la actualización del Plan de Ordenamiento Físico Portuario y Ambiental (POFPA).

Frente a este compromiso, la UPIT está adelantando el proceso para la actualización del POFPA, a través de un estudio que permita fortalecer la planificación y desarrollo del sector portuario en Colombia, así como poner en marcha las acciones de política pública propuestas en el sector. Igualmente se busca abordar la desconexión entre el crecimiento portuario y la planificación territorial, la obsolescencia del instrumento que guía el ordenamiento físico,

portuario y ambiental del país. Se estima que este plan estará actualizado al finalizar el primer semestre de 2024.

8. Logística

La disminución en los costos logísticos sobre las ventas mejora la eficiencia, productividad y competitividad en los territorios. Desde MinTransporte, se definieron 7 corredores que son de importancia estratégica: 1) Bogotá – Barranquilla, 2) Bogotá – Buenaventura – Ipiales, 3) Bogotá – Cúcuta, 4) Cali – Medellín – Cartagena, 5) Medellín – Bucaramanga, 6) Bogotá – Yopal y 7) Bogotá – Puerto Asís; en donde se ha priorizado la identificación y gestión de los problemas que se presentan con mayor frecuencia en estos corredores y que generan afectaciones en las vías del país, ya sea por fallas en la infraestructura, bloqueos, restricciones, congestión, accidentalidad o problemáticas en la operación logística que afectan la movilización de carga en el país y deben ser atendidos para minimizar sus impactos negativos.

Adicionalmente, con el objetivo de hacer más transparentes y eficientes los procesos administrativos y las relaciones económicas de los involucrados en las actividades de transporte de carga por carretera, el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) implementó mejoras en los procedimientos de captura, validación, verificación y análisis de información. En el periodo de Gobierno más de 110 millones de toneladas, en 8.4 millones de viajes, se reportaron en el RNDC. Esta información es el principal insumo para la publicación en el Portal Logístico de Colombia.

Con la puesta en marcha de los proyectos de reactivación del modo férreo, la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena y el desarrollo de infraestructuras logísticas especializadas en el país, además de la implementación de medidas de facilitación de comercio definidas en la Política Nacional Logística, se obtiene una reducción en los costos logísticos sobre las ventas en los próximos años, el cual se espera que a 2026 se ubique en 11,5 % reduciéndose en 1.1 puntos porcentuales con respecto a la línea base del 2020 calculada en 12,6% , de acuerdo con el indicador de primer nivel definido como una meta del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida” y en concordancia con lo propuesto para el año 2030 por el Conpes 3982 de 2020 - Política Nacional Logística de reducir el costo al 9,5%.

De acuerdo con este indicador, el Viceministerio de Infraestructura en articulación con el Grupo de Logística de este Ministerio, se han adelantado dos ejercicios para contribuir a la reducción de los costos y tiempos logísticos en el transporte de

carga en el país y contribuir al indicador de primer nivel definido en el Plan Nacional de Desarrollo:

- Plan de Eficiencia en Corredores Logísticos: se realizó la identificación de los cuellos de botella y problemas en infraestructura de transporte y movilidad en los 7 corredores logísticos estratégicos del país, encontrándose 101 cuellos de botella relevantes en 70 puntos críticos. Posteriormente se priorizaron de acuerdo a su importancia en la eficiencia del corredor y facilidad de solucionar, y se cruzaron con más de 130 proyectos de infraestructura priorizados en el PND y en estructuración o ejecución a cargo de las entidades ejecutoras del sector.

Con este insumo, se propuso un plan de intervenciones y gestiones que contribuirán a aumentar la eficiencia en los corredores logísticos del país y reducir los tiempos y costos logísticos, en los 84 cuellos de botella priorizados de acuerdo a este ejercicio, enfocándose principalmente en 19 cuellos de botella que para su solución o mejora requieren acciones a impulsar por el Grupo de Logística, a través de las Gerencias de los Corredores logísticos y Alianzas logísticas Regionales con diferentes entidades del orden nacional, regional y municipal.

- Priorización de acciones del Conpes 3982 de 2020 - Política Nacional Logística: de las 64 acciones definidas en el Plan de Acción y Seguimiento en este Conpes, 32 acciones están a cargo del Ministerio de Transporte, por lo que se realizó un ejercicio de priorización de las acciones para identificar aquellas con mayor relevancia y que permitan reducir los tiempos y costos logísticos de acuerdo a el indicador definido en el PND para este cuatrienio. Los resultados de este ejercicio priorizan el cumplimiento de 13 de las 64 acciones en una primera etapa. La idea es duplicar y concentrar los esfuerzos para cumplir las acciones de acuerdo a cada etapa, pero sin dejar de avanzar en las que no estén priorizadas en esa etapa. Este ejercicio y sus resultados fueron socializados con las otras áreas del Ministerio de Transporte, con el objetivo de que estas dependencias enfoquen los esfuerzos y gestiones que permitan el cumplimiento de las acciones priorizadas por esta metodología.

Con corte al reporte semestral de Sisconpes de 2023-1, el avance promedio de las 11 acciones a cargo del Viceministerio de infraestructura, en donde se incluyen 6 de las 13 acciones priorizadas en el ejercicio descrito, consolidaron un avance promedio del 57% en su cumplimiento, teniendo un avance de 11 puntos porcentuales, desde junio de 2022 cuando el avance promedio de las 11 acciones

estaba en 46%. La meta para diciembre de 2023, es consolidar un avance en el siguiente reporte semestral del 88% en el cumplimiento de estas acciones.

- Proyecto de Decreto para registro de Infraestructuras Logísticas Especializadas - ILES: desde el segundo semestre del año 2023 se conformó una mesa de trabajo interinstitucional en donde participa el Departamento Nacional de Planeación, la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Ministerio de Transporte con el fin de definir el modelo de operación de las ILES y construir el acto administrativo que permita el registro de estas infraestructuras y su promoción. En este momento, está en construcción este acto administrativo, el cual se proyecta sea publicado para recepción de comentarios de la ciudadanía en la página web del Ministerio de Transporte, antes de la finalización de este año.

Dentro de los temas de las acciones priorizadas en esta primera etapa, se encuentran aquellas relacionadas con actualización de normatividades del modo férreo y fluvial, planes para el mejoramiento de la infraestructura fluvial, cabotaje y pasos y accesos urbanos, reglamentaciones de Zonas Únicas de inspección e Infraestructuras logísticas especializadas, políticas tarifarias de los modos portuario, fluvial y férreo, entre otras, que se proyecta al final del año tengan un avance significativo en su cumplimiento.

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

A partir de la implementación del sistema INSIDE para el enturnamiento portuario, 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 entornamiento y la atención de vehículos de carga, todo esto se traduce en eficiencias en las operaciones, menores tiempos y costos para el comercio exterior.

9. Pasos fronterizos

Hemos participado activamente en las diferentes etapas del proyecto de decreto liderado por Cancillería que regulará la operación y funcionamiento de los Centros Nacionales de Atención en Frontera -CENAF- y dará lineamientos para los Centros Binacionales de Atención Fronteriza -CEBAF-. El trámite de este proyecto ha sido clave para sumar esfuerzos interinstitucionales en pro de la mejora de la infraestructura en pasos fronterizos.

Por otro lado, con el acompañamiento del Banco Interamericano de Desarrollo – BID, sumado a la articulación con las diferentes entidades con competencia en el tema, en especial con el INVIAS, el DNP y Cancillería, estamos en proceso de diagnóstico de la infraestructura de los pasos fronterizos terrestres y fluviales. El objetivo de este diagnóstico será determinar las diferentes necesidades de cada punto para que, con el apoyo de la UPIT, formulemos, prioricemos y encontremos rutas para mejorar la infraestructura fronteriza.

Sobre los **pasos de frontera terrestres**, hemos identificado lo siguiente:

- **Venezuela.** Contamos con 6 pasos fronterizos terrestres con este país. Paraguachón en La Guajira y el Puente Internacional Francisco de Paula Santander en Cúcuta, Norte de Santander, requieren a futuro un CENAF. El Puente Internacional Simón Bolívar en Cúcuta y su CENAF requieren de mantenimiento. El Puente Internacional Atanasio Girardot (Tienditas) fue inaugurado en enero de 2023. El Puente Internacional José Antonio Páez en Arauca cuenta con un puesto de control que a futuro requerirá de un CENAF. Finalmente, el Puente Binacional La Unión, ubicado en Puerto Santander, Norte de Santander, requiere de mantenimiento dado el anuncio de reapertura realizado en septiembre de 2023.

- **Ecuador.** Contamos con 3 pasos fronterizos terrestres con este país. Mataje, ubicado en Tumaco, Nariño, cuenta con un CENAF ubicado en un predio propiedad del Ministerio de Transporte y construido por Fondopaz. Actualmente hay paso en este punto pero está pendiente su reinauguración. Colombia cumplió con su compromiso pero falta la infraestructura por parte del lado ecuatoriano. Ecuador ha manifestado problemas de seguridad como razón para no abrir el paso. Por su parte, el paso de Rumichaca en Ipiales requiere de un CEBAF cuyos estudios están listos y en proceso de actualización. Hay tránsito, se busca agrandar el CENAF existente actualmente, realizando una construcción de un CEBAF de doble cabecera. Finalmente, en San Miguel, Putumayo, opera un CEBAF cuya construcción fue realizada por Ecuador y está operando.

Sobre los **pasos de frontera fluviales**, estamos haciendo seguimiento al proceso de diagnóstico que está realizando el INVIAS con el fin de determinar las necesidades de cada punto. El Plan Nacional de Desarrollo indica que se elaborará un modelo integrado de operación que será implementado en siete municipios priorizados por el Gobierno Nacional: Leticia y Puerto Nariño (Amazonas); Puerto Leguízamo (Putumayo); Arauca (Arauca); Inírida, (Guainía); y Puerto Carreño y Cazarito (Vichada). Este modelo lo está elaborando el DNP, entidad a la que estamos apoyando en las diferentes visitas a cada punto a medida que se van programando.

10. Buenas prácticas para la planeación de infraestructura sostenible y resiliente

Metodología estandarizada para la evaluación de proyectos.

En julio de 2023 la UPIT suscribió un contrato interadministrativo con la Universidad Nacional a partir del cual se dio inicio a la elaboración de guías para la priorización y evaluación de proyectos de infraestructura carretera, fluvial y aeroportuaria. El objetivo es contar con criterios de viabilidad estandarizados para este tipo de proyectos. Estas metodologías estarán disponibles en el primer trimestre de 2024.

Este proceso tiene en cuenta metodologías existentes en otros países, en entidades nacionales, y contempla un análisis de estas, su adaptación para los modos de transporte especificados y la transferencia de conocimiento a los servidores de la UPIT, de tal manera que el resultado se convierta en un procedimiento estandarizado para el cumplimiento de las funciones de la entidad.

Estas guías fortalecerán las capacidades internas de la Unidad para optimizar las inversiones en proyectos de infraestructura de transporte. Además, servirán como material pedagógico para fortalecer las capacidades de los gobiernos locales, en materia de evaluación de proyectos del sector transporte.

En relación con los proyectos del modo férreo y de transporte urbano de pasajeros, la Unidad identificó que otras entidades del sector transporte tienen iniciativas para analizar la evaluación y priorización de este tipo de proyectos. Por lo tanto, la Unidad trabajará de manera colaborativa con la Agencia Nacional de Infraestructura y el Ministerio de Transporte para abordar este tipo de proyectos, abarcando así los diferentes modos de transporte.

Estrategia Nacional BIM

Adoptar la metodología BIM en Colombia, tiene como visión nacional la *“Transformación digital del sector de la construcción para un mejor uso de los recursos disponibles y una mayor productividad”* e involucra al sector público, al sector privado y a la academia. Lograr esto implica que exista una gobernanza y un liderazgo público. En consecuencia, en el primer trimestre de 2023, se determinó que la implementación de BIM para el sector infraestructura de transporte, este liderada por la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte.

En este sentido, la UPIT en colaboración con las entidades del sector transporte y del Distrito Capital integró una mesa interinstitucional de implementación e inició el proceso de definición de estándares que regulen la implementación de BIM en el sector. A partir de este proceso, ya se cuenta con la primera “Guía con la definición de estándares en Usos BIM a utilizar en el sector transporte” la cual se publicará en el segundo semestre de 2023.

Otros avances de esta acción son: i) Se elaboró y socializó al interior del sector la “Guía con la definición de Roles BIM”. ii) Se encuentra en elaboración la guía general con la estandarización de nomenclatura, documento que se estima estará disponible en diciembre de 2023.

Adicionalmente, ya se encuentran identificados los documentos a publicar en 2024 como parte del despliegue de esta estrategia en el sector transporte.

Según la Estrategia Nacional BIM 2020 – 2026, los principales beneficios de implementar este modelo son económicos, debido a la mejora en los procesos de entrega en cada una de las fases del proyecto, empezando por su planeación,

pasando por diseño y construcción y finalizando en su fase operativa. Frente a lo social, las técnicas de visualización que se usan permiten una mejor comunicación con la comunidad, aspecto crítico en la fase de planificación de los proyectos de infraestructura de transporte.

11. Normalización de las relaciones económicas y comerciales entre Colombia y Venezuela

El 30 de junio de 2023, esta cartera ministerial participó de la instalación de la Comisión de Vecindad e Integración Colombia-Venezuela a fin de desarrollar planes de trabajo bilateral orientados al fortalecimiento de los territorios en zona de frontera y mejorar la integración entre dos países que han sido hermanos por más de doscientos años en materia económica y comercial, después de 3 meses de trabajo técnico directivas para la normalización del transporte internacional de carga y pasajeros por carretera.

Fruto de este encuentro, se estableció la I reunión del comité técnico en materia de transporte y movilidad, la cual fue desarrollada en Caracas los días 10 y 11 de agosto de 2023 y se establecieron 9 compromisos. Compromisos que a la fecha cuentan con un avance en el cumplimiento del 71%. Entre ellos se encuentran: 1. Transporte internacional de carga; 2. Transporte Internacional de pasajeros; 3. Tránsito y Transporte de vehículos de turismo transfronterizo; 4. Internación temporal de vehículos; 5. Transporte transfronterizo escolar; 6. Registro de Operaciones de Transporte Internacional; 7. Tránsito temporal de vehículos de emergencia; 8. Régimen de transporte aéreo transfronterizo; y 9. Tránsito y transporte fluvial transfronterizo.

12. Categorización Red Vial Nacional

Acorde con la Resolución 411 del 2020 "Por la cual se establecen los criterios técnicos para la categorización de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional y se dictan otras disposiciones", las entidades territoriales tienen plazo para la entrega de la información hasta el 24 de diciembre de 2024.

Para el periodo comprendido entre el mes de diciembre de 2022 al mes de octubre de 2023, después de un trabajo previo articulado entre el Ministerio de Transporte y las entidades territoriales, basados en capacitaciones y mesas de trabajo de manera virtual y presencial, se expidieron resoluciones de categorización de la red vial en 28 municipios (Toluviejo- Sucre, Cucaita- Boyacá, Ovejas- Sucre, Coloso - Sucre, San Juan de Betulia - Sucre, Los Palmitos - Sucre,

Sucre - Sucre, Corozal - Sucre, Sincelejo - Sucre, Majagual - Sucre, Santiago de Tolú - Sucre, El Retorno- Guaviare, Morroa - Sucre, Guarandá - Sucre, San Antonio de Palmito - Sucre, Buenavista - Sucre, La Unión - Sucre, San Pedro - Sucre, Chalán - Sucre, Since - Sucre, San Benito de Abad - Sucre, San Marcos - Sucre, San Onofre - Sucre, Caimito - Sucre, EL Roble - Sucre, Galeras - Sucre, Coveñas - Sucre y Sampues - Sucre) y se tienen publicadas en la página web del Ministerio 7 proyectos de resolución de los municipios de Sotaquirá- Boyacá, Villapinzón- Cundinamarca, Lenguaque- Cundinamarca, Líbano- Tolima, Zipaquirá- Cundinamarca, Tenjo- Cundinamarca y Cucunubá- Cundinamarca). Vale la pena indicar que, en el periodo evaluado, se han adelantado capacitaciones y mesas de trabajo en 147 municipios para la categorización de la red vial de su competencia.

13. Caracterización (Inventarios) de la red vial terciaria

La inexistencia del inventario vial conlleva a que las entidades territoriales no logren priorizar las inversiones, ni se logren reglas claras de participación por parte del Gobierno Nacional en la cofinanciación de los proyectos, generando atomización de esfuerzos económicos de los diferentes actores. Adicionalmente, la falta del inventario de la red vial terciaria no les permite a las entidades territoriales identificar las necesidades requeridas para mejorar las condiciones de transitabilidad.

En concordancia con lo anterior y acorde con lo señalado en el Conpes 3857 de 2016 y la Resolución 412 del 2020 "Por la cual se adopta la Metodología General para reportar la información que conforma el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras - SINC y se dictan otras disposiciones", las entidades territoriales deben reportar al Ministerio de Transporte el inventario de las vías de su competencia.

Así las cosas y teniendo en cuenta la necesidad de llevar de manera prioritaria y con mayor celeridad los instrumentos para estabilizar y transformar los territorios, dando cobertura tanto a los más afectados por la violencia como a las comunidades más alejadas del país, con el objetivo de promover y alcanzar el desarrollo rural que requieren estos municipios, se identificaron dentro de las acciones pertinentes para lograr lo propuesto la elaboración de los inventarios viales como instrumento idóneo que determine, en principio, la extensión real de la red en cada municipio y sus características geométricas, topográficas y funcionales.

Dicho esto y teniendo en cuenta los compromisos asumidos en el marco del cumplimiento a los acuerdos de paz en especial con los municipios PDET, en el

periodo comprendido desde el mes de diciembre de 2022 a octubre de 2023 se han adelantado los siguientes contratos de consultoría:

- Contrato de Consultoría No.715 de 2022, cuyo objeto es: REALIZAR LA CARACTERIZACIÓN DE VIAS TERCARIAS EN LOS MUNICIPIOS RELACIONADOS EN EL ANEXO TÉCNICO Y EN CUMPLIMIENTO DE LA METODOLOGÍA DEFINIDA POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE, el cual se encuentra terminado en proceso de liquidación y con el cual se logró realizar el inventario de 2.697 Km de red terciaria a cargo de 15 municipios PDET en los departamentos de CaquetáChocó, Guaviare, La Guajira, Nariño y Putumayo.
- Contrato de Consultoría No.833 de 2023, cuyo objeto es REALIZAR LA CARACTERIZACIÓN DE VÍAS TERCARIAS EN LOS MUNICIPIOS RELACIONADOS EN EL ANEXO TÉCNICO, EN CUMPLIMIENTO DE LA METODOLOGÍA DEFINIDA POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE PARA LA VIGENCIA 2023, el cual se encuentra en ejecución y con el cual se pretenden inventariar 3.735 Km de red terciaria a cargo de 32 municipios PDET en 5 departamentos Antioquia, Cauca, Chocó, Nariño y Bolívar, con un avance del 45% lo que corresponde al procesamiento de 1500 Km de vías.
- Por otra parte, es preciso indicar que dando cumplimiento a lo requerido por las comunidades Wayuu en el marco de la ST-302, el Ministerio de Transporte adelantó el Contrato de Consultoría No.966 de 2023 con el objeto de: REALIZAR LA CARACTERIZACION DE VIAS REGIONALES EN LOS MUNICIPIOS ACCIONADOS EN LA ST-302 DE 2017 LA GUAJIRA, EN CUMPLIMIENTO DE LA METODOLOGIA DEFINIDA POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTE, , el cual se encuentra en ejecución y con el cual se pretenden inventariar 1.394 Km de red terciaria a cargo de los 4 municipios accionados en dicha sentencia (Maicao, Manaure, Uribia y Riohacha).

Esta información, unida a las características del entorno de cada vía, brindará los insumos necesarios para la toma de decisiones respecto a la estrategia de rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de las vías de la red terciaria. Asimismo, contribuirá a extender el apoyo territorial a las entidades municipales, de manera que se efectúe su fortalecimiento y se puedan generar documentos cada vez más apropiados y útiles para cada región, de acuerdo a cada realidad y necesidad.

Asimismo, vale la pena recordar que el SINC se une al conjunto de instrumentos cruciales con los que cuenta el sector de infraestructura para el desarrollo de la política y gestión vial, al integrar en un solo inventario la información de infraestructura vial existente y en proceso de construcción, lo cual permite mantener informados a los diferentes actores del sector frente al estado de la infraestructura vial y permitirá buscar articulación a la hora de la ejecución de las obras.

14. Derechos humanos

Se ha creado el espacio de Sensibilización y Capacitación en Derechos Humanos, a través de actividades de divulgación que permite al Ministerio de Transporte, acorde con su marco de actuación, avanzar en los procesos de desarrollo de las acciones propuestas en el Plan Nacional de Acción de Derechos Humanos, específicamente dentro del Sistema Nacional de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario – SNDH – DIH –, conformado por ocho subsistemas que responden a los procesos de implementación de las políticas públicas vigentes en materia de Derechos Humanos 2014 – 2034; a los Lineamientos y acciones del Gobierno Nacional para el respeto y garantía de los Derechos Humanos en Colombia 2021 – 2022; y, a la Actualización y fortalecimiento del Plan Nacional de Educación en Derechos Humanos – PLANEDH – 2021 – 2034.

Así mismo se genera para las servidoras, los servidores y contratistas del Ministerio de Transporte el proceso de sensibilización – socialización de la aprehensión en derechos humanos. Este proceso de enseñanza – aprendizaje aborda los siguientes núcleos de conocimiento: 1.) Introducción a los Derechos Humanos y en enfoque de derechos en el Servicio Público; 2.) Igualdad, no discriminación y respeto por las identidades; 3.) Derechos Civiles y Políticos; y, 4.) Gestión pública transparente y lucha contra la corrupción y desde el componente Sistema Nacional de Información de DDHH y DIH – Gestión Documental.

El proceso de capacitación se desarrolla en alianza interinstitucional con las siguientes Entidades: Departamento Administrativo de la Función Pública, Escuela Superior de Administración Pública – ESAP –, Archivo General de la Nación – AGN –, Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, Defensoría del Pueblo.

A partir de este contexto, el Ministerio busca fortalecer escenarios de reconocimiento, participación y actuación desde la prestación del servicio con enfoque de derechos humanos y para ello adelanta tres acciones puntuales:

A partir de este contexto, el Ministerio busca fortalecer escenarios de reconocimiento, participación y actuación desde la prestación del servicio con enfoque de derechos humanos y para ello adelanta tres acciones puntuales:

1.) Firma de la Declaración del Compromiso por el Respeto, la Protección de los Derechos Humanos en la Prestación del Servicio. Esta acción liderada desde

el Despacho del Ministro, en el que las servidoras, los servidores y contratistas de la entidad reafirman su actuación íntegra y transparente, reconociendo que la ciudadanía es el eje central y razón de ser del servicio público, y que esta actuación insta a respetar, proteger y promover los derechos fundamentales de todas las personas, sin discriminación alguna. Por lo tanto, existe una implicancia que como servidora y/o servidor se está en la capacidad de garantizar la igualdad, la dignidad y la libertad de todas las personas, sin importar su raza, género, religión, orientación sexual, discapacidad u otra característica personal. En este sentido se logró la firma del COMPROMISO POR EL RESPETO, LA PROTECCIÓN y CUMPLIMIENTO DE LOS DERECHOS HUMANOS EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO

2.) Pacto por los Derechos Humanos en contextos Empresariales, es un escenario promovido por la Defensoría del Pueblo al que han sido invitadas todas las entidades públicas. Desde el Ministerio lidera la Secretaría General y se vinculan las Secretarías Generales de las entidades adscritas al Sector, a través del cual se establece el pacto por la protección y respeto de los derechos humanos en el desarrollo de actividades empresariales. Este Pacto tiene como finalidad principal establecer acciones generales para el Estado y las empresas que permitan la apropiación local de los Principios Rectores Sobre Empresas y Derechos Humanos de Naciones Unidas. En este sentido, el Ministerio de Transporte como cabeza de Sector y las 8 entidades adscritas, en alianza con la Defensoría del Pueblo, firmaron el Pacto por los Derechos Humanos en Contextos Empresariales.

3.) Aportar la información institucional para la construcción del Informe Nacional para el Examen Periódico Universal (EPU) de Colombia, que, al ser una de las herramientas principales del Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas, concebido para asegurar un trato homogéneo a todos los países cuando se evalúan las situaciones de derechos humanos. El EPU es uno de los elementos clave del Consejo que recuerda a los Estados su responsabilidad de respetar y aplicar plenamente todos los derechos humanos y las libertades fundamentales. Por otra parte, es importante mencionar los derechos humanos, ya que han tenido una evolución en cuanto a su alcance, de manera que hoy se hace referencia a los derechos de primera generación que son fundamentalmente civiles y políticos, y sirven para proteger al individuo de los excesos del Estado.

En este contexto, las actividades de inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio público de transporte y su legalidad, como función permanente a cargo de la Supertransporte, permiten que la prestación de este servicio en sus diferentes modalidades, contribuyan con el disfrute de varios de

los derechos antes mencionados, como son, entre otros, la integridad física de los usuarios, la igualdad, la libertad de locomoción, la libertad de empresa, la garantía de los derechos de los trabajadores vinculados a las mismas, la garantía del debido proceso en las actuaciones que se adelantan por la entidad, el acceso a nuevas tecnologías para el ejercicio de la supervisión garantizando los derechos de los vigilados derivados del uso de los datos y la intimidad así como, la vigilancia para que la prestación del servicio de transporte sea un factor determinante en la solución de situaciones alimentarias, salud y bienestar.

De acuerdo con lo anterior, el cumplimiento de nuestra misionalidad propende por la protección de los derechos humanos en sus diferentes niveles, siendo el más importante la protección de la vida de los usuarios a través del seguimiento de las condiciones de seguridad en los servicios de transporte público de pasajeros y la supervisión de todos los actores.

15. Transversalización de la Política Pública de Equidad de Género para las Mujeres e inclusión de la perspectiva de género en el sector transporte

El Sector Transporte consciente de la necesidad de promover la igualdad sustantiva entre hombres y mujeres se ha comprometido a desarrollar acciones que le apuntan a la igualdad de género, por ello crea bajo la Resolución 2830 de 2019, el Comité Sectorial para la coordinación e implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género para las Mujeres y el cual fue actualizado bajo la Resolución 20223040064995 del 2022; cuyo objetivo se centra en el empoderamiento económico, político y social para cerrar las brechas de género, la eliminación de las violencias y las discriminaciones que afectan principalmente a las mujeres.

En el marco del pilar del fortalecimiento institucional del Comité Sectorial de Género, el Ministerio de Transporte logra implementar el programa Equipares Publico, cumpliendo con los estándares internacionales, benchmarks y medios de verificación de la plataforma Gender Equality Seal. En este sentido, en marzo de 2023 el Ministerio se posiciona a nivel nacional e internacional como primera entidad pública en obtener el Sello Plata por su compromiso con el cierre de las brechas de género e igualdad sustantiva entre hombres y mujeres con el reconocimiento del Programa Equipares Público - Sello de Igualdad de género otorgado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo – PNUD con

apoyo de la Vicepresidencia de la República- Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer, Departamento de Función Pública y Ministerio de Trabajo

En el pilar del derecho de las mujeres a una vida libre de violencias del Comité Sectorial de Género, el Ministerio de Transporte en cumplimiento con la Directiva Presidencial No. 1 de 2023 diseña el Protocolo para la prevención, atención y medidas de protección de todas las formas de violencia contra las mujeres y basadas en género y/o discriminación por razón de raza, etnia, religión, nacionalidad, ideología política o filosófica, sexo u orientación sexual o discapacidad y demás razones de discriminación en el ámbito laboral. Este protocolo se adopta bajo la Resolución 20233040028715 del 8 de julio de 2023. Adicionalmente, junto al equipo de Derechos humanos y la Subdirección de Talento Humano y la Secretaría General de la entidad se generan mesas de trabajo y alistamiento para la socialización del protocolo a todas las personas trabajadoras de la entidad.

Bajo este mismo pilar y en el marco del CONPES 4080 de 2022 “Política Pública de Equidad de Género para las Mujeres: hacia el desarrollo sostenible del país”, el Ministerio de Transporte viene desarrollando trabajo conjunto con el Instituto Nacional de Vías, Agencia Nacional de Infraestructura y la Superintendencia de Transporte con el fin de “Diseñar una estrategia para la prevención, atención y sanción social de la violencia contra las mujeres en el espacio público y el transporte haciendo especial énfasis en el acoso sexual”. Para esta estrategia el INVIAS y la ANI están formulando y adoptando códigos de conducta e instrumentos de cero tolerancia de las violencias contra las mujeres y explotación sexual hacia mujeres, niñas y adolescentes en los proyectos de infraestructura de transporte.

Así mismo, el Ministerio de Transporte estructura un documento preliminar del protocolo para abordar las violencias contra las mujeres, niñas, niños y adolescentes en el transporte, así como una matriz de acciones por el componente de prevención, atención y sanción social y propuesta de monitoreo y seguimiento al protocolo. Estos insumos sirvieron de base para adelantar los términos de referencia y contratación con los fondos de cooperación internacional Alemana para el Desarrollo GIZ – Promovis, de la consultora Fundación Despacio. Esta consultoría tiene como objetivo el diseño y publicación del Protocolo Nacional para el Abordaje de Violencias contra las Mujeres, Niñas, Niños y Adolescentes en el Transporte Carretero y Movilidad Activa.

En cuanto al pilar del cuidado como una apuesta de corresponsabilidad del Comité Sectorial de Género, desde la Agencia Nacional de Infraestructura,

Instituto Nacional de Vías y el Ministerio de Transporte en sintonía con la Ley 2281 de 2023 artículo 6 en el que crea el Sistema Nacional de Cuidado, participan en las mesas de trabajo con el Departamento Nacional de Planeación y la Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer para la estructuración del Plan de Acción del CONPES del Sistema Nacional del Cuidado; que busca crear, ampliar, regular y articular la oferta de servicios e infraestructura de cuidado para contribuir a la autonomía y el bienestar de las personas que requieren cuidado o apoyo, así como reducir el trabajo de cuidado no remunerado.

En el macro del pilar de transformación cultural del Comité Sectorial de Género p se han realizado capacitaciones a las personas trabajadoras de la entidad sobre una comunicación incluyente y no sexista. Igualmente, en el macro de las fechas conmemorativas de los derechos de las mujeres diversas se realizaron una serie de sensibilizaciones en torno a estas fechas (8 de marzo día internacional de la mujer, 22 de julio día del trabajo doméstico y de cuidado no remunerado y 28 de junio día del orgullo LGBTI). Adicionalmente, se viene trabajando en la preparación de la agenda sectorial para la conmemoración del 25 de noviembre, día internacional para la eliminación de las violencias contra las mujeres y sus 16 días de activismo.

16. Gestión del conocimiento

La implementación de la Política Institucional de Gestión del Conocimiento y la Innovación implica el desarrollo de los procesos colaborativos concernientes a la construcción de los mapas institucionales de saber. Así mismo, la articulación con la generación de escenarios de revisión y producción de la data concerniente a la estructura de la planta de la entidad, la configuración de espacio para la capacitación y garantía de la retención del saber institucional y la formulación del programa de liderazgo transformacional, coadyuban a materializar la retención, transferencia y maduración del conocimiento.

De igual forma, a través de Vulgarización de los saberes relacionados al Cambio Climático, se evidencia la dimensión de la Institucionalidad fortalecida, confiable e incluyente, dado que mediante el desarrollo de actividades de divulgación y capacitación, se garantiza el sensibilizar y socializar a servidoras, servidores y contratistas del Ministerio de Transporte el conocimiento relacionado con cambio climático, con el fin de establecer parámetros que permitan la toma de conciencia sobre la importancia de generar conductas cotidianas que posibiliten la adaptación y la mitigación.

Este proceso se materializa a través de la producción de un escenario de sensibilización -socialización denominado GOTAS DE SABER, en él se expresan el

conjunto saberes científicos-técnicos en relación al cambio climático, que a su vez son contrastados con el conjunto de imaginarios, afirmaciones y/o posturas que han gestado las personas en torno a esta misma realidad.

17. Desarrollo de Rueda de Innovación y Sostenibilidad

El 5 de octubre se realizó la “Séptima Rueda de Innovación y Sostenibilidad: Innovación regional; innovaciones para la transformación de la infraestructura de transporte, la conectividad y la competitividad regional del país”; la cual contó con la participación de 32 innovadores evaluados por un panel de expertos con amplia experiencia en área de la infraestructura.

Así mismo, se adelantó la publicación del informe de preselección de la 6ta rueda de innovación y sostenibilidad en la página web del invias, permitiendo así, continuar con el proceso de regulación de estas tecnologías preseleccionadas en el marco de lo establecido en la resolución No. 1536 del 2022.

A la fecha, han sido seleccionadas 79 de estas tecnologías para continuar en un proceso de regulación y, 49 han sido reguladas a través de una especificación general de construcción, que pueden ser aplicadas en más de 15 áreas del conocimiento: estabilización de suelos, geotecnia, concretos, asfaltos, túneles, seguridad vial, entre otros.

18. Trabajo con regiones

Se ha venido trabajando en un proceso de priorización de varios tramos viales, para poder optimizar el recurso y que de verdad se impacten las regiones donde se van a desarrollar, (priorización de Caminos Comunitarios para la Paz Total), para el cual se presentó un plan de trabajo que ha venido desarrollándose así:

- Se viene trabajando en las priorizaciones con la Federación de Municipios y de Departamentos, identificando tramos ya intervenidos.
- Se incluyó la priorización como ruta de trabajo y requisito para el impacto regional de los proyectos
- Se trabajó en el proyecto tipo vía terciaria para simplificar viabilizaciones, trabajando en reuniones con la oficina de Proyectos Tipo del DNP y con el INVIAS, buscando incluir las nuevas tecnologías que trabajó el INVIAS donde se desprenden 49 especificaciones técnicas. Para éste, se va a trabajar en la definición de la metodología para empezar a estructurar el proyecto tipo.

- Se trabaja articuladamente con el DNP, a quien se le presentó el plan, y se programan reuniones con control y seguimiento, así como con verificación de requisitos, para que la priorización de los corredores viales sea uno de los requisitos para viabilizar los proyectos.
- Se realizan capacitaciones a Entes Territoriales
- Se realiza capacitación a interventores.
- Se seguirá insistiendo en visita a los proyectos (Regionales)
- Se incluyo en la página del MT la priorización de los corredores
- Se incluyo en la página del MT la “Guía de estructuración de Proyectos”
- Exigir interventoría en EyD para proyectos de mayor cuantía y en proyectos a ejecutarse en vías secundarias - Hacer bolsa para E y D de los proyectos que se encuentran priorizados (Regionales) – Presentar proyectos como sector

Se tiene prevista una gran reunión con todos los gobernadores y alcaldes electos, para socializar el PND y la priorización de todos los tramos viales en los territorios, para que las inversiones no se continúen atomizando y de verdad tengan un impacto importante.

Gestión documental

El Ministerio de Transporte en el cumplimiento del plan de mejoramiento suscrito con el Archivo General de la Nación se encuentra adelantando el proceso de organización de los fondos documentales acumulados de las entidades liquidadas, etapa previa a la elaboración de las tablas de valoración documental.

A la fecha se han aprobado tres tablas de valoración documental, las cuales fueron trasladadas al Archivo General de la Nación para su verificación, validación y aprobación final. Estas son:

- Fondo Nacional de Caminos Vecinales - FNCV
- Instituto Nacional de Transporte y Tránsito – INTRA
- Instituto Nacional de Fomento Municipal - INSFOPAL

Paralelamente nos encontramos trabajando en el proceso de organización de los archivos de gestión, conforme a las tablas de retención documental, dando así cumplimiento al Plan de Gestión Documental vigente en el Ministerio.

Regalías

Dentro del acompañamiento a los territorios, se ha venido trabajando dentro del Grupo de Pronunciamientos Técnicos Especiales en la viabilización de proyectos a ser financiados por el Sistema General de Regalías.

A la fecha se han emitido 624 pronunciamientos técnicos correspondientes a 301 proyectos, de los cuales 98 proyectos cuentan con concepto favorable y suman un valor de 2,28 billones de pesos, 203 proyectos se continúan trabajando con las entidades para lograr ser llevados ante el OCAD para la asignación de recursos

Obras por Impuestos

Durante el periodo 2023 se han emitido 42 conceptos de viabilidad por un valor de 387 mil millones, de los cuales se vincularon al mecanismo con un contribuyente 22 proyectos por un valor de 225 mil millones. Se encuentran 7 en el Banco de la ART pero sin presentar solicitudes de vinculación y 13 que por las fechas no alcanzaron a entrar al banco de la ART.

Nos encontramos en meses de trabajo y revisión de 3 proyectos que se están presentando en prefactibilidad. Para que sean presentados para final de año e inicio de 2024 y que sean incorporados al mecanismo.

Actualmente no hay solicitudes de conceptos de viabilidad, pero se espera a inicios de diciembre y hasta febrero de 2024 se presenten un número mayor a 20 proyectos con posibilidades de incorporación al mecanismo, de acuerdo con lo conversado con el INVIAS

También se viene trabajando con el DNP y la ART, en la actualización del manual operativo para poder incluir y modificar algunas líneas de inversión que se tienen ahora mismo y que de acuerdo con el plan y las metas trazadas por el gobierno nacional, son necesarios para poder dinamizar el mecanismo aún más y así poder reducir riesgos a los contribuyentes y que haya una mayor participación del empresariado.

Dentro de las líneas de inversión adicionales, se está incluyendo el mantenimiento de vías terciarias, puentes y se busca incluir proyectos de dotación para temas de seguridad vial.

Se prevé que para el año 2024 se pueda tener un cupo CONFIS para la financiación de proyectos del orden de 1 billón de pesos, lo que generaría un aumento significativo frente al cupo asignado en el año anterior que fue de 800mil millones de pesos.

Contribución Nacional de Valorización

La ampliación de fuentes asociadas a proyectos de infraestructura además de una necesidad estratégica, ha generado una hoja de ruta, que en materia de contribución nacional de valorización entendida como *“... gravamen al beneficio adquirido por las propiedades inmuebles, que se establece como un mecanismo de recuperación de los costos o participación de los beneficios generados por obras de interés público o por proyectos de infraestructura, la cual recae sobre los bienes inmuebles que se benefician con la ejecución de estos ...”*, es un esfuerzo que se viene generando desde 2015 y que tuvo como hitos de avance en los dos gobiernos precedentes:

1.- La expedición de un capítulo en la ,contenido en la Ley 1819 de 2016, en el que se hace viable dicho mecanismo en relación con proyectos de infraestructura de transporte,

2.- La expedición del CONPES 3996 de 2020 de “l

3.- La adopción del Decreto Nacional 1255 de 2022 *“por medio del cual se adicionan los Libros 4 y 5 al Decreto número 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria, se adiciona el Capítulo 7 al Título 4 de la Parte 3 del Libro 2 al Decreto número 1068 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público y se reglamenta el inciso 2º del artículo 11 modificado por el artículo 45 de la Ley 383 de 1997 y los artículos 12, y 13 del Decreto Legislativo número 1604 de 1966, adoptado como legislación permanente por el artículo 1º de la Ley 48 de 1968 y los artículos 239 a 254 de la Parte XII de la Ley 1819 de 2016.”*.

A partir del empalme y una vez se posesionó el actual Gobierno se ha avanzado en tres líneas de acción:

1.- Primera línea de acción: Revisión del marco jurídico en materia de contribución nacional de valorización, a fin de identificar los aspectos que permitan hacer operativos los cobros optimizando los procedimientos y el régimen de administración de dicho instrumento, en un marco de justicia social y no regresividad tributaria, siendo las acciones concretas ejecutadas y en ejecución:

a.- Modificación Ley 1819 de 2016 a fin de hacer extensivo la posibilidad de cobro, a obras que ya se encuentren en etapa de operación, a lo que se procedió a iniciativa del Gobierno y fue aprobado por el Honorable Congreso, y ya es una

reforma legal, contenida en el artículo de la Ley 2294 de 2023 “por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”.”, que expresó:

“(…)

Artículo 280. Modifíquese el inciso segundo del artículo 249 de la Ley 1819 de 2016, el cual quedará así:

Artículo 249. Aplicación del Cobro de la Contribución.

(…)

La Contribución Nacional de Valorización se podrá aprobar y aplicar antes, durante y hasta cinco (5) años después del inicio de la operación del proyecto.

(…)”

b.- La modificación Decreto 1255 de 2022 en materia de CNV que permite superar las siguientes problemáticas al momento de hacer operativo el cobro:

- Habilita a todos los responsables de infraestructura como sujetos activos, lo que en el marco del actual decreto vigente es un asunto de necesaria resolución,
- Retoma la posibilidad de que la administración de los recursos obtenidos esté a cargo del Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FIP) o del sujeto activo del tributo (entidad responsable del proyecto de infraestructura) tal como lo dispone la Ley 1819 de 2016.
- Este proyecto de Decreto ha surtido los trámites de publicación para observaciones y se encuentra en fase final de ajustes con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público tendiente su envío a la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República para su adopción.

c.- Modificación del Decreto 1068 de 2015 a fin de ajustar el Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FIP) en el que los Ministerios de Hacienda Crédito Público y Transporte, se encuentran de acuerdo en la necesidad que su administración sea directamente contratada por el Ministerio de Hacienda y no esté a cargo de la FDN e igualmente que sea explícito que parte de los costos del capex de cualquier proyecto de infraestructura de transporte, incluye los costos asociados a estudios, análisis y estructuración de las fuentes de pago.

Este proyecto de Decreto a la fecha ya tiene una versión definitiva y dará en las próximas semanas, el trámite de publicación para observaciones, luego de lo cual continuará con los demás trámites tendientes a su adopción.

d.- Modificación de la Resolución 20223040043135 “Por la cual se adopta la metodología para la calificación de proyectos de infraestructura de transporte susceptibles de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización”, expedida por el Ministerio de Transporte y que se ha definido como necesaria a fin de hacer más operativo, equitativo y progresivo el cobro.

En la actualidad, este proyecto de resolución se encuentra en fase de publicación para recibir observaciones ciudadanas y continuar con el trámite tendiente a su adopción.

2.- Segunda línea de acción. Agotamiento integral del procedimiento tendiente a aprobar el cobro de contribución nacional de valorización de la vía Cartagena – Barranquilla a cargo de la ANI e INVÍAS.

Desde la llegada del nuevo gobierno, dió inicio al trámite de cobro de contribución nacional de valorización sobre la vía aquí referida el cual fue surtido integralmente, de conformidad con el proceso establecido en la Ley 1819 de 2016 y el Decreto reglamentario 1255 de 2015 y consistente en:

- Recomendación por parte del comité de calificación y priorización de la contribución nacional de valorización,
- Aprobación del cobro recomendado por el comité, por parte del consejo directivo del INVÍAS
- Emisión del acto administrativo por el cual el director general del INVÍAS aprobó el cobro de dicha contribución, previo el agotamiento de los dos pasos – requisitos anteriores.

A la fecha, y de conformidad con el marco jurídico vigente, el INVÍAS se encuentra en el proceso técnico de distribución del cobro a fin proceder al cobro.

3.- Tercera línea de acción. Cuantificación - Estimación detallada de los posibles recaudos de contribución nacional de valorización para: 19 proyectos priorizados ANI y 42 proyectos INVÍAS.

- En la actualidad, nos encontramos desde el sector, realizando el trabajo de cálculo de los posibles recursos a obtener en el referido número de proyectos, siendo destacable señalar que en una estimación inicial el potencial de recaudo en los 19 proyectos ANI se calculan entre 17 a 20 billones de pesos.

- Este trabajo requiere insumos técnicos que a la fecha se encuentran en depuración a partir de la obtención y procesamiento de la información catastral con el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, la información registral que en un trabajo de interoperabilidad estamos adelantando sectorialmente con la Superintendencia de Notariado y Registro y de la obtención de la información que en materia de ordenamiento territorial debe obtenerse con los municipios por donde pasan las vías objeto de esta estimación.

Fondo de Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina- FSSG

El artículo 130 de la Ley 488 de 1998, entre otros, crea el Fondo de Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina, y establece 8 departamentos como beneficiarios (Amazonas, Chocó, Guainía, Guaviare, Norte de Santander, San Andrés, Vaupés y Vichada), asimismo delega al Ministerio de Transporte como administrador de dichos recursos.

En concordancia con lo anterior, para el periodo correspondiente a los meses de junio de 2022 a junio de 2023, se expidió la resolución No.20223040058635 a través de la cual, se transfieren recursos a cada uno de los departamentos beneficiados del FSSG por valor de 3.035.133.148,75 para un total transferido en la vigencia 2022 correspondiente a \$24.281.065.190, para financiar proyectos de infraestructura de transporte, incluyendo zonas específicas para atención de comunidades étnicas, de acuerdo a lo establecido en la normatividad vigente.

Para la vigencia 2023, se tienen recursos totales para transferir por concepto del FSSG de 3.125.000.000 a cada departamento, para un total de \$25.000.000.000, previo cumplimiento de lo establecido en la normatividad vigente, entre otros, la Resolución 1311 de 2018. Con corte a 30 de junio de 2023, se recibieron 13 proyectos de infraestructura de transporte los cuales ya fueron revisados y se encuentran en proceso de subsanación de observaciones por parte de los departamentos beneficiarios.

Sentencia T-302 de 2017 Guajira

La Sentencia T - 302 de 2017, declara el estado de cosas inconstitucionales en relación con el goce efectivo de los derechos fundamentales a la alimentación, a la salud, al agua potable y a la participación de los niños y niñas del pueblo Wayúu, y establece órdenes para superar los mismos.

En el segundo semestre del año del 2022, en cumplimiento del Auto 696 del 26 de mayo del 2022, que ordena un Plan de Acción de Emergencia, el sector

movilidad concertó dicho plan con la comunidad en sentido de atender puntos críticos con un presupuesto requerido para su desarrollo de 30 mil millones de pesos, 7.500 millones por cada uno de los municipios de Manaure, Maicao Uribia y Riohacha, asimismo se dio inicio a la realización de mesas de identificación de vías y priorización de puntos críticos con la comunidad Wayuu en los 4 municipios.

En el primer semestre del año en curso, se terminaron las mesas de identificación de vías, priorización de puntos críticos y se realizaron las visitas técnicas de manera conjunta con la comunidad para evidenciar necesidades y generar presupuestos. Actualmente, el INVIAS suscribió convenio con Findeter y se encuentra en proceso de celebración del contrato tripartito para que a través de esta financiera se realice la contratación de las obras e interventoría, se espera iniciar ejecución de obras en el mes de agosto de 2023.

El 4 de julio de 2023, “La Corte Constitucional expidió Auto 1290, el cual declara el cumplimiento BAJO, de lo ordenado en el Auto 696 de 2022 y en consecuencia NO APROBAR el Plan provisional, ordenando a su vez remitir un Plan de Acción Integrado y Unificado, que cumpla con los parámetros indicados en el Auto, el cual deberá presentarse en un término máximo de un mes y medio improrrogable”. A la fecha nos encontramos retomando proceso de articulación con los entes territoriales para socializar actividades realizadas por el sector en cumplimiento del Auto 696 del 2022 y compartir insumos correspondientes.

Acuerdos Paro Cívico de Buenaventura

En el marco de lo establecido en el Decreto 1402 de 2017, mediante el cual se crea la Comisión de Seguimiento al Acuerdo del Paro para Vivir con Dignidad y Paz, se establecieron compromisos para el sector transporte. Al inicio de este gobierno, a nivel general, el cumplimiento de los compromisos del orden nacional, no superaban el 6%; desde el mes de diciembre de 2022 y hasta el 30 de octubre de 2023, se han generado estrategias a nivel interinstitucional con la participación activa de los líderes del Comité del paro que han permitido obtener logros a corto plazo, adelantar gestiones y establecer rutas críticas para dar cumplimiento a los acuerdos.

- Entrega oficial y pública del Embarcadero Turístico al Distrito de Buenaventura (2.2.3.F.): Cumplido. A través de la figura de contrato de comodato 1572 de 2022 por 5 años, se realizó entrega del embarcadero turístico del Inviás al Distrito de Buenaventura, el 30 de noviembre de 2022. En proceso plan de funcionamiento y sostenibilidad del embarcadero para lo cual se avanza en la construcción de la ruta crítica y respecto de la

Rehabilitación del embarcadero, se realizó gestiones con Fonbuenaventura, quienes financiarán la consultoría para esta actividad.

Por otro lado, se elaboró concertadamente entre el Mintransporte -MT, INVIAS, FONTUR, FONBUENAVENTURA, Alcaldía Distrital y Mesa del Comité de Paro Cívico, los términos de referencia para el Diagnóstico del Mantenimiento y/o Rehabilitación del Embarcadero Turístico de Buenaventura y los Estudios y Diseños para la ampliación del mismo. Proyecto presentado por la Alcaldía a FONBUENAVENTURA mediante código BPIN No. 2023761090130. Respecto al Plan de sostenibilidad se viene articulando con el IGAC y el Distrito, la concertación de la ruta crítica, sobre estudio jurídico del embarcadero, para identificar la dirección oficial del embarcadero turístico y poder registrarla en el contrato de comodato suscrito entre INVÍAS-ALCALDÍA.

- Entrega oficial del inmueble donde funcionó la extinta zona franca y su incorporación al desarrollo urbano, económico y social de Buenaventura (1.1.C.): se han adelantado varias reuniones interinstitucionales y con la Sociedad Portuaria de Buenaventura y se ha compilado información jurídica para definir alternativas respecto de la entrega o no del inmueble denominado Antigua Zona Franca al Distrito de Buenaventura. Actualmente en estudio, en la jornada Décima de seguimiento a los acuerdos del PCB 2017, realizada el día 7 de julio de 2023 en territorio, el MT elaborará y presentará por parte del Invias un proyecto de LEY al Congreso de la República, para que se expida una nueva ley que MODIFIQUE el artículo 115 de la Ley 1617 de 2013 por la cual se expidió el Régimen para los Distritos Especiales.
- Rehabilitación y recuperación carpeta asfáltica de la Avenida Simón Bolívar – Cabal Pombo 4001VLA con toda su infraestructura, (Kilometro 0 al 15) y del espacio público peatonal. Acuerdo 1.15 numeral (2.2.1.A.): Se logró el cumplimiento parcial del acuerdo con la terminación de la rehabilitación de 4,6 km de la vía por parte del INVÍAS, contrato terminado el 28 de febrero de 2023, quedando pendiente la terminación de las obras de urbanismo, de lo cual en la presente vigencia el INVÍAS estructurará los estudios previos para la contratación de diseño urbanístico y amoblamiento urbano, previa concertación con el CPCB. Igualmente se realizó la entrega del corredor por parte del INVÍAS a la ANI, el día 18 de abril de 2023. Actualmente la ANI realizó intervenciones prioritarias en todo el corredor unidad funcional 1 de la APP 004 de 2022 con corte al 17 de agosto de 2023.
- Rehabilitación y recuperación carpeta asfáltica de la Avenida Simón Bolívar – Cabal Pombo 4001VLA con toda su infraestructura, (Kilometro 0 al 15) y del espacio público peatonal. (ANI - INVÍAS). De acuerdo con lo establecido en el contrato las obras de rehabilitación deberán iniciar en agosto de 2024, sin embargo la mesa TVI (Territorio, Vivienda e Infraestructura) ha solicitado que dichas actividades se inicien en el mes

febrero de 2024, solicitud que a la fecha ha sido considerada como no procedente, dado lo establecido en el contrato.

Acuerdos Paro Cívico de Chocó

Durante la vigencia se han liderdi mesas de trabajo para dar cumplimiento a los siguientes compromisos adquiridos por el sector transporte con el Comité Cívico Departamental por la Salvación y Dignidad del Chocó, en línea con lo establecido en el Decreto 749 de 2018 modificado por el Decreto 063 de 2020:

- Terminación pavimentación vías Quibdó - Medellín y Quibdó - Pereira: desde el periodo de noviembre de 2022, se vienen realizando diferentes Mesas de trabajo con las comunidades del Chocó y el Ministerio del Interior atendiendo las dificultades étnicas, debido a los pasivos sociales, de contratos anteriores y al estado de la vía. Con una inversión de \$1.01 Billones de pesos se avanza en la pavimentación de estas vías. La fecha proyectada de finalización de los contratos actuales es diciembre de 2023. Se solicitarán recursos adicionales para terminar la pavimentación de aproximadamente 11 km en el corredor Quibdó - Medellín y 6 km en el corredor Quibdó - Pereira.
- Ánimas - Nuquí, Tramo 5 entre Las Ánimas y El Afirmado: Se encuentra en etapa de reconstrucción con un avance del 60%. La meta es 10 km pavimentados y 55 km de mantenimiento. La fecha de finalización es julio de 2026 con recursos de \$53.000 millones.
- Realizar los Estudios y Diseños del Corredor sostenible Ánimas - Nuquí, incluyendo los ramales de conexión a este corredor: proyecto en ejecución desde el 21 de febrero de 2022, el cual está en elaboración de metodologías de estudios particulares de acuerdo a los entregables del proyecto. El recurso disponible es \$15.748 millones. La fecha terminación es el 30 de noviembre de 2023, y se proyecta prórroga a diciembre de 2023, ampliando la cobertura. A la fecha cuenta con un avance del 67%
- Realizar los estudios y diseños fase III para la navegabilidad del río Atrato: Se finalizó con recursos de \$4.250 millones. En el segundo semestre de 2022 se realizó la socialización del resultado de la consultoría y a la fecha se encuentra terminada. A la fecha se encuentra en estructuración el mantenimiento con el Dragado de las bocas de acceso desde el golfo de Urabá por valor de \$28.500 millones y el estudio y diseño de detalle del muelle fluvial de carga de Quibdó por valor de \$70.000 millones.
- Realizar los estudios y diseños de factibilidad del río San Juan y Prefactibilidad del río Baudó: Estudios terminados con un recurso de \$730 millones. Se socializaron y recibieron en su totalidad en el segundo

semestre de 2022. Como resultado de la consultoría, se han priorizada para ser atendidos en el cuatrienio, Estudios y diseños de obras de protección en el río San Juan fase II. Así mismo se estructura el Estudio y diseño de obras de protección en el río San Juan fase II por valor de \$2.000 Millones. Así mismo en el Río Baudó, para el ser atendidos a partir del 2024, se estructura el Diagnóstico de mantenimiento y/o mejoramiento de 4 muelles por valor de \$81 Millones y la Construcción de 9 muelles fluviales por valor de \$27.000 Millones y Mediante Contrato Interadministrativo se realiza la Revisión, ajuste y complementación de estudios de prefactibilidad diseños fase III para la navegabilidad del río Baudó. Por valor de \$2.000 Millones.

- Muelles en los municipios de Atrato (Yuto), Lloró, Bellavista (Bojayá), Sipí y Medio Baudó (Puerto Melúk): actualmente se avanza en la construcción de los muelles fluviales en los municipios de Atrato 95%(Yuto) y Lloró 100%, Bellavista 80% (Bojayá), Sipí 60%y Medio Baudó 50% (Puerto Melúk) se estima finalización para el mes de diciembre de 2023.
- Atención a red terciaria: con el acompañamiento de la Subdirección de Vías Regionales y Dirección Territorial Chocó se avanza al 10% de los 11 km a pavimentar con \$11.700 millones.

VI. ACTORES PARA EL CAMBIO

1. Reparación integral de víctimas

Sistema nacional de Atención y Reparación Integral a las Víctimas -SNARIV

Se realiza el acompañamiento a la SNARIV, para el retorno de la Comunidad Embera Tahami al Corregimiento del Alto Andágueda en el municipio de Bagadó Chocó. Para lo anterior se han realizado visitas a territorio y se asiste a las reuniones de seguimiento para evaluar el avance de los compromisos adquiridos por el gobierno nacional. Frente al sector transporte se adquirió el compromiso de realizar mejoramiento de la vía de acceso, mediante la atención de puntos críticos, para lo cual el Invias en diciembre de 2022 suscribió convenio con la gobernación de Risaralda por valor de \$3.000 millones.

En el marco del Auto 005 de 2009 en el departamento del Chocó los días 24 y 25 de agosto de 2023 en el consejo comunitario de San Francisco e Ichó del municipio de Quibdó solicitó el mejoramiento y construcción de la vía que conduce del corregimiento de Tutunendo hasta su comunidad la cual está a cargo de la red terciaria del INVIAS.

Además, en el departamento de Nariño municipio de la Tola los días del 04 al 07 de octubre de 2023 se realizó acompañamiento a los, los consejos comunitarios de Río Nerete, Progreso del Campo, La Esperanza, Playas Unidas y Punta Mulatos que requieren en su mayoría la construcción de muelles y puentes.

Se acompañó reunión de seguimiento del Auto 894 de 2022 de la Sala de Seguimiento a la T-025 de 2004 de la Corte Constitucional municipio Samaniego, Nariño, con apoyo del INVIAS, se presentó oferta institucional.

Se acompañó la reunión de seguimiento a la Orden 3ra del Auto 005 del 2009 - Consejos Comunitarios de Comunidades Negras municipio de Guapi – Cauca, con apoyo del INVIAS, se presentó oferta institucional.

Se acompañó a la SNARIV en la Convocatoria en cumplimiento de la orden 3 del Auto 005 del 2009 y la orden 4 del Auto 073 de 2014 proferidos por la Corte Constitucional y la ornada de Protocolización de los Planes Específicos de Prevención, Protección y Atención para los Consejos Comunitarios de La Soledad, Paimadó y Juradó ubicados en el Departamento de Chocó y Yurumanguí en el Departamento de Valle del Cauca, los días 14, 15 de agosto de 2023 y los días 4,5,6,7 y 8 de septiembre de 2023.

Se acompañó a la SNAIV en la jornada de Preparación sesiones técnicas ante la Corte Constitucional –Informe ECI Anual 2023 - NodoÉtnico Derechos Colectivos, En virtud de lo dispuesto en el Auto 310 y 1291 de 2023, los invitamos a participar en las mesas técnicas del nodo de Derechos Colectivos, el martes 10 y miércoles 11 de octubre de la presente vigencia, las cuales se llevarán a cabo en las instalaciones de la Unidad para las Víctimas (Carrera 85D No. 46ª-65 Complejo Logístico San Cayetano).

2. Pueblos y comunidades étnicas

Se acompañó la concertación y protocolización en el espacio Nacional de Consulta Previa, "Colombia, Potencial mundial de la vida" 2023 – 2026. Se participó en los diferentes espacios de diálogo con comunidades étnicas frente a las movilizaciones de las comunidades en el territorio nacional (NARP e Indígenas), en donde se acordó:

- Comunidades NARP: Se acuerda destinar el 22,5% de los recursos que se asignen al sector para atender vías regionales; destinar el 25% de los recursos asignados al INVIAS para la intervención de infraestructura fluvial y realizar capacitaciones en materia de

contratación para la ejecución de proyectos de mejoramiento y mantenimiento de vías terciarias.

Como resultado de las 24 reuniones entre el Ministerio de Transporte, INVIAS y la Comisión II de las NARP, el INVIAS definió recursos por \$102.000 millones para las comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales y Palenqueras, en ese sentido y en cumplimiento de lo pactado en la consulta previa del PND 2023 – 2026, la comisión II de las comunidades priorizó 48 vías, localizadas en 20 Departamentos, de las cuales INVIAS realizó 20 visitas técnicas (Nariño, Valle del Cauca, Putumayo, Risaralda y Chocó). Además, priorizaron 85 intervenciones fluviales en 9 departamentos. Por otro lado, se evalúan alternativas jurídicas para la ejecución de los recursos por parte de las comunidades en la vigencia 2023.

- Comunidades Indígenas: Se acuerda destinar el 6% de los recursos que se asignen al sector para atender vías regionales.

En el marco de lo pactado por el sector, en la consulta previa con las comunidades indígenas MPC – Mesa Permanente de Concertación, se han llevado a cabo mesas técnicas entre el equipo técnico y jurídico de la MPC, INVIAS y Mintransporte para revisar el marco normativo jurídico que permita realizar la contratación de los proyectos con las comunidades indígenas que hacen parte de la MPC. A la fecha nos encontramos a la espera que la secretaria técnica de la MPC (ONIC, OPIAC, CONFEDERACION INDENA TAYRONA, AICO y GOBIERNO MAYOR) envíe las priorizaciones de vías o caminos ancestrales para la vigencia 2023, para hacer las visitas técnicas en territorio y así definir los recursos por parte del INVIAS, Asimismo respecto de los planes viales municipales, a partir de febrero de 2023, se está incluyendo el capítulo indígena para cumplir con este acuerdo.

Por otro lado y cumpliendo los acuerdos pactados en el Plan Nacional de Desarrollo anterior, el Ministerio de Transporte realizó el Convenio No.618 de junio de 2023 con la ONIC, con objeto: “Aunar esfuerzos para fortalecer y mejorar la gestión técnica institucional de las entidades territoriales, a través de la realización de capacitaciones, apoyo técnico y acompañamiento en el marco de los compromisos adquiridos en la mesa permanente de concertación - MPC Indígena, para el año 2023” a través del cual se realizará entre otros el levantamiento de 2000 km de vías camineras, en 5 macrorregiones del territorio colombiano.

Consejo Regional Indígena del Cauca – CRIC

El Ministerio de Transporte gestionó para vigencia 2023 la suma de \$ 15.000 millones de pesos que se ejecutarán por el INVIAS para la intervención de los tramos priorizados y concertados por el Programa Económico Ambiental del – CRIC

- Comunidades Rom: No hay compromisos por parte del sector.

3. Discapacidad

Frente a las personas con discapacidad, durante lo corrido de este gobierno se han realizado diferentes acciones como la participación en la elaboración de la política de la vejez y el envejecimiento en la cual el sector transporte presento 5 acciones que fueron consolidadas y presentadas a todo el gobierno y sociedad civil por parte la Dirección de Transporte y Tránsito en el Ministerio de Salud, el 24 de marzo del presente año.

Posterior a esto, desde el ministerio de salud se publicaron para consulta y comentarios de la ciudadanía, producto de esto, desde el ministerio de transporte lideramos los ajustes realizados a las 5 acciones dejando como definitivas las siguientes:

- Adoptar estrategia para fortalecer la adaptabilidad, la accesibilidad y la seguridad vial en la infraestructura de transporte a cargo del INVIAS con enfoque diferencial. A cargo de INVIAS.
- Brindar acompañamiento técnico para incorporar las condiciones de movilidad de las personas mayores en los estudios de movilidad y hacer seguimiento a su implementación. A cargo del Ministerio de Transporte.
- Brindar asistencia técnica para la aplicación de tarifas diferenciales y/o subsidios para las personas mayores en el transporte público de pasajeros y hacer acompañamiento a su implementación. A cargo del Ministerio de Transporte.
- Adelantar un estudio que permita identificar las barreras de movilidad que afectan la seguridad vial de actores con movilidad reducida e identificar estrategias que sean efectivas para mitigar dichas barreras y mejorar las condiciones de seguridad vial con enfoque de accesibilidad universal, que incluya estrategias con enfoque diferencial. A cargo de la ANSV.
- Realizar proyectos de infraestructura de transporte que incluyan criterios de accesibilidad universal. A cargo de INVIAS.
- Por otro lado, se expidió la circular externa 20224000000287 del 29 diciembre del 2022 con asunto: Solicitud de información - Accesibilidad del Servicio de transporte.
- Se expidió circular externa No 20234200000167 del 28 de abril de 2023, dirigida a los organismos de tránsito y de apoyo al tránsito, con las directrices y socialización de la Resolución No. 20223040030355 del 31 de mayo de 2022.

- Se logró obtener dos capacitaciones sobre cultura sorda dictadas por el ISOR debido a la entrada en vigencia de la resolución No. 20223040030355 del 31 de mayo de 2022, las cuales se realizaron de manera virtual los días 29 y 31 de mayo del presente año y se contó con la participación de organismos de apoyo al tránsito de distintas zonas del país, así como el acompañamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

VII. NUESTRA RELACIÓN CON EL CIUDADANO

El Ministerio de Transporte realizó la Feria de trámites y servicios “El Sector Transporte te Conecta” en 20 ciudades capitales del país y 27 municipios, con la cual logramos llegar a 19.110 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 “Juntémonos, el festival para tejer lo público” liderada por el Departamento Administrativo de la Función Pública DAFP y que tiene como objetivo consolidar espacios de dialogo, de saberes, participación ciudadana y llevar la oferta institucional de las entidades públicas al territorio. Con esta estrategia estuvimos presentes en los municipios de Ataco (Tolima), Tadó (Chocó), Puerto Guzmán (Putumayo) y Venecia (Cundinamarca), impactando a 293 ciudadanos, en temas como:

1. Expedición y renovación de licencias de conducción.
2. Comparendos.
3. Uso de la plataforma RUNT (, habilitación de organismos de apoyo al tránsito y registro de vehículos).
4. Uso de los canales de atención del Ministerio de Transporte.

Así mismo, en el marco de las juntanzas realizada en los Municipios de Ataco y Hacarí se realizaron actividades de capacitación virtual en temáticas de interés para esos territorios como señalización, foto detección y convalidación de licencias de conducción en las cuales participaron **3.496 ciudadanos y ciudadanas**.

Continuamos trabajando en la estrategia Educación vial para niños, niñas y adolescentes “Mintransporte al Cole”, 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 4.312 niños, niñas y adolescentes

de colegios de Bogotá, Ataco (Tolima), Hacarí (Norte de Santander) y Puerto Guzmán (Putumayo) y Venecia (Cundinamarca).

Durante el 2023, se han realizado cinco espacios de capacitación virtual para la ciudadanía, en los cuales han participado 2.685 ciudadanos y ciudadanas, en temáticas de interés como homologación, convalidación de licencia de conducción, permiso de circulación de carga libre, transporte especial, y uso de canales de atención del Ministerio de Transporte.

Garantizamos el derecho de acceso a la información por parte de los ciudadanos, estamos dando cumplimiento al programa de gestión documental y administración de archivos, con el fin de contar con instrumentos que permitan la publicación y consulta de la información dispuesta por el Ministerio de Transporte en los diferentes canales de atención.

Por otra parte, se diseñó y está en marcha una estrategia que le permita al Ministerio de Transporte tener una agenda propia en el territorio y que convoque a diversos actores para mantener un diálogo permanente sobre temas de interés. Se trata de la implementación de una serie de acciones que propicien, mantengan y garanticen un diálogo directo con los actores regionales (comunidad, entes territoriales, gremios y asociaciones, entre otros), a partir de una agenda propia, pero flexible, encaminada a avanzar en el desarrollo de los proyectos de infraestructura estratégica, así como en la profundización de la participación ciudadana y la democracia. En específico se busca:

- Acercar al MT al territorio
- Anticipar para prevenir posibles acciones de hecho en torno a la infraestructura
- Proponer una agenda propia y flexible
- Propiciar un diálogo sistemático con diversos actores
- Comunicar de forma estratégica el desarrollo de los proyectos
- Innovar procesos de rendición de cuentas
- Construir participación ciudadana, fortalecer y profundizar la democracia
- Responder a las regiones y comunidades
- Apoyar a las instituciones en la ejecución de los proyectos
- Construir mancomunadamente la Paz Total
- Aportar a la Convergencia Regional y Ordenamiento del Territorio Alrededor del Agua y Justicia Ambiental

VIII. APORTES A LA CONSTRUCCIÓN DE LA PAZ

En cumplimiento del compromiso derivado de la Reforma Rural Integral (RRI) establecida en el primer punto del Acuerdo de Paz, se encomendó al Sector Transporte el diseño e implementación de un Plan Nacional de Vías Terciarias. En ese orden, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 3260 de 2018 *“Por la cual se adopta el Plan Nacional de Vías para la Integración Regional – PNVIR”*. La cual tiene como propósitos lograr la integración regional, acceder a los servicios sociales y a los mercados, incidir favorablemente sobre el precio de los alimentos como garantía del derecho a la alimentación y mejorar el ingreso de la población campesina.

Así mismo, mediante la referida Resolución, se adoptaron los criterios técnicos, económicos, sociales y ambientales y se formuló la matriz para desarrollar los planes viales municipales – PVM, lo cual permite identificar los corredores estratégicos y priorizar las intervenciones, para lograr el uso óptimo de los recursos disponibles y mantener los corredores transitables. Esta actividad finaliza con la aprobación del documento del PVM, por parte del Ministerio de Transporte.

En ese sentido, en el periodo comprendido entre el mes de diciembre de 2022 al mes de octubre de 2023 se aprobaron planes viales de 52 municipios de los cuales 1 es PDET. Por otro lado, es preciso señalar que en dicho periodo, se ha adelantado capacitaciones, mesas de trabajo y todas las gestiones pertinentes en 261 municipios para la priorización de la infraestructura de transporte de su competencia teniendo en cuenta los criterios PNVIR.

IX. PRESUPUESTO DEL SECTOR 2023

1. Presupuesto 2023

La ley 2276 de 2022 apropia recursos para la vigencia fiscal de 2023 al sector transporte por un total de \$14,7 billones de los cuales \$1,57 billones corresponden a funcionamiento, \$2,9 billones a servicio de la deuda y \$ 10,37 billones a inversión.

Durante la vigencia se ha contado con adiciones e incorporaciones en el presupuesto del sector con lo cual al corte 31 de octubre la apropiación del sector ha incrementado a \$ 16,24 billones. En la tabla a continuación, se muestra la apropiación inicial y vigente al corte para los 3 conceptos de gasto.

GASTO	APR. INICIAL	APR. VIGENTE
FUNCIONAMIENTO	1.570.120	1.620.578
DEUDA	2.852.286	3.352.286
INVERSIÓN	10.367.820	11.263.740
TOTAL	14.790.227	16.236.605

Fuente: Adaptado de SIIF NACIÓN.

Tabla 3: Presupuesto 2023 inicial y vigente por tipo de gasto en millones de pesos.

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

ENTIDAD	FUNCIONAMIENTO	DEUDA	INVERSIÓN	TOTAL
ANI	113.938	3.220.002	5.324.021	8.657.961
ANSV	25.162	68	147.204	172.434
CRIT	1.246	0	0	1.246
INVIAS	232.107	114.793	4.285.192	4.632.091
MT	316.577	13.357	139.944	469.878
SUPERTRANSPORTE	48.336	916	17.460	66.713
AEROCIVIL	868.272	3.150	1.335.983	2.207.405
UPIT	14.940		13.936	28.876
TOTAL	1.620.578	3.352.286	11.263.740	16.236.605

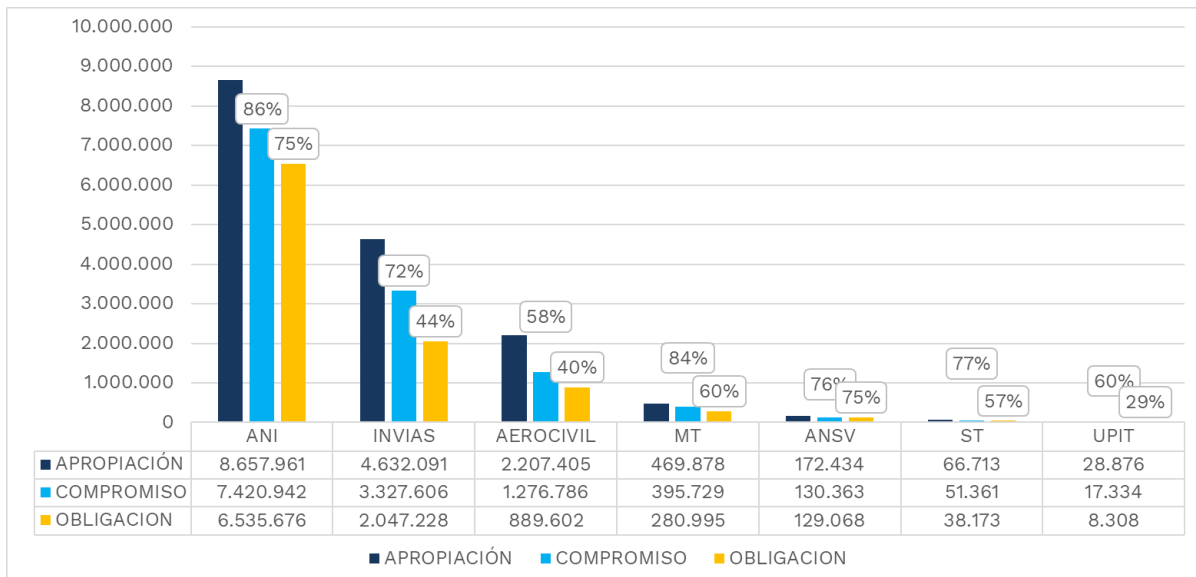
Fuente: Adaptado de SIIF NACIÓN.

Tabla 4: Apropiación 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 2023 es la Agencia Nacional de Infraestructura con apropiación de \$8,7 billones, seguido por INVIAS con \$4,6 billones, Aerocivil con \$ 2,2 billones, Mintransporte con \$ 469.878 millones. Estas cuatro entidades administran el 98,3% del presupuesto del Sector Transporte.

Ejecución presupuesto 2023

De los \$ 16,24 billones asignados al sector con corte al 31 de octubre, se han comprometido \$ 12,6 billones y obligado \$ 9,9 billones. A continuación, se muestra el detalle de ejecución por entidad.

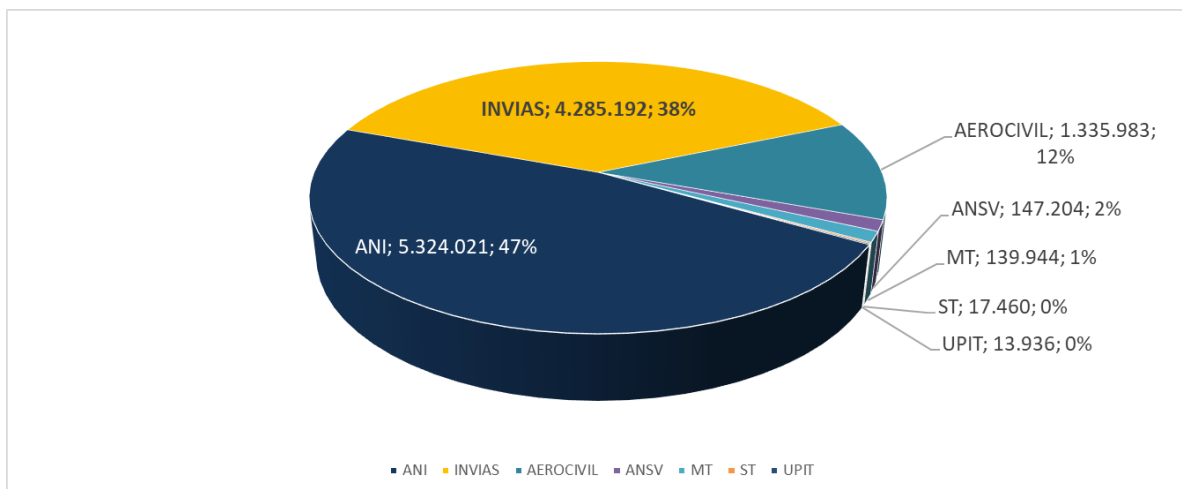


Fuente: Adaptado de SIIF NACIÓN

Gráfica 2: Ejecución presupuesto 2023 (funcionamiento + deuda + inversión) por entidad Sector transporte. Cifras en millones de pesos.

Ejecución presupuesto inversión 2023

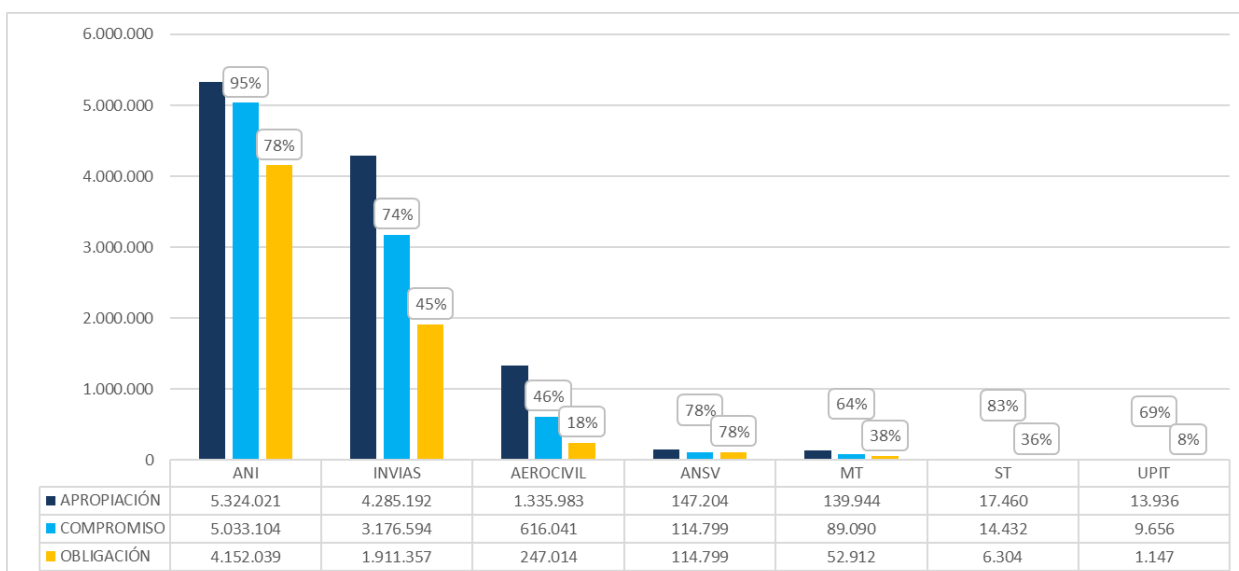
Para 2023 la apropiación de inversión del Sector Transporte es de \$ 11,2 billones, el 97% del presupuesto de inversión del Sector es administrado por INVIAS, ANI y Aerocivil, en la gráfica a continuación se muestra la proporción de recursos de inversión por entidad dentro del presupuesto de inversión 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 31 de octubre de 2023 la ejecución es \$ 9,05 billones comprometidos y \$ 6,49 billones obligados, esto es 80% y 58%, 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 2023. Cifras en millones de pesos.

X. ESTADOS FINANCIEROS

Los estados financieros y su respectivo informe contable a junio del 2023 se pueden consultar en:

<https://mintransporte.gov.co/publicaciones/4093/contabilidad/>

XI. ANEXOS

Anexo 1: Municipios intervenidos

Acacías, Acevedo, Agua de Dios, Aguachica, Aguadas, Aguazul, Agustín Codazzi, Aipe, Albán, Albania, Alcalá, Aldana, Alejandría, Algeciras, Altamira, Alvarado, Amagá, Amalfi, Ambalema, Anapoima, Ancuya, Andalucía, Andes, Anolaima, Anorí, Anserma, Ansermanuevo, Anzoátegui, Apartadó, Apía, Apulo, Aquitania, Aracataca, Aranzazu, Arauca, Arauquita, Arbeláez, Arboleda, Arboletes, Arcabuco, Argelia, Arjona, Armenia, Armero, Ataco, Balboa, Baranoa, Baraya, Barbosa, Barichara, Barranca de Upía, Barrancabermeja, Barranquilla, Belalcázar, Belén, Belén de Los Andaquíes, Belén de Umbría, Bello, Beltrán, Betulia, Bituima, Boavita, Bochalema, Bogotá, D.C., Bojacá, Bolívar, Bosconia, Boyacá, Briceño, Bucaramanga, Buenaventura, Buenavista, Buesaco, Bugalagrande, Cabrera, Cabuyaro, Cáchira, Caicedonia, Cajamarca, Cajibío, Cajicá, Calamar, Calarcá, Caldas, Caldono, Cali, Calima, Caloto, Campo de La Cruz, Campoalegre, Candelaria, Caparrapí, Cáqueza, Carmen de Apicalá, Cartagena de Indias, Cartago, Casabianca, Castilla La Nueva, Caucasia, Cereté, Cértégui, Chachagüí, Chaparral, Charalá, Chía, Chigorodó, Chinácota, Chinavita, Chinchiná, Chipaque, Chiquinquirá, Chitagá, Chivatá, Chivor, Choachí, Chocontá, Ciénaga, Ciénaga de Oro, Ciénega, Cimitarra, Circasia, Cisneros, Ciudad Bolívar, Clemencia, Cocorná, Coello, Cogua, Colombia, Colón, Cómbita, Condoto, Contadero, Copacabana, Coper, Córdoba, Corinto, Corozal, Cota, Covarachía, Coveñas, Coyaima, Cuaspud Carlosama, Cubarral, Cucutilla, Cumaral, Cumbal, Curillo, Curumaní, Dabeiba, Dagua, Donmatías, Dosquebradas, Duitama, El Bagre, El Banco, El Carmen, El Carmen de Atrato, El Carmen de Bolívar, El Carmen de Chucuri, El Carmen de Viboral, El Cerrito, El Colegio, El Copey, El Doncello, El Dorado, El Paso, El Playón, El Rosal, El Santuario, El Tambo, El Zulia, Elías, Entrerríos, Envigado, Espinal, Extranjero, Facatativá, Filadelfia, Filandia, Flandes, Florencia, Florián, Florida, Floridablanca, Fómeque, Fonseca, Fortul, Fosca, Fresno, Frontino, Fuente de Oro, Fundación, Funes, Funza, Fusagasugá, Gachancipá, Gachetá, Galapa, Garagoa, Garzón, Génova, Gigante, Ginebra, Girardot, Girardota, Girón, Gómez Plata, Granada, Guacarí, Guachené, Guachetá, Guachucal, Guadalajara de Buga, Guadalupe, Guaduas, Gualmatán, Guamal, Guamo, Guaranda, Guarne, Guasca, Guateque, Guática, Guayatá, Hatonuevo, Hobo, Honda, Ibagué, Icononzo, Iles, Imués, Inírida, Inzá, Ipiales, Isnos, Itagüí, Ituango, Jamundí, Jardín, Jericó, La Apartada, La Argentina, La Calera, La Ceja, La Celia, La Cumbre, La Dorada, La Estrella, La Gloria, La Jagua de Ibirico, La Macarena, La Mesa, La Montañita, La Palma, La Paz, La Pintada, La Plata, La Playa, La Tebaida, La Unión, La Vega, La Victoria, La Virginia, Lebrija, Lejanías, Lérída, Leticia, Líbano, Liborina,

López de Micay, Lórica, Los Patios, Los Santos, Macanal, Madrid, Magangué, Maicao, Málaga, Malambo, Manatí, Manizales, Manzanares, Marinilla, Marmato, Marquetalia, Marsella, Marulanda, Matanza, Medellín, Medina, Melgar, Mercaderes, Mesetas, Miranda, Mistrató, Mitú, Mocoa, Mogotes, Moniquirá, Montebello, Montelíbano, Montenegro, Montería, Monterrey, Morales, Morelia, Mosquera, Mutatá, Nariño, Nátaga, Natagaima, Necoclí, Neira, Neiva, Nemocón, Nilo, Nimaíma, Nobsa, Nocaima, Norcasia, Nuevo Colón, Obando, Ocaña, Orito, Orocué, Ortega, Ospina, Ovejas, Pacho, Pácora, Padilla, Páez, Paicol, Paipa, Palermo, Palmira, Palocabildo, Pamplona, Pandi, Pasto, Patía, Paya, Paz de Ariporo, Pelaya, Pensilvania, Pereira, Piedecuesta, Piedras, Piendamó - Tunía, Pinchote, Pital, Pitalito, Planadas, Planeta Rica, Policarpa, Polonuevo, Ponedera, Popayán, Pore, Potosí, Pradera, Prado, Providencia, Pueblo Rico, Puente Nacional, Puerres, Puerto Asís, Puerto Berrío, Puerto Boyacá, Puerto Caicedo, Puerto Carreño, Puerto Colombia, Puerto Gaitán, Puerto Guzmán, Puerto Leguizamó, Puerto Libertador, Puerto Lleras, Puerto López, Puerto Nare, Puerto Rico, Puerto Salgar, Puerto Tejada, Puerto Triunfo, Puerto Wilches, Pupiales, Puracé, Purificación, Quibdó, Quimbaya, Quinchía, Quípama, Ramiriquí, Remedios, Restrepo, Retiro, Ricaurte, Río de Oro, Rioblanco, Riofrío, Riohacha, Rionegro, Riosucio, Risaralda, Rivera, Roldanillo, Rondón, Rosas, Rovira, Sabana de Torres, Sabanalarga, Sabaneta, Sahagún, Saladoblanco, Salamina, Salazar, Saldaña, Salento, Salgar, Samaniego, Sampués, San Agustín, San Alberto, San Andrés, San Andrés de Tumaco, San Antero, San Antonio del Tequendama, San Benito, San Bernardo, San Carlos, San Carlos de Guaroa, San Cayetano, San Francisco, San Gil, San Jacinto, San José de Cúcuta, San José de Pare, San José del Fragua, San José del Guaviare, San Juan del Cesar, San Juan Nepomuceno, San Luis, San Luis de Gaceno, San Martín, San Mateo, San Onofre, San Pablo de Borbur, San Pedro, San Pedro de Cartago, San Pedro de Los Milagros, San Roque, San Sebastián de Mariquita, San Vicente de Chucurí, San Vicente del Caguán, Sandoná, Santa Ana, Santa Bárbara, Santa Catalina, Santa Cruz de Mompox, Santa Fé de Antioquia, Santa María, Santa Marta, Santa Rosa, Santa Rosa de Cabal, Santa Rosa de Osos, Santa Rosa de Viterbo, Santander de Quilichao, Santiago, Santiago de Tolú, Santo Domingo, Santuario, Saravena, Sardinata, Sasaima, Sativasur, Segovia, Sesquilé, Sevilla, Siachoque, Sibaté, Sibundoy, Silos, Silvania, Silvia, Sin información, Sincelejo, Sitionuevo, Soacha, Soatá, Socha, Socorro, Socotá, Sogamoso, Soledad, Sonsón, Sopó, Soracá, Sotaquirá, Suárez, Suaza, Subachoque, Sucre, Suesca, Supía, Sutatausa, Tabio, Tame, Tangua, Tarazá, Tarqui, Tauramena, Tausa, Tello, Tena, Tenjo, Teruel, Tibaná, Tibú, Tierralta, Timaná, Timbío, Tinjacá, Tipacoque, Titiribí, Toca, Tocaima, Tocancipá, Toledo, Topaipí, Toro, Totoró, Trinidad, Trujillo, Tubará, Tuluá, Tunja, Túquerres, Turbaco, Turbaná, Turbo, Tuta, Tutazá, Ubalá, Ubaque, Ulloa, Úmbita, Uribia, Urrao, Valle de San Juan, Valledupar, Valparaíso, Vegachí, Vélez, Venadillo, Venecia, Ventaquemada, Vergara, Vijes, Villa de San Diego de Ubaté, Villa del

Rosario, Villa Rica, Villagarzón, Villamaría, Villanueva, Villapinzón, Villavicencio, Villeta, Viotá, Vistahermosa, Viterbo, Yaguará, Yarumal, Yolombó, Yondó, Yopal, Yotoco, Yumbo, Zapatoca, Zarzal, Zipacón y Zipaquirá.