



MINTRANSPORTE

**MEMORIAS AL CONGRESO
Julio 2017- Junio 2018**

GERMÁN CARDONA GUTIÉRREZ
Ministro de Transporte

Bogotá, Julio 2018

MINISTRO DE TRANSPORTE

Germán Cardona Gutiérrez

Cesar Augusto Peñaloza Pabón

Viceministro de Infraestructura

Andrés Chaves Pinzón

Viceministro de Transporte

Paula Andrea Sánchez Gutiérrez

Secretario General

Manuel González Hurtado

Director de Transporte y Tránsito

Mario Andrés Peláez Rojas

Director de Infraestructura

Ingrid Lucila Castellar Hansen

Jefe Oficina Asesora de Planeación

Erick Augusto Céspedes Rangel

Jefe Oficina de Regulación Económica

Sol Ángel Cala Acosta

Jefe Oficina Asesora Jurídica (e)

Luz Stella de la Concepción Conde Romero

Jefe Oficina de Control Interno

ENTIDADES ADSCRITAS

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS

Carlos Alberto García Montes

Director General

UNIDAD ESPECIAL ADMINISTRATIVA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL

Juan Carlos Salazar Gómez

Director General

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI

Dimitri Zaninovich Victoria

Presidente

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL – ANSV

Andrés Chaves Pinzón

Director (E)

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE – SUPERTRANSPORTE

Javier Antonio Jaramillo Ramírez

Superintendente

OTRAS ENTIDADES RELACIONADAS CON EL SECTOR

CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL RIO GRANDE DE LA
MAGDALENA – CORMAGDALENA

Alfredo Varela de la Rosa

Director General

Tabla de contenido

1.	<i>PRESUPUESTO DE INVERSIÓN 2017-2018 SECTOR TRANSPORTE</i>	10
2.	<i>COMPETITIVIDAD E INFRAESTRUCTURA ESTRATÉGICA</i>	12
2.1	Inversiones red vial concesionada carreteras	12
2.2	Inversiones red vial no concesionada carreteras	19
2.3	Intervenciones en la red Fluvial.....	23
2.4	Puertos Marítimos	27
2.5	Red férrea	28
2.6	Aeropuertos.....	31
3.	<i>POLÍTICAS EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE</i>	46
3.1	Plan Maestro de Transporte Intermodal	46
3.2	Evaluación De Tecnologías Alternativas Para Mejoramiento De Vías De Bajos Volúmenes De Tránsito	48
3.2.1	Piloto Putumayo.....	48
3.2.2	Piloto Valencia.....	49
3.3	Plan Nacional de Vías para la Integración Regional.....	49
3.4	Plan 51/50.....	50
3.5	Obras por impuestos	51
3.6	Fondo de subsidio de la sobretasa a la gasolina.....	52
3.6.1	Logros.....	53
3.7	Comunidades indígenas.....	54
3.8	Sistema general de regalías	55
3.9	Plan vial Regional.....	55
3.9.1	Actualización de planes viales departamentales	55
3.9.2	Planes viales municipales	57
3.9.3	Planes regionales de infraestructura intermodal de transporte- PRIIT y Planes viales municipales – PVM	57
3.9.4	Inventarios viales	57
3.10	Categorización de la red vial nacional	58
3.11	Propuesta de documento CONPES para la segunda etapa del PVR	59
3.12	Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria Marítima	60
3.13	Reglamentación fluvial	61
3.14	Sistema De Interoperabilidad De Peajes Electrónicos Con Recaudo Electrónico Vehicular (Ip/Rev)	61
4.	<i>VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE</i>	63
4.1	Dirección de Transporte y Tránsito	63
4.2	Gestión integral de reposición de vehículos (GIRV).	63
4.3	Grupo de Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible – GAADS.....	64
4.4	Subdirección de Tránsito	65
4.5	Subdirección de Transporte.....	67

5.	<i>SEGURIDAD VIAL</i>	74
5.1	Pilares Estratégicos	75
5.2	Pilar Gestión Institucional.....	75
5.3	Pilar de Comportamiento Humano y Atención y Rehabilitación de Víctimas.	76
5.4	Pilar Comportamiento Humano	76
5.5	Pilar Atención y Rehabilitación de Víctimas	80
5.6	Pilar de Infraestructura y vehículos.....	80
5.7	Observatorio Nacional de Seguridad Vial.....	83
5.8	Oficina Asesora de Comunicaciones.....	85
5.9	Dirección General.	85
5.10	Logros.	85
6.	<i>REGULACIÓN ECONÓMICA</i>	87
6.1	Grupo Logística y Carga	90
6.2	Modernización del transporte automotor de carga	90
6.3	Servicios de transporte de carga y Logística	92
6.4	Sistemas de información para el monitoreo y optimización del transporte de carga 95	
6.5	Fortalecimiento Institucional.....	98
7.	<i>INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL</i>	99

INTRODUCCIÓN

El Gobierno saliente se fijó una visión de largo plazo, de lo cual se tiene como resultado un portafolio de proyectos estructurados que darán continuidad al desarrollo en infraestructura para cerrar la brecha de más de 30 años. Adicionalmente se logró fortalecer tanto la institucionalidad como el marco legal y regulatorio, que permitieron promover los avances en las obras de infraestructura de transporte, particularmente en los esquemas de concesión y obra pública.

Se identificó entonces que la estructuración y ejecución de las obras de infraestructura se veían impactadas por las dificultades en los procesos de compra de predios, el traslado de redes, las consultas previas, gestión social y la gestión ambiental, lo que dificultaba la ejecución de los proyectos. Adicionalmente que se requerían ajustes institucionales para mitigar los riesgos y asegurar mayor transparencia en los procesos contractuales, como en la negociación de adiciones y prórrogas a los contratos, por la generación de hallazgos y cuestionamientos en la mayoría de las concesiones viales por parte de los entes de control.

Sumado a la complejidad del escenario, por el año 2010, Colombia sufrió una de las peores olas invernales de los últimos tiempos, que afectó duramente la infraestructura vial, generando caos en la conectividad de las regiones. Dos años consecutivos con los mayores niveles de lluvias en el último siglo llevaron graves afectaciones en los principales corredores viales. Por ello, era imperante definir prioridades y enfocar esfuerzos a las necesidades en el corto plazo. Fue así como el Gobierno Nacional, en cabeza del presidente de la República, Juan Manuel Santos Calderón, se dio a la tarea de realizar una serie de acciones contundentes que permitieran cambiar el panorama.

Por lo anterior y siendo Colombia un país productor, nuestra competitividad se veía muy reducida por el rezago logístico y de infraestructura esa fue la visión del Gobierno; poner al día a los corredores para aportar a la competitividad del país y unir a los colombianos.

Aumentar la velocidad promedio, acercar poblaciones, reducir costos e incrementar la circulación, son todas consecuencias maravillosas de poner en marcha este propósito; pero este esfuerzo tiene una segunda intención que es igual o más importante y es conectar ese eje logístico con la red secundaria y terciaria del país y es aquí donde nos encontramos con los caminos para la paz.

Aquí radica, tal vez, la mayor importancia de esta Revolución de la Infraestructura, porque se debía elevar el nivel de la infraestructura para recibir las personas, la carga y el turismo que viene de las diferentes regiones del país, incorporando más poblaciones a la dinámica económica; a las zonas rurales con las grandes arterias.

Adicional a lo anterior, el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 formuló para el sector de transporte aéreo entre otros, el mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria de carga y

pasajeros a través de intervenciones sobre las terminales aéreas y pistas especialmente en aeropuertos de importancia estratégica para la competitividad nacional e internacional; así como el mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria localizada en zonas de difícil acceso. De la misma manera solicitó fortalecer los sistemas satelitales, a través de inversiones en redes de comunicación, navegación y vigilancia y la ejecución del Plan de Transmisión CNS/ATM que permitieran aumentar la cobertura del sistema.

Los planes de desarrollo 2010-2014 “Prosperidad para Todos” y 2014-2018 “Todos por un Nuevo País”, dan continuidad al Plan anterior y adicionalmente hacen énfasis en impulsar medidas encaminadas a fortalecer la cadena logística de manera que los nodos aéreos como parte integral de esa cadena, sean más eficientes tengan mayor impacto en el comercio exterior y en la distribución interna de mercancías.

El gran reto del saliente Ministro de Transporte, Germán Cardona Gutiérrez, quien además fue el primero de ésta cartera durante la actual administración del Presidente Juan Manuel Santos, fue construir el plan conceptual, el marco regulatorio para la estructuración y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte, y la creación de la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI. Una agencia de gran capacidad ejecutora, con protocolos que han permitido superar antiguas las dificultades del sector, con alta gerencia y capacidad técnica en la estructuración y desarrollo de las Asociaciones Público Privadas, APP.

Fortaleció la institucionalidad al crear el Viceministerio de Infraestructura, con un alto grado de especialización, que ha resultado clave para articular los pasos de construcción y mantenimiento. En el año 2013, la Ley 1702 creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), como una Unidad Administrativa Especial, entidad descentralizada, del orden nacional, formando parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte. La Agencia reemplazó a la Corporación Fondo de Prevención Vial, entidad privada creada por la Ley 100 de 1993 y operando desde 1995. El 16 de diciembre de 2015 el presidente de la República Juan Manuel Santos hizo el lanzamiento de la entrada en operación de la ANSV. El mensaje del lanzamiento de la ANSV fue: “salvemos vidas en la vía”, con el que la ANSV, pretende generar un cambio en el comportamiento en la ciudadanía para garantizar una movilidad segura.

Como resultado de esta primera etapa de trabajo, Colombia se estructuró y se propuso que el país pensara en grande, que fuera posible realizar proyectos ambiciosos y construirlos con transparencia y eficiencia.

Los proyectos ya finalizados, los que están en proceso de ejecución, y los que quedan estructurados permiten mejorar la conectividad entre las principales ciudades con las fronteras, con los puertos de Colombia, y a su vez, facilitar la conexión de las grandes

poblaciones con las más lejanas para reducir la brecha social y vincularlas a la economía del país.

Colombia cuenta con obras impresionantes, que han reducido en parte una enorme deuda histórica con la infraestructura del país, 8 años de impulso que le permitirá al nuevo Gobierno contar con una dinámica para continuar reduciendo la brecha para ubicarlo en los más altos niveles de competitividad.

Ha sido un gran reto generar la revolución de la infraestructura, que cuenta con todos los elementos que le permitirán seguir su marcha, como un eje ambicioso e importante de la última década, que para éstos 8 años de Gobierno, deja los siguientes resultados: 55.400 kilómetros intervenidos, la construcción de 55 túneles, además de 852 puentes y viaductos, inversiones por \$90 billones y con impacto en la generación de 500.000 empleos, la renovación y reconstrucción de 91 aeropuertos por la AEROCIVIL, entre propios y comunitarios, que incluyen 16 aeropuertos concesionados a cargo de ANI, , con una inversión cercana a los \$7.4 billones, aumentando en un 80% la cifra de pasajeros movilizados desde a 2010, pasando de 20 millones a cerca de 36 millones de pasajeros en 2017.

En materia de red terciaria, es importante destacar que con la capacidad de ejecución de INVIAS desde la vigencia 2010, con recursos propios, como del Fondo de Adaptación y del Departamento de prosperidad Social, se han ejecutado recursos por más de \$3,0 billones en los 32 departamentos del país. Igualmente en el marco de la política de posconflicto, con Plan 51/50, se están atendiendo 2.500 kilómetros de vías rurales, en 15 departamentos, beneficiando 50 municipios, la fuente de estos recursos es el Fondo Nacional de Regalías. Por otro lado, con el Acto Legislativo 004 de 2016 se trasladó del fondo de Ciencia, Tecnología e Innovación \$1.38 billones, de los cuales el 50% fueron trasladados con destino a OCAD PAZ para financiar la infraestructura de transporte requerida para la implementación del Acuerdo Final.

En puertos se invirtió más de \$4 billones en zonas de uso público, hoy las terminales de Cartagena y Buenaventura son las más eficientes de Suramérica y están recibiendo varios de los buques de carga más grandes del mundo. Se han beneficiado terminales portuarias en La Guajira, Cartagena, Santa Marta, Golfo de Morrosquillo, Tumaco, Buenaventura, San Andrés y Urabá.

Las líneas férreas que están en operación cuentan con una longitud aproximada de 1.117 km a cargo de la ANI, divididos en 3 corredores en operación, tras una inversión alrededor de \$1.0 billón para su rehabilitación y mantenimiento.

En este sentido, la inversión pública en infraestructura de transporte se ha incrementado 7,5 veces en la última década, lo que generaría un crecimiento potencial del PIB de 4,6 % a 5,3 % en el largo plazo.

Son muchos los avances y estamos seguros que aún hay mucho que gestionar para que Colombia avance y se reafirme como un referente de la región y del mundo. Son innegables los beneficios que trae una infraestructura de transporte adecuada para el progreso del país.

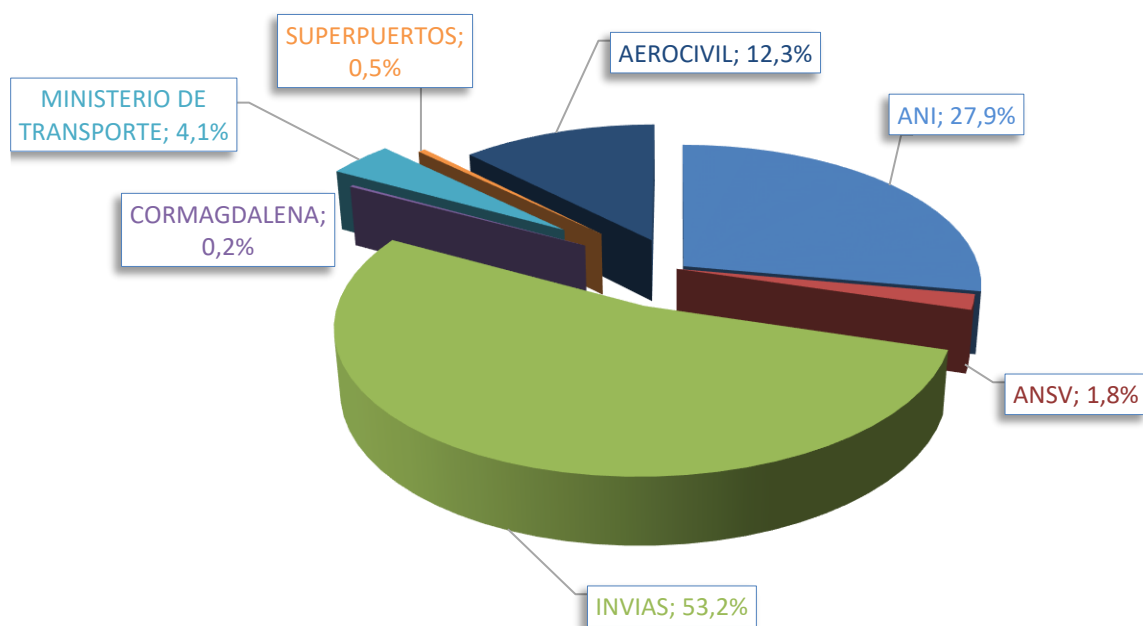
Lo que se planeó hace 8 años son proyectos que ya están en concreto. Son las vías terciarias, las dobles calzadas, los puentes, los túneles, los viaductos, los puertos y los aeropuertos, que mueven el desarrollo. Gracias a estos resultados, Colombia ha mejorado 10 posiciones en calidad de la infraestructura vial, y hoy ocupa el quinto lugar en el Índice Global de Competitividad del Banco Mundial. Además, en este índice logró la mejora en 6 posiciones en infraestructura portuaria y 8 en el modo férreo. Se ha dado un salto significativo en competitividad a la infraestructura del país y Colombia ya está en otro nivel.

Así mismo, en 2018 Colombia avanzó en 36 posiciones en el Índice de desempeño logístico, ubicándose en la casilla 58 del ranking del Banco Mundial. El salto en este indicador es el resultado de un abordaje sistemático a los componentes de la logística como la institucionalidad, la infraestructura, las TIC, las aduanas y las buenas prácticas de operación.

Germán Cardona Gutiérrez
Ministro de Transporte

1. PRESUPUESTO DE INVERSIÓN 2017-2018 SECTOR TRANSPORTE

Para la vigencia 2017 el Sector Transporte contó con una apropiación en el presupuesto de inversión de \$ 5.6 billones distribuidos como se muestra en la siguiente gráfica:



Fuente: SIIF Nación MHCP – Elaboró: Oficina Asesora de Planeación Ministerio de Transporte

Se observa que para la vigencia 2017 el presupuesto de inversión del sector transporte se encuentra apropiado principalmente en la Agencia Nacional de Infraestructura el 27.9% y el Instituto Nacional de Vías INVIAS el 53.2%, dado que estas dos entidades tienen por competencia la ejecución de los proyectos de inversión estratégicos en materia de infraestructura de transporte del país, como las concesiones viales de primera, segunda y tercera generación, y el mantenimiento y mejoramiento de la red vial nacional. Por su parte la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil – AEROCIVIL, representa el 12.3% recursos destinados al mejoramiento y construcción de la infraestructura aeroportuaria, los sistemas de aeronavegación y seguridad operacional; El restante 6,6% del presupuesto de inversión del sector corresponde al Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, entidades encargadas de la formulación de políticas en tránsito y transporte, regulación y seguridad vial; y la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena – CORMAGDALENA, responsable de recuperar la navegabilidad del Río Magdalena.

La ejecución presupuestal de inversión para la vigencia 2017 alcanzó el 73% sobre obligaciones es decir 4.1 billones y el 99% sobre compromisos 5,6 billones. Respecto al año en curso 2018, mediante Ley 1873 de diciembre 20 de 2017 se apropió para el sector transporte un presupuesto de inversión por valor de 4,6 billones, el cual ha

sido modificado en su distribución a través de los decretos Nos. 431 de 5 de marzo de 2018 y 1021 de 14 de junio de 2018, así:

Cifras en millones de pesos

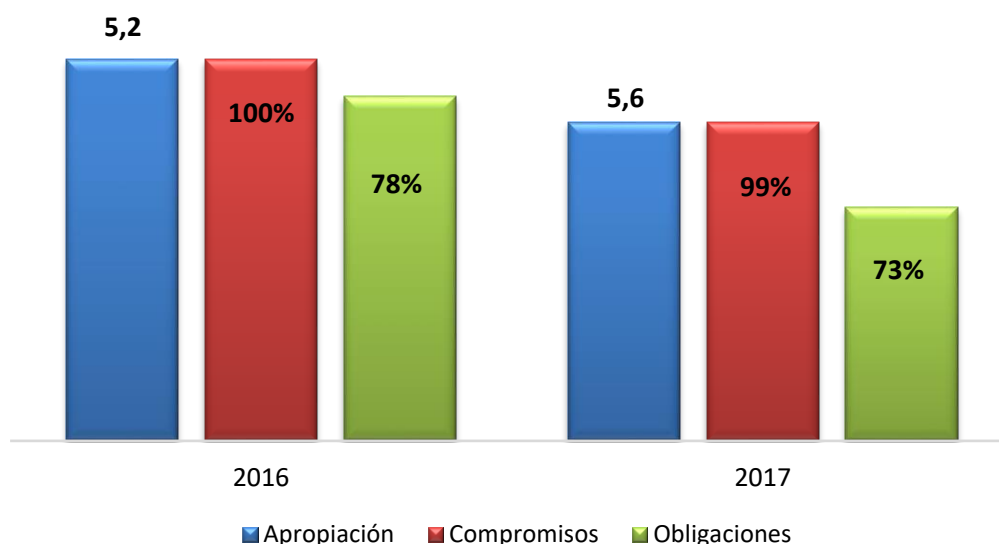
Entidad	Apropiación	Obligaciones	% Ejecución sobre Obligaciones
ANI	1.436.964	79.264	6%
ANSV	130.000	130.000	100%
INVIAS	2.202.527	546.297	25%
CORMAGDALENA	25.930		0%
MINISTERIO DE TRANSPORTE	183.500	77.625	42%
SUPERTRANSPORTE	14.083	5.121	36%
AEROCIVIL	627.373	67.338	11%
Total Sector	4.620.377	905.646	20%

Fuente: SIIF Nación MHCP – Elaboró: Oficina Asesora de Planeación Ministerio de Transporte

Con corte a 25 de julio de 2017 el Sector alcanza una ejecución presupuestal sobre obligaciones de 20% por valor de \$905.646 millones.

Comparando las vigencias 2016-2017, se aprecia una disminución en el porcentaje de ejecución respecto a obligaciones de 5 puntos entre las vigencias 2016 y 2017, esto se debió principalmente a las medidas cautelares ordenadas por el tribunal de Cundinamarca respecto a la ejecución del contrato de concesión del sector 2 de la vía denominada Ruta del Sol. Respecto a los compromisos en las dos vigencias se presenta un comportamiento similar del 100% y 99% respectivamente.

Cifras en billones de pesos



Fuente: SIIF Nación MHCP – Elaboró: Oficina Asesora de Planeación Ministerio de Transporte

2. COMPETITIVIDAD E INFRAESTRUCTURA ESTRATÉGICA

Respecto al año en curso 2018, para la ANI el presupuesto de inversión fue de 2,1 billones.
Cifras en millones de pesos

Entidad	Apropiación	Compromisos	% Ejecución Compromisos
ANI	2.177.241	1.764.067	81%

Fuente: ANI – corte 30 de junio de 2018.

2.1 Inversiones red vial concesionada carreteras

Datos generales metas de Gobierno

- A junio 30 de 2018 se han construido 2.465 km acumulados¹ de nuevas calzadas a través del esquema de concesiones ANI, de los cuales 121 km corresponden al período julio 2017 – junio 2018.
- Se han intervenido bajo el esquema APP un total de 10.696 km acumulados a junio 30 de 2018, de los cuales 62 km corresponden al período julio 2017 – junio 2018.
- Con respecto a los proyectos de 4G en ejecución, en el primer semestre de 2018 iniciaron ejecución tres proyectos (firma acta de inicio de construcción): Tercer Carril Bogotá – Girardot, Autopista Pacífico 1 y Puerta de Hierro – Cruz del Viso.
- En noviembre de 2016 se dio inicio a la etapa de construcción del proyecto IP Cesar Guajira, no obstante, el 10 de julio de 2018 se suscribió acta de ocurrencia de una causal de terminación anticipada e inicio de etapa de reversión debido a que no fue posible la operación de la Estación de Peaje de Río Seco desde el 16 de febrero de 2017, puesto que la Corte Suprema de Justicia conoció las acciones de tutela impetradas por las comunidades ante los Tribunales Superiores del Distrito de Judicial de Riohacha y de Valledupar, y mediante sentencias de tutela, ordenó la suspensión de la Resolución de peaje y sus modificatorias frente a las estaciones de Río Seco y Puente Salguero, hasta que no se cumpliera consulta previa con las comunidades accionantes; se efectuaron las gestiones respectivas en materia de consulta previa durante el plazo otorgado por la Corte Suprema de Justicia, y luego de realizar el análisis de suficiencia de los mecanismos para compensación del riesgo, se evidenció que con la no operación de la estación de peaje Río Seco, dichos mecanismos resultaban insuficientes para atender los riesgos del proyecto asignados a la ANI, configurándose de esta manera una de las causales previstas en el contrato para la terminación anticipada del mismo.

En cuanto a los proyectos en ejecución, en el periodo comprendido entre el julio de 2017 y junio 2018 se avanzó mejorando de 322 kilómetros en 13 proyectos en todo el país.

¹ El dato acumulado hace referencia a que incluye la línea base, que corresponde al total de kilómetros (o según la unidad de medida del indicador) que se tenían a diciembre 31 de 2010.

Vale la pena resaltar que 289 kilómetros de mejoramiento/rehabilitación, se realizaron en proyectos de Cuarta Generación (4G) en el periodo julio de 2017 – junio de 2018..

Kilómetros nuevas calzadas construidas jun/17-jul/18

Proyecto	Avance 2017	Avance 2018
Bogotá Villavicencio	9	-
Desarrollo Vial del Oriente de Medellín - DEVIMED	4	-
Córdoba Sucre	-	3
Ruta Caribe	-	1
Transversal de las Américas – 1	20	15
Girardot - Honda – Puerto Salgar	12	-
Cartagena - Barranquilla; Circunvalar de la Prosperidad	22	33
Autopista Conexión Pacífico 2	1	-
Autopista Conexión Pacífico 3	4	-
	69	52

Kilómetros de Mejoramiento/Rehabilitación jun/17-jul/18

Proyecto	Avance 2017	Avance 2018
Transversal de las Américas – 1	33	2
Girardot - Honda – Puerto Salgar	79	-
Cartagena - Barranquilla; Circunvalar de la Prosperidad	2	-
Autopista Conexión Pacífico 2	-	-
Autopista Conexión Pacífico 3	22	-
Perimetral Oriente de Cundinamarca	46	7
Transversal del Sisga	4	14
Bucaramanga - Barranca - Yondó	12	-
IP- Malla Vial del Meta	29	-
IP - Cesar – Guajira (<i>proyecto revertido en el primer semestre de 2018</i>)	28	-
IP - Neiva Espinal	22	-
IP - Vía al Nus	4	3
Autopista Conexión Norte	-	16
	280	42

Referente a la inversión privada ejecutada en los proyectos de concesión carretera, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI cuantificó al cierre de la vigencia 2017 inversiones que ascienden a los \$7 billones de pesos. Así mismo, en el primer semestre del 2018, la Entidad cuantificó inversiones por \$3,2 billones, donde se destacan las inversiones efectuadas en los proyectos de cuarta generación como: Cartagena – Barranquilla, Chirajara - Fundadores, Pacífico 2, Pacífico 3, Mar 1, y Bucaramanga, Barranca, Yondó.

Reversiones

Concesión	Tipo de terminación	TIPO DE REVERSIÓN	Tramo	Fecha Reversión	Destino	ACTIVIDADES REALIZADAS
Transversal de las Américas	Terminación de contrato	PARCIAL	Reversión parcial por tramos	Desde el 22 de agosto 2017 a diciembre 28 de 2018	INVIAS- GOBERNACION DE ANTIOQUIA	Se revirtió 586,55 km correspondientes a intervenciones de rehabilitación (206.31Km); Mejoramiento (132.58 Km); calzada nueva (35.4 Km) y mantenimiento de 211.75 Km.
Ruta del Sol 2	Terminación anticipada - Tribunal	TOTAL	TODO	20 de octubre de 2017	INVIAS	Se construyeron 311.42 km nueva calzada y 210.35 km de mejoramiento y rehabilitación.
Devinorte	terminación de contrato	TOTAL	TODO	1 de diciembre 2017	ANI (Nueva Concesión) ACCESOS NORTE	El alcance básico incluye las siguientes obras: 1. Estudios, diseños definitivos y obras para la rehabilitación, y ampliación a tres carriles de las calzadas existentes en los sectores Santafé de Bogotá (calle 245) — La Caro — Briceño de la Ruta 55 y Santafé de Bogotá (calle 256) — La Caro — Cajicá y Cajicá — Zipaquirá de la Ruta 45A. 2. Estudios, diseños definitivos y obras para la construcción de segunda calzada y pasos a desnivel en los sectores La Caro —Briceño de la Ruta 55 y La Caro (Teletón) -Cajicá y Variante de Cajicá de la ruta 45A. 3. Construcción del Parque del Puente El Común. 4. Construcción y mantenimiento de la infraestructura para la operación 5. Ampliación del viaducto existente y construcción de uno nuevo en La Caro. 6. Ampliación del puente existente y la construcción de uno nuevo sobre el río Bogotá. 7. Construcción de intercambiadores o pasos a desnivel en Sindamanoy, Hatogrande, Los Clubes, Briceño, Centro Chía, y variante Cajicá, así como el paso subterráneo de acceso a la Universidad de la Sabana y de puentes peatonales 8. El mantenimiento y la operación de todos los sectores de carretera y obras mencionados (52.82 Km). 9. El alcance físico adicional en este contrato corresponde a: a) Construcción de la segunda calzada entre Cajicá (Capellanía) y Zipaquirá (retén). b) Construcción de la variante de Portachuelo.
IP Cesar - Guajira	Terminación anticipada - Mutuo acuerdo	TOTAL	TODO	18 de febrero de 2018	INVIAS	Se realizó rehabilitación de 49 km, y obras prioritarias a lo largo de 3,7 Km
Ruta del Sol Sector 1	Entrega Parcial	PARCIAL	TRAMO 2	Primer Semestre de 2018	INVIAS	Por definir fecha de acuerdo cumplimiento de compromiso concesionario

Otras obras destacadas

- **MALLA VIAL DEL VALLE DEL CAUCA Y CAUCA:** Se finalizó la Variante de Yotoco con una longitud de 2.8 Km, un ancho de calzada bidireccional de 7.30 m y dos intersecciones (entrada y salida), en el Departamento del Valle del Cauca. Esta obra mejora la movilidad y las condiciones de seguridad vial para los habitantes y usuarios del corredor vial Yumbo – Mediacanoa, al evitar el paso de vehículos de carga por la zona urbana del municipio.
- **RUTA DEL SOL 1:** En el proyecto Ruta del Sol 1 se están operando y manteniendo 56.3 km de doble calzada del Tramo 2 (Guaduas - El Korán) y 3.3 km en calzada sencilla de la variante Guaduas lo que permite dar continuidad a la movilidad entre el centro del país y la Costa Atlántica, conectando más de 800 kilómetros de los sectores 2 y 3 con el municipio de Villeta que se encuentra actualmente concesionado en doble calzada hasta la capital de país. El 8 de enero de 2017, se realizó el inicio de la etapa de construcción de los 5 kilómetros en jurisdicción del municipio de Guaduas se tiene un avance a la fecha de 52.40% se están construyendo dos túneles de 1.8 kilómetros cada uno aproximadamente, 3 puentes y vía a cielo abierto.

Alcance	
Longitud de Proyecto (Km)	61,3 km
Construcción doble calzada	61,3 km
Construcción calzada sencilla	3,3 km
Pavimentación Dindal – Caparrapí	16,3 km
Operación y mantenimiento	56,3 km
Puentes	75 Un
Túneles	2 Un

- **FONTIBÓN – FACATATIVA – LOS ALPES:** A 31 de diciembre de 2017, el concesionario culminó las siguientes obras:
 - Enlace a desnivel en Tres Esquinas en el PK 3+220.
 - Enlace a desnivel en la glorieta Mosquera - La Mesa en el PK 7+300.
 - Segunda calzada entre intersección a Bojacá hasta el inicio de la variante al Barrio Cartagenita (municipio de Facatativá). Dos Kilómetros.
 - Enlace a desnivel y puente peatonal entrada a Bojacá en el PK 20+900.
 - Puentes vehiculares sobre el Río Botello en el PK 21+300 (dos puentes).
 - Puentes vehiculares sobre el ferrocarril en el PK21+100 (dos puentes).
 - Ciclorruta de aproximadamente ocho puntos cinco (8.5) kilómetros de longitud, entre el final de la variante de Madrid y la entrada al barrio Cartagenita.
 - Enlace a nivel en la intersección de Cartagenita hacia Zipacón en el PK22+980 al PK23+163.

- Caseta de control con todos los equipos necesarios para controlar el paso del ferrocarril en el sector de Tres Esquinas.
- BOGOTÁ – VILLAVICENCIO: El avance general del puente de la Quiña, corresponde al 100%. El día 23 de abril de 2018 se firmó Acta de finalización de la Etapa 6ª (Puente la Quiña) del Adicional No. 1 al Contrato de Concesión No. 444 de 1994. Colapsó el Viaducto Atirantado Chirajara: Dentro del alcance contractual del Adicional No. 1 de enero de 2010, en su cláusula cuarta, Etapa 10 – Sector 4, incluye la construcción del Viaducto Atirantado Chirajara. El puente sobre la quebrada Chirajara es una estructura con sistema atirantado de tres luces distribuidas para un total de 446.3m de longitud. Este puente a enero de 2018 presentaba un avance del 94.06%. Sin embargo, el día 15 de enero de 2018, se presentó la falla súbita de la pila 1-eje B del lado Bogotá.

La interventoría “consorcio Interconcesiones” en atención a sus obligaciones contractuales remite copia del informe presentado por su consultor Mexicana de Presfuerzo S.A. de C.V. (Mexpresa) *“informe integral sobre el colapso del viaducto atirantado Chirajara”*, radicado en la Entidad el día 29 de enero de 2018 con No. 2018-409-008829-2, en el cual concluyeron que: *“De acuerdo con el resultado del estudio técnico especializado, la falla de la estructura tiene como principal causa un error de diseño en la losa travesaño”*.

Adicionalmente, la Agencia Nacional de Infraestructura mediante comunicado No. 2018-500-006699-1 del 2 de marzo de 2018, solicitó a la interventoría del Contrato de Concesión *“remitir en un término de tres (3) días siguientes al recibo de la presente comunicación el informe técnico definitivo sobre la causa de la caída de la estructura referida”*.

En respuesta a este requerimiento, el Consorcio Interconcesiones mediante oficio No. 2018-409-025069-2 del 12 de marzo de 2018, el cual se anexa manifestó, entre otros aspectos lo siguiente:

“(…) Como resultado de la visita, cuyo informe se anexa al presente comunicado (anexo1), se pudo confirmar, en términos generales que las premisas que fundamentaron las hipótesis y conclusiones planteadas en el informe mencionado son acertadas. Por tanto, nuestras conclusiones finales son las mismas:

“(…) “

- *Después de analizar los resultados de un modelo estructural simplificado de la torre (1), se confirma la insuficiencia de la estructura ante las cargas estáticas propias del avance de construcción.*
- *No hay evidencias que la falla se produzca por cuestiones geotécnicas, de acuerdo al registro fotográfico, en que se aprecia el cabezal de cimentación intacto después del percance.*
- *Se descarta la presencia de algún evento exógeno como sismo o ráfaga de viento que provocara el colapso*
- *El video de la cámara de seguridad que grabó el colapso muestra que la falla inicia en la misma torre, no detectando rompimiento alguno en el tablero y tirantes al iniciar el colapso.*
- *Hay deficiencia en el diseño de sistema de arriostramiento entre columnas de torre en la sección de cambio de dirección.*

(…) “

El Concesionario Coviandes remitió a la ANI el documento denominado “Investigación del Colapso del Puente Atirantado Chirajara” resultado de la investigación realizada por la firma Modjesky and Masters contratada por el Concesionario, radicado en la Entidad con No. 2018-408-041071-2 del 25 de abril de 2018. En el mencionado informe final resultado de la investigación se encuentran consignadas las siguientes conclusiones que determinan las causas que originaron el desplome de la Pila B (Pila 1) del Viaducto Atirantado Chirajara, la condición actual de la Pila C (Pila 2) que Permanece en pie y el estado actual de la cimentación:

Para el colapso de la pila B (Pila 1) la investigación de Modjesky and Masters concluye:

“(…)

- *El Puente Chirajara Colapsó debido a un error de diseño*
- *La capacidad suministrada en la parte superior del tabique y en la losa cabezal fue insuficiente para resistir las fuerzas generadas entre los brazos de la torre, las cuales se concentran en esta región*
- *El diseño supuso incorrectamente que las fuerzas se podían distribuir a lo largo de la altura del tabique*
- *El uso del tabique en lugar de la losa cabezal para resistir las fuerzas de tensión es bastante inusual para este tipo de torres*
- *El video, la evidencia física, y las evaluaciones analíticas son todos consistentes y concluyentes*
- *No se encontró aspecto en la construcción que haya sido determinante en el colapso.*
- *Movimientos hipotéticos en la cimentación de la magnitud planteada por terceros no habrían resultado en el colapso del puente*

(…)”

Para la condición actual y recomendaciones frente a la Pila C (Pila 2) la investigación de Modjesky and Masters concluye:

“(…)

- *La Pila C se encuentra en un estado inicial de colapso*
- *La carga actual en la Pila C es aproximadamente 96% de la carga presente en la pila B al momento del colapso*
- *La Pila C es efectivamente idéntica a la Pila B, y se puede esperar que colapse a una carga aproximadamente igual a la de la Pila B*
- *Existe riesgo de que la torre colapse en cualquier momento*
- *Para minimizar el riesgo, se recomienda una demolición de la Pila C*

(…)”

Para la cimentación de la Pila B (Pila 1) la investigación de Modjesky and Masters concluye:

“(…)

- *No se observaron señales de daño o movimiento apreciable en la cimentación*
- *Gisaico reportó movimientos de la cimentación de acuerdo con datos de topografía. Sin embargo, los inclinómetros y la nueva topografía de RG Ingeniería no indican movimiento entre las mediciones tomadas antes y después del colapso*
- *Una revisión del diseño de los elementos de la cimentación indica que es adecuada para las cargas de diseño*

➤ *La cimentación es adecuada para ser reutilizada en la reconstrucción de un puente con cargas similares al original*
(...)”

La Agencia Nacional de Infraestructura ha iniciado el proceso administrativo sancionatorio en contra de la Concesionaria Vial de los Andes-Coviandes S.A.S de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 86 de la Ley 1474 de 2011, por el presunto incumplimiento de las obligaciones contractuales asumidas por la Concesionaria Vial de los Andes-Coviandes S.A.S.

El Concesionario mediante comunicado GG-003266 del 29 de junio de 2018 envió a la Gobernadora del Meta con copia a esta Entidad con radicado ANI No. 2018-409-065299-2 del 03 de julio de 2018, notificación de la fecha de implosión de la Pila C del Viaducto Atirantado Chirajara, la cual se llevará a cabo el día 11 de julio de 2018 a las 2:00 pm.

El INVIAS mediante resolución No. 04275 del 09 de julio de 2018, autorizó el cierre de la vía Bogotá-Villavicencio para el día miércoles 11 de julio de 2018 a partir de las 13:00 horas hasta las 15:00 horas a la altura de los peajes Naranjal y Pipiral respectivamente.

El día 11 de julio de 2018 a las 2:10 pm se realizó la implosión de la pila C del viaducto Atirantado Chirajara.

La Agencia Nacional de Infraestructura a la fecha se encuentra elaborando los insumos necesarios dentro del proceso de estructuración para una nueva interventoría que tiene por objeto *“la ejecución de la interventoría integral del diseño y construcción del nuevo viaducto Chirajara localizado dentro del proyecto vial Bogotá – Villavicencio, de conformidad con el Alcance del Adicional No. 1 del 22 de enero de 2010 al Contrato de Concesión No. 444 de 1994, así como el acompañamiento para la entrega y reversión de dicha estructura”*.

- BRICEÑO – TUNJA – SOGAMOSO: Terminación y puesta en operación de las variantes de Tocancipá y Gachancipá a finales del 2017.
- TRANSVERSAL DE LAS AMÉRICAS: Se construyó el puente Talaigua-Santa Ana (longitud 511 m); se construyeron seis puentes (L=60 m) en el sector San Marcos-Majagual que mejoraron la capacidad hidráulica de dicho sector; se construyeron 35.78 km de doble calzada entre Turbo y Chigorodó y Montería-El Quince; 370 km entre rehabilitación y mejoramiento y 99 km de nueva calzada.
- TERCER CARRIL BOGOTÁ – GIRARDOT: Las intervenciones prioritarias consisten fundamentalmente en las obras de mantenimiento que debe realizar el concesionario, a partir de la fecha de firma del acta de inicio, con el fin de mejorar el nivel de servicio, garantizar la seguridad vial y a la vez cumplir con los indicadores Dichas intervenciones prioritarias fueron ejecutadas desde el inicio del contrato el 1 de diciembre del 2016 hasta el 31 de marzo del 2017 y registran un avance del 100,00%.

Obras prioritarias: Dichas intervenciones incluyen la terminación de obras pendientes en; seis (6) puentes peatonales, doce (12) pasos deprimidos mixtos y tres (3) retornos viales. En el mes de noviembre de 2017 se terminó la ejecución de estas obras.

- **CONEXIÓN PACIFICO 3:** Se finalizó la construcción de 4 km de vía en calzada sencilla, correspondiente a la variante La Virginia, se efectuó el mejoramiento de 22 km de vía existente entre La Virginia – Asia, se construyeron los Puentes Totuy (longitud 20 m) y Risaralda (longitud 80m), se repotenció el puente Francisco Jaramillo y se construyeron 4 intersecciones a desnivel. Estas obras fueron recibidas por la interventoría el pasado 31 de mayo de 2018
- **VIAS DEL NUS:** El Concesionario rehabilitó 5 Km de vía y adicionalmente se realizó el mantenimiento por demanda de la ruta 6205 en el tramo Pradera - Cisneros, consistente, en rocería, demarcación horizontal, parcheo en sitios críticos, sello de fisuras.
- **CONCESIÓN CARTAGENA - BARRANQUILLA Y CIRCUNVALAR DE LA PROSPERIDAD:** Se finalizó la construcción sobre la Ciénaga de la Virgen en el municipio de Cartagena, del viaducto que, con una longitud de 4,73 kilómetros, se convierte en el más largo del país y el tercero de Latinoamérica; se encuentra ubicado en los K1+837 al K6+572 de la Unidad Funcional 2. Por otra parte, se han finalizado parcialmente las siguientes unidades funcionales: 16Km de la UF5; 1,5Km de segunda calzada, más 1,6 Km de cicloruta y 1,6 de vía de servicio de la UF1 y 4 puentes nombrados así: Las Américas, Caño Mesa, Cielo Mar y La Bocana, en esta misma Unidad Funcional.
- **GIRARDOT – HONDA – PUERTO SALGAR:** El corredor vial Girardot – Honda – Puerto Salgar, cuenta con una longitud total de 193Km y permite la conexión efectiva entre el norte y el sur del país, conectando así las zonas de producción con los puertos de la costa atlántica, con la terminación de las obras del corredor se reduce el tiempo de desplazamiento entre Girardot y Puerto Salgar en 1 hora y 20 minutos. Fueron ejecutadas y puestas en operación las Unidades Funcionales 1 (Variante Flandes), 2 (Girardot – Guataqui) y 4 (Cambao – Honda), de igual forma fue inaugurado el 15 de junio el nuevo puente Flandes de longitud total de 406 m. El avance del proyecto a corte del 30 de junio fue de 78.5%

2.2 Inversiones red vial no concesionada carreteras

Datos generales metas de Gobierno

- Con recursos del presupuesto público y ejecutados a través del Instituto Nacional de Vías – Invías a junio 3. de 2018 se han construido un total acumulado de 207 km de segundas calzadas, de los cuales, 11.33 km han sido entre el segundo semestre de 2017 y primer semestre de 2018.
- En el presente cuatrienio, a junio de 2018 se han rehabilitado y mantenido 969 km, en el período julio de 2017 y junio de 2018 se atendieron 200 km.
- En lo que refiere a pavimento nuevo, se cuenta con un avance a junio 30 de 2018 de 8.701km. (dato acumulado con línea base). 73.24 km se han pavimentado entre julio de 2017-junio de 2018.

- A través del Invías en el presente cuatrienio se han realizado 9 obras de mantenimiento y profundización a canales de acceso marítimos, de los cuales 3 fueron en el año 2017 y 1 a junio 30 de 2018.
- Kilómetros de placa huella construida. Entre enero de 2015 y junio de 2018 se han construido 354 km de placa huella, para un total acumulado de 1.654 km. Entre julio de 2017 y junio de 2018 se intervinieron 9.13 km.

Otros avances importantes de julio de 2017 a junio de 2018:

Producto / Indicador	Julio - Diciembre 2017	Enero - junio de 2018	Total
Pavimento Nuevo Red Secundaria Km	68.37	27.11	95.5
Obras fluviales	7.0	1.0	8.0
Puentes construidos Unidad	3.0	4.0	7.0
Puentes rehabilitados terciaria Unidad	1.0	0.0	1.0
Puentes construidos terciaria	2.0	0.0	2.0
Km de red Férrea mantenida	20.0	0.0	20.0
Estaciones férreas mantenidas	1.0	1.0	2.0

Así mismo, se destaca el mantenimiento rutinario de 10.955 km en la red vial nacional primaria.

Programa vías para la Equidad

A través del Instituto Nacional de Vías – Invías se estructuró el programa *Vías para la Equidad*, que prioriza aquellos tramos necesarios para la construcción de la paz y el cierre de brechas regionales. Se gestionaron recursos por valor de \$4 billones que han permitido adelantar la ejecución de 59 proyectos de infraestructura: 32 en la red primaria y 27 en la red secundaria del país, a nivel de pavimento en 27 departamentos, con una longitud aproximada de 620 km.

Este programa trae beneficios como el mejoramiento de las condiciones de transitabilidad de la red regional y nacional, la continuidad de programas de infraestructura con el fin de culminar obras importantes de conectividad la disminución en tiempos de viaje, la integración de la red regional y sectores estratégicos de la red principal, la presencia del Estado en las regiones, el mejoramiento de la calidad de vida de la población en las regiones, la incorporación y empleabilidad de la población víctima del conflicto armado.

Durante el período comprendido entre julio de 2017 y junio de 2018 se han construido 11.33 km de segundas calzadas en los corredores, Tramo 4 Cisneros – Loboguerrero, Club Campestre – Armenia, Cartagena – Barranquilla, Rumichaca – Ipiales, Floridablanca Bucaramanga- Tramo TCC Molinos, Cruce de la Cordillera Central e intercambiador Versailles.

De otra parte, en este mismo periodo se han pavimentado 73.24 km en los corredores Florencia hasta Puerto Rico, los Curos-Málaga, Ansermanuevo - la Virginia, Estación Uribe - Puente la libertad - Fresno – Mariquita, Cebadal-Sandoná-La Florida, El Viajano – San Marcos, Marginal de la Selva, dos retornos ubicados en el Anillo vial Girón - Floridablanca, en el departamento de Santander, corredor Transversal del Cusiana el Crucero - Toquilla - aguazul (el crucero - Aquitania) , Transversal de Boyacá, tramos Otanche- Chiquinquirá - (ruta 6007) y cruce ruta 45 (dos y medio) - Otanche - (ruta 6006) Boyacá, Tadó-Mumbú - Santa Cecilia-Pueblo Rico-Apia- Asia-de la Transversal las Animas transversal del pacífico, Transversal Medellín- Quibdó, Transversal del Libertador Totoró - Inzá – Popayán, Transversal del Carare - vías Barbosa - Tunja, Cimitarra – Landázuri, Mejoramiento de la vía San José del Guaviare - Puente Nowen, corredor del sur Puente Internacional San Miguel - Santa Ana – Mocoa, Alcalá – Armenia, Estrella –Silvia –Totoró, Puente Honda, Troncal Central del Norte vía Duitama-La Palmera – Presidente, Paso Nacional por Briceño.

Igualmente, durante el período comprendido entre julio de 2017 y junio de 2018 se ha realizado mantenimiento y rehabilitación a 73.32 km en los corredores, Ansermanuevo - La Virginia, Tame - Arauca en el departamento de Arauca, Transversal del Cusiana, Carretera Coveñas - sabaneta ruta 90sc02 - Departamento Sucre y Momil - Sabaneta - Departamento Córdoba, Estación Uribe - Puente La Libertad - Fresno – Mariquita, Circunvalar Galeras Cebadal – Sandoná - La Florida, El Viajano - San Marcos, Rumichaca, Circunvalar San Andres, Circunvalar Providencia, Paso por Tuquerres, Mamatoco, Terminal Marítimo, La Lejía – Saravena, Armenia- La Línea- Cajamarca, Ruta 40, Tramo 4003 Del Pr00+000 Al Pr49+0800, Cano Mojarras, Carretera Bucaramanga – San Alberto, Carretera Caucasia – Planeta Rica, Landázuri – Barbosa, Cabal – Pombo, Chinú – San Andrés –Lorica, Cuatro Vientos – Codazzi, Carretera San José - Ye de Arjona.

Culminación de los Corredores Prioritarios de Prosperidad

Con esta estrategia se buscó dar continuidad a los corredores viales que facilitan la movilidad interna, contribuyendo así al mejoramiento de las características de la infraestructura para la producción, comercialización de productos, integración regional y nacional.

El programa ha tenido una inversión total desde el 2009 de \$4,31 billones. Durante la vigencia 2017 y 2018 se ha dado continuidad a los Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad a través de la Transversal Central del Pacífico Fase II, Transversal del Libertador fase II y Transversal de la Macarena, permitiendo la consolidación de obras estratégicas para la conectividad y la integración regional. Los demás contratos y convenios (obra e interventoría) se encuentran en proceso de liquidación. El avance de las obras en el periodo en mención es de 6.82 Km de pavimento en la carretera de la Soberanía, Transversal de la Macarena, Transversal del libertador fase 2, Transversal Medellín - Quibdó fase II (Ciudad Bolívar - la Mansa – Quibdó), Transversal central del pacífico fase 2 (Tadó - Mumbú y Santa Cecilia - Puerto Rico y la Virginia - Las Animas - Nuquí – Mumbú). Mantenimiento y rehabilitación 41 Km en la Transversal de la Macarena (San Juan de Arama - Mesetas –Uribe) y Honda Manizales Fase II.

Grandes proyectos

Dentro de las intervenciones que viene realizando actualmente el Sector a través de recursos de inversión pública ejecutados a través del Invías, se destacan los proyectos: Buenaventura – Loboguerrero -Cisneros, Variante de San Francisco en la carretera Pasto – Mocoa y la construcción del Túnel Segundo Centenario vía Calarcá – Cajamarca (Cruce de la Cordillera Central).

Puente Pumarejo

En abril de 2015 se suscribieron los contratos de obra e interventoría por valor de \$649.508 millones con fecha de terminación el 18 de mayo de 2019, luego de prórroga, para la construcción del nuevo puente Pumarejo como solución integral del paso sobre el río Magdalena. Se otorgó orden de inicio el 19 de mayo de 2015, a la fecha se tiene un avance total de 63.7%, se han adelantado actividades constructivas, sociales, ambientales y prediales. La longitud total del proyecto es de 3.2 Km.

Puente de Honda

En diciembre de 2015 se suscribió el contrato 1796, con un plazo de 31 meses para la construcción del nuevo puente de Honda sobre el río Magdalena y una inversión de \$86.942 millones. Se otorgó orden de inicio el 12 de febrero de 2016, a la fecha se tiene un avance total de 67.6%, que corresponde al 3% de avance en accesos, el 69% de avance del Puente atirantado, la terminación de la Pila Principal del sector Puerto Bogotá y la pila principal del Sector Honda.

Red Secundaria

Se ejecutan 6 Contratos Plan, que benefician a 8 departamentos en su red secundaria y que permite mejorar el estado de la infraestructura vial y generar conectividad e integración en las regiones, a saber:

- Contrato-plan de la Región del Gran Darién. Chocó, Antioquia y Córdoba;
- Contrato-plan del Departamento de Boyacá;
- Contrato-plan del Departamento de Nariño;
- Contrato-plan del norte del Departamento del Cauca;
- Contrato-plan del Departamento de Tolima,
- Contrato-plan del Departamento de Santander

Adicionalmente se adelanta el programa de Conectividad Regional y Vías para la Equidad, que al igual que los contratos- plan permite mejorar el estado de la red vial secundaria, contribuyendo con la competitividad de las regiones. En el periodo comprendido entre julio de 2017 a junio de 2018 se han pavimentado 95.48 km de red secundaria en 14 departamentos.

Red terciaria

Uno de los pilares para la consolidación de la Paz y la Equidad, es la infraestructura de vías terciarias las cuales propician el cierre de brechas económicas, sociales y culturales, pues a través de una adecuada infraestructura se integra a las regiones para la prestación y recepción de bienes y servicios, dinamiza la economía local y posibilita el dialogo entre las

comunidades para el intercambio social y cultural. El Invías tiene a cargo 27.577,45 km de red vial terciaria, la cual es objeto de intervenciones con el fin de lograr su mantenimiento y mejoramiento posibilitando condiciones de transitabilidad a lo largo del año.

Es así como en el periodo comprendido entre julio de 2017 a junio de 2018 se han adelantado ejecuciones de 9.13 Km a nivel de placa huella.

Así mismo, con el programa de *construcción y rehabilitación de puentes en la red terciaria nacional*, durante el periodo en mención se rehabilitó 1 puente y se construyeron 6. A través del programa de Mejoramiento y mantenimiento de la red terciaria nacional se atendieron 10 sitios críticos en los departamentos de Santander, Boyacá, Huila y Caldas.

2.3 Intervenciones en la red Fluvial

En los proyectos fluviales ejecutados a través del Instituto Nacional de Vías se ejecutaron 7 obras fluviales que comprenden acciones para el control de la erosión, la sedimentación de los canales navegables y recuperación de las condiciones de navegabilidad, construcción y mejoramiento de la infraestructura de muelles, construcción de obras de protección, obras de encauzamiento, destronque, limpieza, en los departamentos de Amazonas, Bolívar, Chocó, Putumayo y Sucre.

Asociación Público Privada –APP para la Recuperación de la Navegabilidad del Río Magdalena

- El Contrato de APP No. 001 de 2014 se terminó anticipadamente por la declaratoria de caducidad el día 17 de abril de 2017 mediante Resolución No. 00102 de 2017 confirmando lo decidido mediante Resolución No. 00078 de 2017 “Por la cual declaró incumplimiento definitivo caducidad por no acreditar el cierre financiero conforme a las cláusulas del contrato”
- El 12 de octubre de 2017, se suscribió el Acta de Liquidación Bilateral por parte de Navelena y Cormagdalena, en la cual se estableció el monto de la Compensación por terminación anticipada en la Etapa de Construcción.

NUEVA APP PROYECTO DE RECUPERACIÓN DE LA NAVEGABILIDAD DEL RÍO MAGDALENA

Propósito del Proyecto

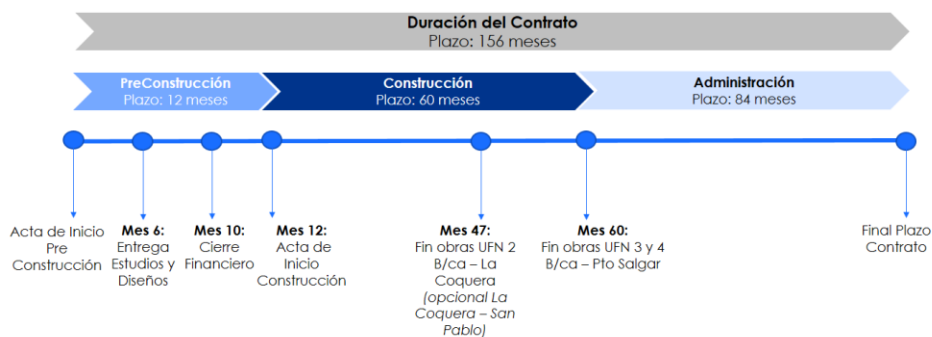
Recuperar el Río Magdalena como la principal vía de transporte de carga y como el eje del intermodalismo del transporte en Colombia



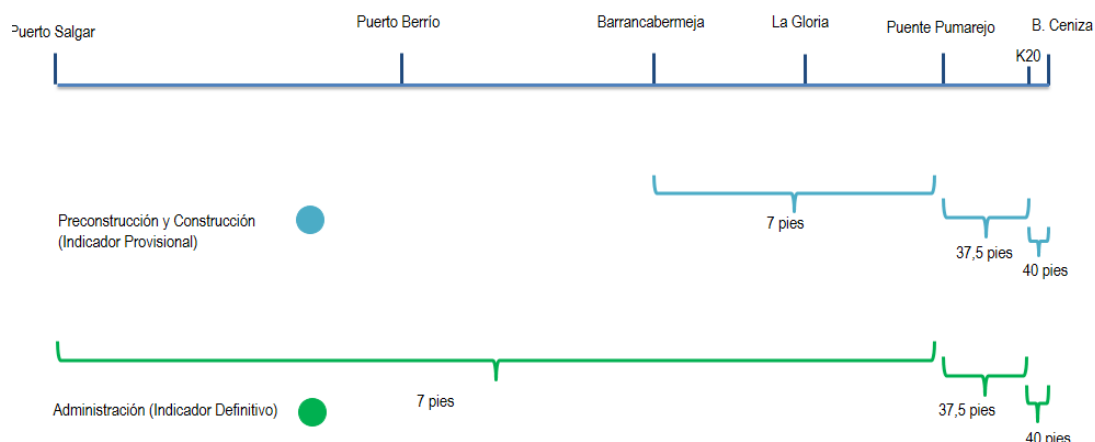
El Contrato tendrá un plazo correspondiente a ciento cincuenta y seis (156) meses contados a partir de la suscripción de acta de inicio. El plazo se dividirá en las Etapas de la siguiente forma:

- Etapa de Preconstrucción: Doce (12) meses.
- Etapa de Construcción: Sesenta (60) meses.
- Etapa de Administración: Ochenta y cuatro (84) meses.

ETAPAS DEL PROYECTO



El Concesionario deberá cumplir los Servicios de Navegación entre Barrancabermeja hasta Bocas de Cenizas a partir de la suscripción del Acta de Inicio, conforme al siguiente gráfico:



Adicionalmente, el Concesionario a lo largo de los 908 km debe de prestar los Servicios Operativos y de Asistencia a la Navegación correspondientes a: Señalización de Puentes, Despeje del Canal Navegable, Atención al Usuario, Recaudo Tarifario y Sistema de Navegación Satelital.

LO NUEVO DE LA APP

En la UFN No. 1 – Sector del Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla, correspondiente a los primeros 22 kilómetros, se estableció que el concesionario, deberá cumplir con las siguientes obligaciones contractuales:

Unidad Funcional 1: Subsector Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla

	NUEVO	INCLUIDO	OBLIGACIÓN
1	Dragado Canal Navegable Marítimo de Aproximación	✓	Obligación de resultado (4 veces)
2	Reconstrucción Tajamar Oriental y Reparación Tajamar Occidental	✓	Obligación de resultado (1 veces)
3	Zona de Fondeo	✓	Obligación de resultado (4 veces)
4	Zona de Giro (Prado, Paraíso y Barrio Abajo)	✓	Obligación de resultado (4 veces)
5	Ampliación de 150 mts a 210 mts el Ancho del Canal Navegable entre Bocas de Ceniza y 2 Km Aguas Arriba (Obligación)	✓	Obligación de mantenimiento (semanal)

En la UFN No. 1 – Sector Puente Pumarejo- La Gloria, se estableció como obligación al Concesionario realizar los estudios, investigación, diseño y de lograr el licenciamiento ambiental para las obras que se requieran para cortar el meandro de Pinillos.



En la UFN No. 2, Sector Barrancabermeja- La Coquera, el concesionario tendrá la obligación de construir obras encauzamiento en el sector por un volumen mínimo de 488.800 m³, con el fin de estabilizar el canal navegable mediante las obras y así disminuir el volumen de dragado de mantenimiento.



2.4 Puertos Marítimos

En el periodo de julio de 2017 a junio de 2018, a través del Invías se realizó el mantenimiento y profundización de los canales de acceso a los Puertos Públicos de la Nación, particularmente, los puertos marítimos de Barranquilla y Buenaventura, con el fin de responder y preparar al país para los nuevos retos que implica los tratados de libre comercio y de los mercados que se avecinan con la ampliación del Canal de Panamá.

Durante la vigencia 2017 se concretaron inversiones por valor de \$ 75,8 millones de dólares en los diferentes proyectos del modo portuario. Las inversiones se realizaron principalmente en la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S. A. Con 63.1 millones de dólares y la Sociedad Portuaria Regional Santa Marta con 8.4 millones de dólares.

En la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A, se terminó la construcción del Muelle No. 01, inversión que aumentó la línea de atraque del terminal marítimo en 250 metros lineales, con los cuales se tiene la capacidad estructural para atender al mismo tiempo hasta 2 buques de 360 metros de eslora, con buques de hasta 14.000 contenedores.

El Puerto de Aguadulce entro en operación en el año 2017 y ha significado una transformación positiva de su entorno, tanto en lo social como en lo ambiental, beneficiando de manera directa a las comunidades vecinas a través de 31 programas y 80 proyectos de inversión social enfocados en la generación de desarrollo

Respecto de La Sociedad Portuaria Regional Santa Marta, concesionada por la Agencia Nacional de Infraestructura, está en capacidad de almacenar hasta 11 mil toneladas de aceite de palma y palmiste, lo equivalente 332 carrotanques; en una nueva planta para el recibo y despacho de líquidos que entró en operación recientemente en sus instalaciones. Esta nueva infraestructura, adherida al plan de inversiones del puerto, está compuesta por 6 tanques de hasta 15 metros de altura, que le generan mayor capacidad al puerto y le amplía la oferta de servicios al comercio exterior del país, desde Santa Marta. Cabe resaltar que el puerto tiene habilitados 2 muelles para atender buques tanqueros, destinados en la industria para el transporte del aceite.

La puesta en operación de esta nueva zona de tanques ha significado mayor competitividad para la agroindustria nacional. Los palmicultores pueden almacenar la cantidad suficiente para llenar los buques que llevan el aceite de palma a clientes en Estados Unidos y Europa. Los puertos en Colombia han sido ejemplo de inversión en los últimos.

El aceite de palma, tipo exportación proviene principalmente del Magdalena, los Santanderes y los Llanos Orientales, aunque el puerto está en capacidad de recibir de cualquier parte del país. Este aceite es utilizado en el mundo como materia prima para la producción de biocombustibles, jabones y productos de belleza, entre otros.

La nueva planta tuvo una inversión cercana a los 4 millones de dólares y puede almacenar con la rotación, hasta 172 mil toneladas de aceite al año. Está compuesta por estaciones de recibo de producto, cuatro para aceite de palma, y dos para palmiste, dedicadas, pero no exclusivas; un sistema de bombeo para recibo de producto desde carrotanque, un sistema de tubería de acero para el transporte desde estaciones de recibo hasta los tanques

de almacenamiento y dos líneas de tubería para el abastecimiento desde los tanques, hasta los puntos de despacho en muelle. Cuenta además con sistema de vapor encargado de mantener el aceite de palma y palmiste a la temperatura adecuada y requerida para la operación, un sistema contra incendios y uno eléctrico. Desde la entrada en operación de esta nueva infraestructura el puerto de Santa Marta presentó un crecimiento del 39% en la exportación de graneles líquidos y creció la atención a buques tanqueros en un 13% frente a años anteriores.

Al primer semestre de 2018 se han efectuado inversiones que ascienden a los 27 millones de dólares donde se destacan las inversiones en los Puertos: Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A., Sociedad Portuaria Ocesa S.A., Regional Tumaco Pacific Port, Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta y Terminales Marítimos del Pacífico.

2.5 Red férrea

Red férrea a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura

El año 2017 para el modo férreo cierra con inversiones que ascienden a los 145 mil millones de pesos. En lo corrido del primer semestre de 2018 se han concretado inversiones por 83 mil millones de pesos, correspondientes a la ejecución de los proyectos IBINES, encargado de la reparación y atención de puntos críticos que presenta la vía férrea en los tramos: La Dorada – Chiriguaná y Bogotá – Belencito, así como su administración, mantenimiento, vigilancia, operación y control de tráfico entre otras actividades y Ferrocarriles del Norte de Colombia – FENOCO encargado de la vía férrea que va desde Chiriguaná a Santa Marta.

Corredores Bogotá- Belencito y La Dorada-Chiriguaná

La ANI adjudicó el contrato 313 de mayo 2017 que tiene por objeto “Reparación y atención de puntos críticos que presente la vía férrea en los tramos: La Dorada – Chiriguaná y Bogotá – Belencito, así como su administración, mantenimiento, vigilancia, operación y control de tráfico entre otras actividades”, cuya inversión por parte del Gobierno Nacional se estima en \$153.406 millones, de los cuales \$79.667 millones pertenecen al corredor Dorada – Chiriguaná y \$73.739 millones para el corredor Bogotá – Belencito, con un plazo de ejecución de 14 meses.

La firma del acta de inicio del mencionado contrato ocurrió el 15 de junio de 2017, donde se iniciaron las obras de reparación en los corredores Bogotá- Belencito y La Dorada-Chiriguaná que culminaron con éxito el 15 de diciembre de 2017. Es importante resaltar que con el esfuerzo efectuado por la Agencia Nacional de Infraestructura se han consolidado tres operaciones comerciales de carga en Bogotá- Belencito y La Dorada-Chiriguaná, a continuación, se resumen:

➤ Carga La Dorada- Chiriguaná:

- **ISMOCOL** (subcontratista de Ecopetrol): Movilización de tubería y maquinaria. En el entorno de San Alberto (Cesar) durante el mes de abril (concluida la primera fase).
- **MORELCO** (subcontratista de Ecopetrol): Movilización de maquinaria y equipo en el municipio de Barrancabermeja durante el mes de mayo de 2018 (concluida la primera fase).

➤ Carga Bogotá-Belencito:

- **ARGOS.** Inició 8 de mayo de 2018. Movilización de cemento en saco entre Belencito y Bogotá. En ejecución, con proyección de movilizar 3.000 Ton/mes.
- **MOLSABANA;** Inicio 5 de julio de 2018. Movilización de cemento en saco entre Tocancipá y Bogotá. En ejecución, con proyección de movilizar 1.000 Ton/mes.

La Entidad logró a través de las inversiones realizadas, desarrollar con el Consorcio IBINES Férreo la operación de cinco (5) trenes de prueba, demostrando la posibilidad de un transporte multimodal.

La reactivación de la infraestructura férrea se está haciendo una realidad, por lo que se requiere continuar con el apoyo del Gobierno Nacional para que este modo de transporte sea fortalecido generando un esquema de transporte multimodal y hacer de Colombia un País más competitivo.

Corredor Férreo Chiriguaná- Santa Marta (Fenoco)

De otra parte, a través del continuo seguimiento y gestión ante el concesionario Fenoco S.A., se logra avanzar en la construcción de segunda línea y en la Implementación del Sistema Incremental de Control de Trenes (ITCS), un moderno sistema de control de tráfico en el corredor Chiriguaná – Santa Marta, que ha contribuido al aumento en la movilización de carga. Durante el segundo semestre del año 2017 y el primer semestre del año 2018 se han movilizado 48.7 millones de toneladas de carbón, al cierre del año 2017 se lograron movilizar 50.4 millones de toneladas uno de los volúmenes más altos registrados en los últimos años y se espera que al cierre del año 2018 se hallan movilizado alrededor de 49 millones de toneladas de carbón.

A la fecha se han construido 165.42 km de segunda línea de los 191.1 km previstos, quedando pendiente por construir la 25.7 Km, lo que significa un avance del 86.6%. Esta situación contribuyó a lograr una capacidad de la vía férrea a 91 millones de Toneladas. Debido a la construcción de la segunda línea, se continúa trabajando en los proyectos de reasentamientos de las comunidades que se encuentran asentadas a lo largo del trazado, en el último año se encuentran en proceso de reasentamiento las comunidades de Guamachito, Varela y Rio Frio en Zona Bananera.

Se logró realizar el día 17 de julio de 2018 un tren de prueba con el Concesionario Fenoco con carga diferente al carbón entre el tramo Ciénaga- Chiriguaná, situación que busca incentivar a los diferentes generadores de carga que permitan conectar los puertos del Norte de Colombia con el interior del País.

Red Férrea del Pacífico

PROCESOS DE SANCION AL CONTRATO DE CONCESION

Actualmente la concesión del Ferrocarril del Pacífico se encuentra adelantando un proceso sancionatorio para decretar la posible caducidad, la cual se encuentra en etapa de resolver un recurso de reposición interpuesto por el concesionario y las aseguradoras contra la resolución 1052 de 2017 de la Agencia.

Mediante la Resolución No. 1052 del 02 de agosto de 2017, la Agencia Nacional de Infraestructura declaró la caducidad del Contrato de Concesión “por el incumplimiento grave de las obligaciones contractuales asumidas por la Sociedad Ferrocarril del Pacífico S.A.S.”.

Frente a la decisión tomada por la Entidad, el apoderado del concesionario y las compañías aseguradoras presentaron recursos de reposición, los cuales están siendo revisados por la ANI.

La declaratoria de caducidad se originó ante una serie de presuntos incumplimientos por parte del concesionario, luego de iniciarse en su contra varios procesos de multa e incumplimientos.

La caducidad está basada en cargos que fueron expuestos y detallados por la ANI durante el proceso sancionatorio, entre ellos, la violación del régimen de enajenación de la propiedad accionaria establecido en el contrato de concesión, al haberse realizado presuntamente sin autorización de la ANI; no acreditar la capacidad financiera ante la variación de la composición accionaria, no responder en el plazo contractualmente establecido los requerimientos de aclaración o de información que le formuló la ANI para la entrega de esta información.

Además, el concesionario no constituyó oportunamente las garantías mínimas exigidas en el contrato de concesión, por no contar con un asistente técnico operativo, por no presentar los informes mensuales detallados del estado de avance del proyecto, ni asistió a las revisiones semestrales previstas en el plan de normalización, conforme lo regulaba el contrato y sus otosies.

Es preciso aclarar que la ANI ha dado todas las garantías procesales al privado, el cual continúa a cargo de la infraestructura entregada en concesión y con la totalidad de obligaciones a su cargo vigentes.

La Nación y particularmente la Agencia no abandonarán la red férrea del occidente colombiano, de tal manera que, en caso de presentarse la terminación anticipada del contrato de concesión de la Red Férrea del Pacífico, conforme a lo indicado en el mismo contrato 09-CONP-98, se deberá proceder a la reversión de la infraestructura entregada e incorporada en concesión.

En caso de presentarse este escenario, se deberá realizar la liquidación del contrato de concesión, y en ese momento dar inicio a un nuevo proceso de contratación conforme a las necesidades de la red férrea que se establezcan al momento de la posible terminación del contrato.

De otra parte, se logró un Acuerdo Conciliatorio con Tren de Occidente que permitirá rehabilitar el tramo de Cartago a Zaragoza y la construcción de vía nueva desde ese sitio hasta la Zona Franca de Pereira, en una longitud de 32 km, lo cual posibilitará el transporte de mercancías desde el centro del país al puerto de Buenaventura, una vez se supere el proceso con el concesionario actual. Esta obra está prevista terminar en un plazo de 2 años a partir del mes de abril de 2018.

Red férrea a cargo de la Nación

Con relación a la red férrea a cargo de la Nación, el Invías ha mantenido y operado 13 pasos a nivel ubicados en las ciudades de Tunja y Bogotá, así mismo, se ha realizado el mantenimiento a 2 estaciones férreas, las cuales también son patrimonio cultural de la Nación. Adicionalmente, el Invías contrata el servicio de vigilancia para salvaguardar los bienes e inmuebles férreos.

2.6 Aeropuertos

Datos generales metas de Gobierno

Durante la vigencia de 2017 con la intervención de 16 aeropuertos con actividades de construcción, modernizaciones, ampliación de pistas y/o mantenimientos se concretaron inversiones que ascienden a los \$504 mil millones de pesos.

En el primer semestre de 2018 se ejecutaron inversiones de 290 mil millones de pesos, donde se destacan las obras realizadas en los aeropuertos José María Córdova de Rionegro – Obras de la terminal de carga, Ernesto Cortissoz de Barranquilla, Obras de Modernización, Simón Bolívar de Santa Marta, obras Adicionales de terminación, El Dorado de Bogotá, terminación de obras complementarias y de modernización y Rafael Núñez de Cartagena RESA (obras de la zona de seguridad del extremo de pista).

A través de la ANI el Gobierno realiza intervenciones en los aeropuertos del país a cargo de la Nación.

En lo que refiere a la ANI, las obras realizadas corresponden a:

En el marco de la ejecución de (7) contratos de concesión a cargo de esta entidad, se han intervenido 16 aeropuertos del país, con inversiones superiores a \$4,53 billones entre el 2010 – 2018 representadas en:

- Obras de modernización
- Obras de ampliación
- Repavimentación de pistas
- Puentes de Abordaje
- Plataforma
- Obras de Climatización

Nuevo Aeropuerto de la Sabana – Dorado II en Estructuración.

Se encuentra en estudios de factibilidad y estructuración bajo el esquema de APP fase I y II del Plan Maestro, en conjunto con las pistas y calles de rodaje del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Se requiere de la ampliación de su capacidad en infraestructura de pistas y puesto de estacionamiento. Para lo cual, la Autoridad Aeronáutica – Aerocivil, ha determinado un nuevo emplazamiento aeroportuario que sirva de complemento al actual aeropuerto y con una visión de largo plazo permita la operación de tres (3) nuevas pistas con sus respectivos

elementos asociados, comenzando con la construcción y puesta en servicio de una pista, de orientación paralela a la actual, con las infraestructuras asociadas de calles de rodaje, plataforma, terminales de pasajeros y carga, edificios de apoyo como torre de control, servicio de extinción de incendios y oficinas administrativas, accesos terrestres tanto carreteros como ferroviarios, y áreas para mantenimiento de aeronaves, actividades de aviación general y áreas para traslado de operaciones de aviación de estado.

Datos del proyecto:

- Área polígono aeroportuario: 799 ha.
- Gestión y adquisición predial: 69 predios.
- Pista: 3800 metros, orientación 13-31, con aproximaciones RNP/RNAV.
- Terminal Pasajeros (58,300 m2).
- Terminal Carga (1.320 m2).
- Torre de control, SEI, Plataforma comercial/carga (80,000 m2)
- Accesos terrestres viales
- Áreas de terreno para desarrollo por parte de Terceros en:
 - Aviación General (25 ha) y Mant. Aeronáutico (15 ha)
- Entes de Aviación de Estado (solo movimiento de tierras, 47,5 ha)
- Capex: 2.385.444 millones
- Opex: 1.665.978 millones
- Vigencias Futuras: 1.801.888 millones
- Contingencias: 229.233 millones

*(Cifras en constantes de diciembre de 2017)

Como parte de la gestión de la Aerocivil se tiene:

Infraestructura Aeroportuaria y Aeronáutica

En el año 2017 como una contribución al desarrollo de las regiones, se concluyeron 27 intervenciones en 15 aeropuertos alcanzando en ese año el 100% de la meta planteada para el período 2015-2017. Se resalta la terminación de obras en los aeropuertos de Flandes, Tunja, Montería, Guaymaral, Santa Marta, Aguachica y Cravo Norte, entre otros.

Entre Julio de 2017 y a junio de 2018 se han realizado inversiones en infraestructura aeroportuaria y aeronáutica por \$ 607.617 millones. En ese mismo período se ejecutaron 24 intervenciones en mantenimiento de pistas, terminales, cerramientos, entre otras, iguales o superiores a \$ 800 millones, en diez (10) aeropuertos así: Mitú, Florencia, Guaymaral, El Dorado, San Vicente del Caguán, Popayán, Pasto, Mariquita, Bucaramanga y Valledupar y demás infraestructuras.

Se ejecutaron obras de construcción y/o ampliación en los aeropuertos de Cali, Ibagué, Yopal y Bucaramanga. En Ibagué y Yopal se construyeron las terminales, torre de control, cuartel de bomberos, plataforma, obras de urbanismo y vías de acceso. En el aeropuerto de Bucaramanga se realizaron obras de ampliación de la plataforma, zonas de seguridad, modernización de la torre de control y construcción del AIS COM MET.

Se concluyeron obras en los aeropuertos para la Prosperidad Alpujarra (obras de mantenimiento del cerramiento) y Manizales.

Se encuentran en desarrollo obras en los aeropuertos de Pasto (construcción de la terminal de pasajeros, torre de control, y obras de infraestructura complementarias), Leticia (construcción de la terminal, torre de control, cuartel de bomberos, terminal de carga-Policía-DIAN, ampliación de pista, plataforma, y zonas de seguridad y vías y urbanismo), Armenia (Construcción de terminal, Torre de control, ampliación de la plataforma, terminal de carga y DIAN), San Andrés y Providencia.

En Infraestructura Aeronáutica con el propósito de fortalecer el sistema de radioayudas se adquirieron los DVOR/DME para los aeropuertos de Pereira, Buenaventura e Ibagué, para la estación aeronáutica de Piedecuesta un sistema DME para Neiva.

Con la adquisición de sistemas de aterrizaje instrumental (ILS) se fortalecieron las aproximaciones y despegues de las aeronaves en condiciones adversas de meteorología, permitiendo dar precisión y guía a los aterrizajes con mejores niveles de seguridad, eficiencia y oportunidad a las aeronaves, en ese sentido se adquirieron sistemas ILS en los aeropuertos de Armenia, sistema ILS CAT I para la pista 20-02 del aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta, sistema ILS / DME para el aeropuerto de Pereira., un (1) sistema ILS para el aeropuerto de Cartagena y ILS CAT III pista 13L aeropuerto El Dorado.

En comunicaciones aeronáuticas se contrató la prestación del servicio de segmento satelital para la red de estaciones terrenas [VSAT] de la Aeronáutica Civil, la puesta en servicio de sistemas de grabación de comunicaciones de las dependencias ATC a Nivel Nacional, se contrató el mantenimiento del software del sistema de información aeronáutico SIAIAIM.; la adquisición de repuestos, mantenimiento y actualización de los sistemas de comunicaciones (VCCCS FREQUENTIS) y la ampliación-actualización de posiciones de visualización y plan de vuelo de las torres de control a nivel nacional.

Para mejorar los sistemas meteorológicos se contrató la adquisición de estación meteorológica automática de superficie (EMAs), sistema de vientos, RVR y ceilómetros para los aeropuertos de Armenia, Riohacha, Valledupar, Medellín, Guaymaral Y Providencia. Para fortalecer el sistema de vigilancia radar se contrató el mantenimiento de módulos y partes de los sistemas radar instalados a nivel nacional, sistemas ADS-B para las estaciones a nivel nacional, la adquisición de equipos activos para la ampliación de la infraestructura LAN y seguridad de la red de telecomunicaciones aeronáutica.

El Grupo de energía y sistemas electromecánicos contrató la adquisición del sistema de luces de aproximación para el aeropuerto Camilo Daza de la ciudad de Cúcuta (Norte de Santander); las bandas transportadoras monoplanares y cintas de equipajes para el aeropuerto perales de la ciudad de Ibagué y aeropuerto de Yopal, el sistemas de climatización en el terminal del aeropuerto Benito Salas De Neiva-Huila, se contrató la adquisición de grupos electrógenos y complementarios para la subestaciones eléctricas ubicadas en Cerro Maco (Bolívar), Arauca (Arauca) y Tubará (Atlántico).

Certificación de aeródromos

La Aeronáutica Civil concedió el 29 de noviembre de 2017 la certificación de aeródromo al Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón que sirve a la ciudad de Cali, convirtiéndose en el primer aeropuerto del país con este reconocimiento.

De la misma manera La AEROCIVIL concedió la Certificación de Aeródromo al Aeropuerto Internacional Matecaña, el día 29 de diciembre de 2017. Posteriormente dicha Entidad concedió el 22 de junio de 2018, la certificación de aeródromo al Aeropuerto Internacional Rafael Nuñez de Cartagena, convirtiéndose en el tercer aeropuerto del país con este reconocimiento.

Los Certificados otorgados por la Aeronáutica Civil, autoridad competente, fueron concedidos por el cumplimiento de las Regulaciones Aeronáuticas Nacionales en instalaciones, equipos y procedimientos operacionales, según las normas establecidas en el RAC 14 y en el Manual de Aeródromos, dando cumplimiento al Convenio de Aviación Internacional.

Posicionamiento internacional en organismos multilaterales

Colombia continúa integrando la Parte II del Consejo de la OACI órgano rector de la aviación civil internacional, iniciado en el año de 2016. En esta parte II los países contribuyen al suministro de instalaciones y servicios para la navegación aérea internacional.

Colombia ocupa la Presidencia de la Comisión Latinoamericana de la Aviación Civil (CLAC) y es considerada como referente de la aviación civil en Latinoamérica.

En el año 2018 se posiciona la Aeronáutica Civil como líder de la Región CAR/SAM en temas de Coordinación de Slots Aeroportuarios, implementando este modelo con éxito en los Aeropuertos El Dorado de Bogotá y José María Córdova de Rionegro. Para apoyar este importante proceso, durante esta administración se instaló el primer Comité de Coordinación de Slots en la historia de Latinoamérica, brindando los lineamientos para una mayor eficiencia y crecimiento ordenado de la industria.

Acuerdos Bilaterales

Durante el período Julio 2017- junio 2018 Colombia a través de la Aeronáutica Civil ha fortalecido la conectividad internacional y nacional. En el ámbito internacional suscribió los siguientes Acuerdos Bilaterales:

- Se firmó Acuerdo Bilateral con Canadá el 30 de octubre de 2017
- Revisión del Instrumento Bilateral con Emiratos Árabes Unidos el 20 de diciembre de 2017, para modificar el Cuadro de Rutas. Adiciona Houston New York como puntos adicionales.
- Se suscribió un Memorando de Entendimiento con Argentina el 22 de febrero de 2018.
- Revisión Acuerdo Bilateral con Alemania el 2 de marzo de 2018: se modificó el cuadro de Rutas otorgando dos (2) puntos, Cartagena para Alemania y Múnich para Colombia.
- Revisión Instrumento Bilateral con Turquía el 17 de abril de 2018: Se amplió el cuadro de rutas aumentando tres (3) puntos en New York, Zaragoza, y Maastricht (Países Bajos), los derechos de 5ª libertad del aire.
- Se suscribió un Acuerdo Bilateral con Aruba el 5 de junio de 2018.

- Revisión del instrumento Bilateral con España el 19 de junio de 2018, se modificó el Régimen e Capacidad llegando liberalización de frecuencias.

Convenios de Cooperación Técnica Internacional

Colombia a través de la Autoridad aeronáutica -Aerocivil- con el propósito de aprovechar mutuamente los recursos y fortalezas de los países en los diferentes temas, suscribió en el período Julio 2017- junio 2018 los siguientes Convenios de Cooperación Técnica Internacional:

- Convenio de Cooperación y Asistencia Técnica, suscrito entre la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA) y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia, el 1º de diciembre de 2017.
- Memorando de Entendimiento (MOU) para asistencia técnica entre la Autoridad de Aviación Civil de los Emiratos Árabes Unidos -UAE y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia, el 10 de abril de 2018.
- Memorando de Entendimiento para establecer un esquema de colaboración en el campo de Aviación Civil, suscrito entre la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia, el 10 de abril de 2018.

Nuevas Rutas Aéreas y Empresas Regulares de pasajeros

Durante el período Julio 2017- junio 2018 durante el último año, lo siguiente se autorizaron: 35 rutas Internacionales; 9 rutas nacionales para un total de 44 rutas autorizadas en total. De las 44 nuevas rutas, 17 rutas corresponden a transporte de carga y 27 rutas al transporte de pasajeros.

Rutas Nacionales e Internacionales Pasajeros

No	Fecha de Aprobación	Nombre Empresa	Origen	Escala(s)	Destino
1	04/09/2017	AIR CANADA SUCURSAL COLOMBIA	TORONTO		CARTAGENA
2			MEDELLIN (EOH)		EL BAGRE
3		EMPRESA AEREA DE SERVICIOS Y FACILITACION LOGISTICA INTEGRAL S.A EASYFLY S.A	BOGOTA		MANIZALES
4			BOGOTA		PEREIRA
5			CALI		QUIBDO
6			CALI		IBAGUE
7		AEROVIAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. - AVIANCA S.A.	BUCARAMANGA		CARTAGENA
8			BARRANQUILLA		SAN ANDRES
9			BOGOTA		IPIALES
10			BOGOTA		COROZAL
11	30/11/2017	AEROLINEAS GALAPAGOS S.A. - AEROGAL SUCURSAL COLOMBIA	QUITO	BOGOTA - CURAZAO	QUITO
12			QUITO	BOGOTA - ARUBA	QUITO
13		LINEAS AEREAS COSTARRISENCES S.A. - LACSA S.A.	SAN JOSE (COSTA RICA)	BOGOTA - MONTEVIDEO - BOGOTA	SAN JOSE (COSTA RICA)
14			SAN JOSE (COSTA RICA)	BOGOTA - SANTIAGO DE CHILE - BOGOTA	SAN JOSE (COSTA RICA)
15		OCEANAIR LINHAS AEREAS S.A SUCURSAL COLOMBIA	RECIFE		BOGOTA

No	Fecha de Aprobación	Nombre Empresa	Origen	Escala(s)	Destino
16		TACA INTERNATIONAL AIRLINES S.A. - SUCURSAL COLOMBIA	SAN SALVADOR		CARTAGENA
17		AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. - AVIANCA S.A.	BOGOTÁ		CHICAGO
18		AVIOR AIRLINES COLOMBIA CA	CARACAS		BOGOTÁ
19			CARACAS		MEDELLÍN (RNG)
20			CARACAS		CALI
21			BARCELONA (VEN)		BOGOTÁ
22		LINEA AEREA DE SERVICIO EJECUTIVO REGIONAL C.A. - LASER AIRLINES	CARACAS		BOGOTÁ
23			MARACAIBO		BOGOTÁ
24	28/03/2018	AEROVÍAS DEL CONTINENTE AMERICANO S.A. - AVIANCA S.A.	BOGOTÁ		MUNICH
25	24/04/2018	AMERICAN AIRLINES	MIAMI		PEREIRA
26	24/05/2018	TAME	QUITO	BOGOTÁ - GUAYAQUIL	QUITO
27	07/06/2018	ALBATROS AIRLINES CA	CARACAS		BARRANQUILLA

Rutas nacionales e Internacionales Carga

No	Fecha de Aprobación	Nombre Empresa	Origen	Escala(s)	Destino
1		EMIRATES	DUBAI	DAKAR - CAMPINAS - BOGOTÁ - AGUADILLA (PR) - AMSTERDAM	DUBAI
2			DUBAI	DAKAR - MINGA GUAYÚ (PARAGUAY) - CAMPINAS - BOGOTÁ - AGUADILLA (PR) - AMSTERDAM - FRANKFURT	DUBAI
3		AEROLINEA DEL CARIBE S.A. - AER CARIBE	BOGOTÁ	LATACUNGA - PANAMA	BOGOTÁ
4			BOGOTÁ	LATACUNGA - SANTO DOMINGO	BOGOTÁ
5			BOGOTÁ	LATACUNGA - PUNTA CANA	BOGOTÁ
6			BOGOTÁ	QUITO - PANAMA	BOGOTÁ
7			BOGOTÁ	QUITO - SANTO DOMINGO	BOGOTÁ
8			BOGOTÁ	QUITO - PUNTA CANA	BOGOTÁ
9			BOGOTÁ	GUAYAQUIL - PANAMA	BOGOTÁ
10			BOGOTÁ	GUAYAQUIL - SANTO DOMINGO	BOGOTÁ
11			BOGOTÁ	GUAYAQUIL - PUNTA CANA	BOGOTÁ
12			BOGOTÁ	PANAMA - CARACAS	BOGOTÁ
13			BOGOTÁ	PANAMA - SANTO DOMINGO	BOGOTÁ
14			BOGOTÁ	PANAMA - PUNTA CANA	BOGOTÁ
15	15/03/2018	ETIHAD	ABU DAHBI	FRANKFURT Y/O FRANKFURT HAHN Y/O AMSTERDAM Y/O MILÁN Y/O HANOI Y/O ZARAGOZA Y/O ANCHORAGE Y/O COLUMBUS Y/O SAN JUAN Y/O MIAMI Y/O MÉXICO Y/O QUITO Y/O HOUSTON Y/O NUEVA YORK Y/O AGUADILLA Y/O BRIDGETOWN - BOGOTÁ - BRIDGETOWN Y/O AMSTERDAM Y/O QUITO Y/O MÉXICO Y/O AGUADILLA Y/O HOUSTON Y/O NUEVA YORK Y/O MIAMI Y/O MAASTRICHT Y/O TIFLIS	ABU DAHBI
16	03/05/2018	DHL	PANAMA	BOGOTÁ - CURAZAO Y/O CARACAS - BOGOTÁ	PANAMA
17	07/06/2018	TURKISH AIRLINES INC.	ESTAMBUL	ZARAGOZA - NEW YORK - BOGOTÁ - MAASTRICHT	ESTAMBUL

Fuente Oficina de Transporte Aéreo. AEROCIVIL

Adicionalmente se dio aprobación de adición de frecuencias a rutas aprobadas previamente a las siguientes empresas, así:

- KLM en la ruta Ámsterdam-Bogotá- Cartagena-Ámsterdam, en el año 2017 4ª frecuencia y en el 2018 5ª frecuencia
- IBERIA en la ruta Madrid -Bogotá- Madrid, tres (3) frecuencias
- AVIANCA en la ruta Bogotá-Ezeiza-Bogotá, diez (10) frecuencias

Operaciones, pasajeros movilizados

Las cifras del mercado internacional de pasajeros muestran un incremento del 6.8%, transportándose 821.491 pasajeros más en el periodo julio 2017 a junio 2018 respecto del periodo julio 2016 a junio 2017. En relación con el mercado doméstico, comparado los mismos periodos se refleja un decrecimiento del 5.6%, correspondiente a 1 millón 364 mil pasajeros.

En materia de transporte de carga los índices de variación para el mercado internacional reflejan un incremento del 3.5%, transportando 22 mil 119 toneladas más en el periodo julio 2017 a junio 2018, y para el mercado nacional o doméstico el -4%%, correspondiente a - 7.496 toneladas

TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS Y CARGA									
PERIODO	DOMÉSTICOS			INTERNACIONAL			TOTAL		
	Pasajeros	Carga (Kg.)	Vuelos	Pasajeros	Carga (Kg.)	Vuelos	Pasajeros	Carga (Kg.)	Vuelos
De julio de 2016 a junio de 2017	24.214.828	185.186.385	368.174	12.103.500	640.356.019	121.542	36.318.328	825.542.404	489.716
De julio de 2017 a junio de 2018	22.851.058	177.690.212	352.356	12.924.991	662.475.685	123.621	35.776.049	840.165.897	475.977
Var. En cantidades	-1.363.770	-7.496.173	-15.818	821.491	22.119.666	2.079	-542.279	14.623.493	-13.739
Var. %	-5,6%	-4,0%	-4,3%	6,8%	3,5%	1,7%	-1,5%	1,8%	-2,8%

Fuente: Boletines Estadísticas Operacionales Aeronáutica Civil. AEROCIVIL

Es importante considerar que el paro de un grupo de pilotos de Avianca generó, entre septiembre de 2017 y enero de 2018, una disminución en la prestación del servicio calculada en más de 800.000 viajes domésticos

Proyectos de Interés Nacional- PINES-

Los Proyectos de Interés Nacional- PINES-, se encuentran determinados por obras en los aeropuertos de San Andrés, Providencia y el aeropuerto Internacional El Dorado. En el aeropuerto de San Andrés se realizaron intervenciones por valor aproximado de \$22.623 millones en los diseños y obras de mantenimiento de la plataforma; mantenimiento preventivo y correctivo de equipos y sistemas aeroportuarios eléctricos y mecánicos y su instalación y construcción del cerramiento del aeropuerto, entre otros.

En el aeropuerto de Providencia se realizaron intervenciones por valor de \$ \$6.035 millones aproximadamente en adquisición, instalación, integración y puesta en funcionamiento del sistema meteorológico aeronáutico, sistema vientos, y ceilómetros; mantenimiento preventivo y correctivo de equipos y sistemas aeroportuarios eléctricos y mecánicos y su instalación y construcción del cerramiento, entre otros

En el aeropuerto Internacional el Dorado se realizaron intervenciones por \$140. 329. millones entre las que se destacan entre otras: mejoramiento de las pistas y la infraestructura complementaria del aeropuerto internacional El Dorado. Dotación de

mobiliario para las nuevas áreas administrativas fase II.; financiación de las obras complementarias etapa 1 de las que trata el otrosí no. 20 del contrato de concesión no. 6000169 ok de 2006; interventoría técnica y administrativa, mejoramiento pistas y la infraestructura complementaria; obras de mejoramiento y conservación de la pista sur 13r-31l y de la pista norte 13l-31r, y la infraestructura complementaria, entre otras. Adicionalmente se realizó:

Puesta en funcionamiento sistema CAT III para la pista 13R del aeropuerto El Dorado.

La AEROCIVIL puso en operación el sistema instrumental ILS categoría III, en la pista sur (Fontibón), del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá que permite a todas las aeronaves que tengan incorporada esta avanzada tecnología aterrizar con todas las garantías de seguridad, en condiciones de muy baja visibilidad y sin tener que confiar en referencias visuales exteriores.

En la práctica, esta gran ayuda de navegación aérea, que tuvo una inversión cercana a los \$29.000 millones, incluyendo la modernización de las luces de la pista sur, permite ahora que, en situaciones difíciles de visibilidad, que normalmente se presentan en las madrugadas o en épocas de invierno en la Sabana de Bogotá, no se afecte la operación aérea.

Reestructuración del espacio aéreo del aeropuerto Internacional El Dorado

La Aeronáutica Civil implementó a partir del día 12 de octubre de 2017, en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, el concepto de navegación aérea basada en la Performance (PBN), en la Gestión del tránsito Aéreo (TMA).

Con la implementación de este importante y nuevo concepto de operación aérea en Bogotá, se agilizan los flujos aéreos de ingreso y salida al aeropuerto internacional El Dorado permitiendo aumentar la capacidad de aeronaves dentro del mismo espacio aéreo con mayor eficiencia, al permitir perfiles de ascenso y descenso continuo, contribuyendo en gran manera con el medio ambiente a través de la reducción de toneladas de dióxido de carbono que han dejado de emitir las aeronaves a nuestra atmosfera. De igual manera el aeropuerto El Dorado se aumenta la accesibilidad en condiciones meteorológicas adversas aterrizando principalmente en sentido oriente/occidente, dado que ahora se cuenta con rutas de aproximación lo que permite operaciones de ingreso, que antes de la implementación de la reestructuración de espacio aéreo, eran imposibles de realizar.

Cesión Contrato de CODAD

Debido a la terminación del contrato de concesión de CODAD, de operación y mantenimiento de las dos pistas del aeropuerto Internacional El Dorado, el 31 de agosto de 2017 la Aerocivil asumió el control de las obras de mejoramiento de las dos pistas y la infraestructura complementaria del Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, por valor aproximado de \$ 4.384,3 millones, las cuales se proyecta concluir en el año 2018.

Fortalecimiento de la Seguridad

En materia de seguridad se mantuvo una tasa de cero accidentes en operaciones de transporte aéreo comercial regular con aviones de más de 5.700 kg. Para optimizar las condiciones actuales de seguridad en la operación aérea, la Aerocivil, realizó inversiones en el período Julio 2017-junio 2018 del orden de \$32.387 millones, inversiones que han generado resultados satisfactorios, mediante la adquisición de servicios de seguridad para el control y operación de los sistemas de seguridad aeroportuaria y ayudas a la navegación aérea y adquisición y renovación de equipos y elementos para la seguridad en aeropuertos.

Mediante la resolución No 1833 de 27 de junio de 2018 se adoptó el Programa del estado para la Gestión de la Autoridad en Seguridad Operacional en Colombia (PEGASO). Mediante este Programa el Estado Colombiano orienta sus esfuerzos al cumplimiento de los métodos y normas recomendados por la OACI para propender porque las funciones de seguridad operacional sirvan como apoyo directo a la operación segura de las aeronaves.

Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria (CISA)

Durante el período Julio de 2017- junio de 2018 se dinamizaron las actividades de la Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria -CISA. En el año 2018 se han realizado dos (2) reuniones: una el 9 de febrero en la que se presentó un informe de actos de interferencia ilícita y una matriz de riesgos para los aeropuertos del país; dicha matriz fue aprobada por la CISA para su implementación en los aeropuertos.

En la otra reunión celebrada el 5 de marzo de 2018, se reactivó el Comité técnico de dicha Comisión, con el propósito de solicitar apoyo y colaboración de la policía y el Ejército Nacional en el levantamiento de información para levantar estudios de seguridad en aquellos aeropuertos que no tienen un número de operaciones significativas. También se presentó la actualización del decreto 2027 de 2013 que modifica el decreto 1400 de 2002 “*por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad aeroportuaria, en desarrollo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional adoptado por Colombia mediante la Ley 12 de 1.947*” en los artículos 1 y 4.

Planes Maestros

Participación en el proceso de estructuración del Proyecto de Infraestructura Nuevo Dorado II que desarrolla la ANI.

Participación técnica en las mesas de trabajo tanto al interior de la entidad como con los entes gubernamentales, gremios y comunidades en el plan de desarrollo regional 15000084/OK2015 dentro del desarrollo del contrato de consultoría de la ANI para *los estudios y diseños la factibilidad del proyecto de infraestructura El Dorado II, la estrategia del negocio de aviación y la estructuración integral (técnica, jurídica, financiera, predial, ambiental, social y de riesgos) que permita el otorgamiento de una concesión bajo el esquema de APP, del proyecto de infraestructura aeroportuaria El Dorado II fase I y II del Plan Maestro, en conjunto con las pistas y calles de rodaje del aeropuerto internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C.*, como responsables de los estudios técnicos de factibilidad que sustentan este proyecto.

Participación y acompañamiento Plan maestro de San Andrés y EPA de Providencia.

A solicitud de la ANI con el proyecto de IP para San Andrés y Providencia, se dio acompañamiento al originador en la actualización del Plan Maestro para el aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés aprobado mediante resolución No 02662 de fecha 5 de septiembre de 2017, y la EPA para el Aeropuerto El Embrujo de Providencia y Santa Catalina, aprobada mediante Resolución 03360 de fecha octubre 31 de 2017

Elaboración Planes Maestros y/o Esquemas de Planificación aeroportuaria Red Aeroportuaria de la Orinoquia y de oriente

Se desarrolló la consultoría para la elaboración de los planes maestros de la red aeroportuaria de la Orinoquia con los aeropuertos de Puerto Asís, Mitú, Villa Garzón, Puerto Inírida, San Jose del Guaviare y San Vicente del Caguán el de la red aeroportuaria de oriente integrado por los aeropuertos de Tame, Cravo norte, Cimitarra. Y Flandes, adjudicados mediante Resolución No. 1726 del 16 de junio de 2017 con plazo de ejecución 30 diciembre de 2017, los cuales se encuentran en proceso de aprobación a través de Resolución y publicación en el Diario Oficial.

Participación y acompañamiento Plan maestro del nuevo aeropuerto para Cartagena en Bayunca

A solicitud de la ANI con el proyecto de APP para un nuevo aeropuerto en Cartagena localizado en el área de Bayunca, vía la cordialidad, se viene dando acompañamiento técnico al originador en los estudios técnicos de ubicación y operación y plan maestro para el nuevo aeropuerto.

Aeropuerto de Buenaventura

Participación en las mesas de trabajo que se vienen desarrollando al interior de la entidad como con los entes del Gobierno Nacional para la viabilidad del proyecto de obras e inversiones establecidas en el Plan Maestro del aeropuerto Gerardo Tovar Lopez , como también en el trabajo conjunto con los consultores encargados de la realización del estudio de impacto ambiental EIA, con las comunidades de Zacarías y Calle Larga , al igual que en el proceso de inclusión de este aeropuerto dentro de la estructuración de Aeropuertos del sur.

Aeropuerto Internacional El Dorado

Participación conjunta con la ANI, OPAIN, y representantes de Avianca para el traslado del actual hangar de mantenimiento de Avianca a la zona colindante del área de prueba de motores del aeropuerto Eldorado.

Participación en las mesas técnicas para la entrada en operación de la pista Sur a categoría III. Participación en las mesas de trabajo de entrada en operación a partir del 12 de octubre de 2017 de procedimientos de aproximación PBN para el TMA de Bogotá. Participación en reuniones técnicas para el recibo de las pistas del aeropuerto por la Aerocivil como consecución de la finalización del contrato con CODAD.

Aeropuerto Matecaña Pereira

Acompañamiento al concesionario Operadora Portuaria Aeropuerto Matecaña OPAM en la elaboración del Plan Maestro del Aeropuerto, el cual fue aprobado por la Aeronáutica Civil mediante la resolución 01159 del 30 de abril de 2018.

APP Aeropuertos SUR OCCIDENTE (Cali, Armenia, Ibagué, Neiva)

Acompañamiento y revisión en la metodología dentro del proceso de elaboración del Plan Maestro para los aeropuertos considerados por la APP sur Occidente (Cali, Armenia, Ibagué, Neiva).

Elaboración Planes maestros y/o esquemas de planificación aeroportuaria Red Centro

Elaboración del proyecto para la contratación de la consultoría número 17001530H3 de 2017, Objeto: “*Elaboración del Plan Maestro del Aeropuerto German Olano de Puerto Carreño y los Esquemas de Planificación Aeroportuaria para los Aeropuertos San Bernardo de Mompox y Contador de Pitalito y Puerto Carreño*” adjudicados mediante Resolución 03745 del 01 de diciembre de 2017; acompañamiento y supervisión de la ejecución del contrato, el cual se encuentra en la fase de desarrollo de la alternativa seleccionada y evaluación de impactos, como también en proceso de la socialización interna con las Áreas técnicas de la Entidad , y la 3 socialización con comunidades , gremios y entes gubernamentales regionales.

Elaboración Planes maestros y/o esquemas de planificación aeroportuaria Red Pacifico

Elaboración del proyecto para la contratación de la consultoría número 17001530H301 de 2017, Objeto: “Elaboración de los planes maestros planificaciones aeroportuarias de la Red Aeroportuaria del Pacifico” para los aeropuertos Reyes Murillo de Nuqui, Juan Casiano de Guapi y Mandinga de Condoto adjudicados mediante Resolución No.03745 del 01 de diciembre de 2017, acompañamiento y supervisión de la ejecución del contrato, el cual se encuentra en la fase de desarrollo de la alternativa seleccionada y evaluación de impactos, como también en proceso de la socialización interna con las Áreas técnicas de la Entidad y la 3 socialización con comunidades , gremios y entes gubernamentales regionales.

Fortalecimiento y Modernización del Centro de Estudios Aeronáuticos.

Reconocimiento del Centro de Estudios Aeronáuticos como Institución Universitaria mediante Resolución No 02909 del 21 de febrero de 2018.

El Centro de Estudios Aeronáuticos logró mediante Resolución No 02909 del 21 de febrero de 2018, reconocimiento como Institución de Educación Superior-IES, a nivel de Institución Universitaria para lo cual se llevaron a cabo varias acciones entre el periodo julio/17 a junio/18:

Consolidación de la Gestión ante el Ministerio de Educación Nacional MEN

En el segundo semestre del año 2017 se realizaron los trámites correspondientes ante el MEN incluyendo la Solicitud de Registro del CEA en el Sistema Nacional de Instituciones de Educación Superior – SNIES.

Cumplimiento del Plan Institucional de capacitación y oferta educativa

Área Académica	Total 2017	Total 2018	TOTAL
ATS – Servicios de Tránsito Aéreo	34	30	64
ATSEP – Air Traffic Safety Electronics Personnel	44	21	65
AIM – Gestión de Información Aeronáutica	19	8	27
MET – Meteorología	21	3	24
ASM – Gestión del Espacio Aéreo	6	3	9
SEI – Servicio de Extinción de Incendios	42	16	58
SAR – Servicio de Búsqueda y Salvamento	4	5	9
INGLES	67	22	89
TIC – Tecnologías de la Información y la Comunicación	27	11	39
TOTAL	264	119	383

Fuente. CEA. Aerocivil

Grupo de Extensión

CURSOS	
Cursos para cubrir las áreas Seguridad Operacional y Seguridad Aeroportuaria	560 cursos

Fuente. CEA. Aerocivil

Fomento de la investigación en el CEA

Acciones	
Creación del Grupo de Investigación	Reconocimiento del grupo de investigación G.I.N.A ante COLCIENCIAS
Desarrollo de proyectos	Siete (7) Proyectos de investigación enmarcados en las líneas de investigación propuestas por el CEA: Seguridad operacional de la aviación, 2. Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC), 3. Gestión de la aviación y 4. Protección del medio ambiente.
Creación de la red de investigación para la seguridad operacional de RPAS (RISOR)	La red de investigación RISOR busca unir los esfuerzos de instituciones de investigación, industria y el gobierno con el fin de consolidar, procesos de investigación y personal experto para establecer herramientas ágiles para la toma de decisiones de la Aerocivil.

Fuente. CEA. Aerocivil

Proyección Social

Proyecto	alcance
Proyecto de proyección social con Colegio Costa Rica Fontibón	Fortalecimiento de las competencias ciudadanas y ambientales en los niños del Sector
Programa CEA GLOBE	Programa del área de Meteorología

Fuente. CEA. Aerocivil

Fortalecimiento de las Relaciones Interinstitucionales - Convenios

Suscripción de convenios	Entidad
Nacionales 8 convenios	Dirección Nacional de Bomberos Escuela Halcones Instituto Pascual Bravo Universidad de Antioquia Instituto Tecnológico de Putumayo Fundación Internacional del Trópico Universidad Surcolombiana
Internacionales – Un convenio	Corporación centroamericana de Servicios a la Navegación Aérea

Fuente. CEA. Aerocivil

Reformas Institucionales y Regulaciones

Se realizaron modificaciones a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia bien sea para atender necesidades propias de la aviación colombiana, y acoger las modificaciones y ajustes a los estándares internacionales de la aviación civil -OACI-, o como parte del proceso de armonización de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC -con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos – LAR-. Se emitieron, entre otras, las siguientes regulaciones:

Armonización Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC con Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos – LAR

Durante el año de 2018 se armonizaron los siguientes RAC's que constituyeron un trabajo extenso y detallado si se tiene en cuenta que cada una de las normas abajo relacionadas tiene entre 300 y 400 páginas.

PERSONAL AERONÁUTICO -PEL	RAC 65	Licencias para personal aeronáutico diferente de la tripulación de vuelo
	RAC 141	Centros de instrucción aeronáutica para tripulantes de vuelo, tripulantes de cabina y despachadores
	RAC 142	Centros de entrenamiento de Aeronáutica Civil
	RAC 147	Centros de instrucción aeronáutica para formación de técnicos de mantenimiento
	RAC 120	Prevención y control del consumo de sustancias psicoactivas en el personal aeronáutico
OPERACIÓN DE AERONAVES -OPS	RAC 91	Reglas generales de vuelo y operación
	RAC 119	Certificación de explotadores de servicios aéreos
	RAC 121	Requisitos de operación -operaciones domesticas e internacionales
	RAC 129	Operación de explotadores extranjeros
	RAC 135	Requisitos de operación -operaciones domesticas e internacionales
AERONAVES – AERONAVEGABILIDAD - AIR	RAC 43	Mantenimiento
	RAC 45	Identificación de aeronaves y componentes de aeronaves
	RAC 145	Organizaciones de mantenimiento -OMA
AERODROMOS -AGA	RAC 139	Certificación de aeródromos -requisitos para operadores de aeródromos
	RAC 153	Operación de aeródromos
	RAC 154	Diseño de aeródromos
SERVICIOS A LA NAVEGACION AEREA - ANS	RAC 203	Servicio meteorológico para la navegación aérea
	RAC 204	Cartas aeronáuticas
	RAC 211	Gestión del tránsito aéreo
	RAC 215	Servicio de información aeronáutica

Fuente: Oficina de Transporte Aéreo. Aerocivil

Adicionalmente para atender necesidades propias de la aviación colombiana, y acoger las modificaciones y ajustes a los estándares internacionales de la aviación civil -OACI-se expidieron las siguientes normas:

- Mediante la resolución No. 1833 de 27 de junio de 2018 se adoptó el Programa del Estado para la Gestión de la Autoridad en Seguridad Operacional en Colombia (PEGASO), para orientar esfuerzos al cumplimiento de métodos y normas recomendados por la OACI.

- Se expidió la Resolución 01777 del 21 de junio de 2018, flexibilizando la normativa para que los aerotaxis puedan operar rutas regiones apartadas, no servidas de forma regular.

Reorientación de la Inversión

A partir del análisis de los proyectos de inversión de la AEROCIVIL incorporados en el Plan Operativo Anual de Inversiones -POAI 2018, la necesidad de dar cumplimiento a las directrices impartidas por el DNP sobre la reformulación de proyectos y la formulación integral de los mismos, así como de las lecciones aprendidas en la etapa de inversión de los proyectos, se diseñó la estructura sobre la cual se formularán los proyectos que participarán por recursos para su inclusión en el POAI 2019.

De acuerdo con esa estructura se identificaron y se registraron los proyectos de inversión en el Sistema Unificado de Inversiones y Finanzas Públicas (SUIFP), de acuerdo con los requerimientos de la Metodología General Ajustada (MGA), cuyo sustento conceptual se basa por una parte en la metodología de marco lógico derivada de los procedimientos e instrumentos de Planificación Orientada a Objetivos y de otra en los principios de preparación y evaluación económica de proyectos en cada una de las etapas de preinversión, inversión, operación y evaluación expost.

De esta manera se reformularon 33 Proyectos de Inversión, pensados para cumplir la Visión 2030 de movilizar 100 millones de pasajeros y duplicar la carga en el país.

Formulación Plan Estratégico Aeronáutico 2030

Con el objetivo de trazar lineamientos de política y dar un norte estratégico para alcanzar el desarrollo del sector de transporte aéreo en Colombia, se inició la formulación del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 como instrumento de planificación, cuya visión es *“Movilizar 100 millones de pasajeros y duplicar el transporte de carga en un entorno institucional claro, competitivo, conectado, seguro y sostenible, soportado en una infraestructura renovada, una industria robustecida y un talento humano de excelencia”*.

Servicios Aéreos Esenciales

Mediante la expedición de la resolución No 02893 del 20 de septiembre de 2017 *“por la cual se aprueba la actualización del estudio de las rutas sociales únicas presentado por el Ministerio de Defensa -SATENA S.A”*, al tenor del artículo 240 de la Ley 1753 de 2015 para la vigencia de 2018” la Aeronáutica Civil se vinculó al servicio a las comunidades a través del programa de Servicios Aéreo Esenciales SAE, mediante el cual se realiza la prestación del servicio de transporte a través de rutas sociales y la infraestructura que lo soporta.

Así mismo se logró Inclusión del modo aéreo en la financiación de proyectos susceptibles a ser financiados con el Fondo de Inversiones para la Paz. La prestación de estos servicios, está siendo financiada actualmente como un subsidio por parte del gobierno nacional a la Aerolínea oficial del Estado Satena.

Actualización Plan de Navegación Aérea de Colombia (PNA-COL)

En octubre del año 2017 se actualizó el Plan de Navegación Aérea de Colombia (PNA-COL), siguiendo los lineamientos del Global Air Navigation Plan (GANP) de la OACI, y se viene trabajando en su apropiación por parte de la industria Aeronáutica.

3. POLÍTICAS EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

3.1 Plan Maestro de Transporte Intermodal

El Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) es la herramienta de planeación estratégica del sector transporte con visión a 20 años, que el Estado colombiano está construyendo para potenciar la competitividad del país.

En 2015 se desarrolló el primer módulo del PMTI, donde se definió una red básica y red de integración para promover la competitividad y conectar el territorio.

En el 2016 se ejecutó un segundo módulo (PMTI II) el cual se desarrollaron los siguientes componentes: (i) maduración de proyectos; (ii) accesos urbanos; (iii) necesidades de financiación y nuevas fuentes de pago; (iv) normatividad para promover la logística y la intermodalidad, y (v) gerencia de corredores logísticos.

En el 2017 y 2018, se ejecutó la consultoría de Contribución Nacional de Valorización y se firmó el convenio derivado No 3 para el desarrollo de tres componentes: i) política de accesos y pasos urbanos; (ii) Valor residual de concesiones y (iii) piloto de valorización.

Vale la pena mencionar que los módulos del PMTI se desarrollaron en el marco de un convenio interadministrativo entre la Financiera de Desarrollo Nacional - FDN, el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías.

A continuación se presentan los resultados de las consultorías mencionadas:

➤ **Accesos y Pasos Urbanos**

Con esta consultoría se buscó desarrollar una política nacional de accesos y pasos urbanos en Colombia, lineamientos, reglas de participación y los aspectos técnico-funcionales, además con la ejecución de la consultoría se realizó un análisis del marco legal e institucional para el modelo de convenio tipo para el desarrollo de acuerdos de infraestructura, para el desarrollo del objetivo se cuenta con los siguientes documentos:

- Proyecto borrador de documento de política de accesos y pasos urbanos.
- Manual de funciones de accesos urbanos
- Convenio modelo tipo de cofinanciación entre la nación y los municipios para contar con un mecanismo de colaboración y coordinación de esfuerzos y ejecución de recursos entre las partes.

➤ **Contribución Nacional de valorización**

La Contribución de valorización no es un impuesto, porque no grava por vía general a todas las personas, sino, a un sector de la población que está representado por los propietarios

o poseedores de inmuebles que se benefician, en mayor o menor grado, con la ejecución de una obra pública.

La importancia de la CNV:

- Es una fuente de pago adicional o de recuperación de los costos para los proyectos de infraestructura de transporte.
- Los recursos de la CNV no están contemplados en las fuentes de pago actuales de los proyectos del Gobierno (como los de PMTI).
- Es el instrumento de captura de valor más eficiente y de mayor uso en el país (su cobro se ha hecho por autoridades municipales, distritales y departamentales en su gran mayoría)
- Es el único tributo e instrumento de captura de valor del suelo que puede ser usado directamente por el gobierno nacional, al ser éste también sujeto activo de dicho cobro.

Para reglamentar la Contribución Nacional de Valorización de acuerdo a lo estipulado por la reforma tributaria Ley 1819 de 2019, se cuenta con:

- Proyecto borrador de documento de política de Contribución Nacional de Valorización
- Anteproyecto de decreto para reglamentar la Contribución Nacional de Valorización

➤ **Piloto de Valorización.**

Con esta consultoría se espera realizar los estudios previos de planificación y preparación (estructuración) para la implementación del cobro de valorización en un proyecto piloto que se seleccione para tal fin, a la fecha esta consultoría no se ha contratado. Se cuenta con un proyecto de términos de referencia.

➤ **Valor Residual de Concesiones**

Valor Residual de Concesiones definición: aquellos recursos derivados de los derechos económicos o de propiedad que el estado tiene en una determinada obra de carácter pública, ya sea concesionado o ejecutada por el estado mismo, susceptible de ser monetizados y utilizados para el financiamiento de nueva infraestructura.

Esta consultoría analizó la viabilidad jurídica de la incorporación del valor residual de las concesiones a un eventual fondo que gestione la propiedad y/o los derechos económicos de las mismas, y las relaciones que se generan entre el fondo y las autoridades, de dicho análisis se concluye que sí es jurídicamente viable realizar la transferencia de los derechos económicos derivados de los valores residuales de los contratos de concesión de infraestructura al FONDES, siempre y cuando se realice una modificación a la estructura del FONDES.

Se deberá definir y diseñar una política pública y una reglamentación con la metodología y los instrumentos de análisis para identificar y obtener los recursos del valor residual de concesiones.

3.2 Evaluación De Tecnologías Alternativas Para Mejoramiento De Vías De Bajos Volúmenes De Tránsito

El Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 define la intervención en vías terciarias como una de las estrategias más importantes para el desarrollo del campo, la integración del territorio y la consolidación de la paz. Esta política se materializa en el Conpes 3857 que promueve la utilización de procesos de innovación y experimentación tecnológica y la participación directa de las comunidades en actividades de construcción, mantenimiento y sostenibilidad de las obras.

Mediante una estrategia de articulación interinstitucional para la intervención de vías terciarias en el marco del posconflicto, el Plan Piloto Putumayo y Piloto Valencia tienen como objetivos:

- Evaluar los tramos de prueba, para definir y regular los tipos de intervención que se van a implementar empleando sistemas constructivos técnica, económica y ambientalmente factibles, que permitan mejorar la transitabilidad de las vías.
- Estandarizar metodologías y protocolos de aplicación de productos y/o tecnologías alternativas, estableciendo rendimientos, costos, empleo de materiales disponibles, durabilidad y estrategias de participación directa de la comunidad en los procesos constructivos y de mantenimiento.
- Generar mecanismos de cooperación interinstitucional, de innovación y transferencia tecnológica, entre el estado, empresas, academia y comunidad para fortalecer la presencia estatal y privada en la región que potencie el desarrollo de una infraestructura vial sostenible.
- Formular una normatividad técnica para métodos constructivos, materiales y tecnologías alternativas para las intervenciones en las vías terciarias.

3.2.1 Piloto Putumayo

Mediante una estrategia de articulación interinstitucional, con el objeto de “AUNAR ESFUERZOS ENTRE LAS PARTES PARA EL DESARROLLO DE UNA PRUEBA PILOTO PARA EVALUAR NUEVAS TECNOLOGÍAS Y MATERIALES ALTERNATIVOS EN EL DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO, PARA EL MEJORAMIENTO DE VÍAS DE BAJOS VOLÚMENES DE TRÁFICO EN EL PAÍS”, las distintas entidades apoyarán el desarrollo de herramientas metodológicas

Corredor vial objeto del piloto denominado Puerto Vega - Teteyé, se ubica al sur del área urbana del municipio de Puerto Asís, departamento del Putumayo. En este sector tienen asentamiento comunidades campesinas, indígenas y afrodescendientes. Al corredor Puerto Vega Teteyé pertenecen 58 veredas, 2 resguardos indígenas, 6 cabildos indígenas y 13 centros poblados; tiene una extensión aproximada de 400 km² y una población aproximada de 25.000 habitantes². Zona que durante años ha sido afectada fuertemente por el conflicto armado, se encuentra en regular estado, es de uso continuo de vehículos de carga pesada

² Plan de desarrollo municipal 2012 - 2015

para el transporte principalmente de petróleo (camiones doble troque, tractomulas), circunstancia que genera un deterioro constante de la condición de esta vía, así como emisión de material particulado que afecta las condiciones ambientales y la salud de las comunidades.

Se terminó la etapa constructiva en el mes de marzo, se realizó el primer seguimiento, a los 28 días de terminar la construcción y se realizó el primer seguimiento trimestral, se está a la espera de la entrega de los resultados por parte de la Universidad de Antioquia y se está a la espera. Actualmente está en proceso la suscripción de la prórroga del convenio en tiempo, ya que a la fecha iniciamos la Fase B, la cual incluye el proceso de seguimiento y tiene una duración de dos años, con el fin de evaluar el comportamiento de las tecnologías durante este periodo de tiempo. A la fecha se ha realizado un seguimiento de los cuatro propuestos.

3.2.2 Piloto Valencia

Al igual que la Prueba Piloto Putumayo, es una iniciativa liderada por el Plan Vial Regional del Ministerio de Transporte, Dirección de Infraestructura, que aunando esfuerzos con INVIAS, COOPERATIVA VIAL COMUNITARIA - COOVICOM, ALCALDIA DE VALENCIA, GOBERNACIÓN DE CORDOBA Y UNIVERSIDAD DE ANTIOQUIA, entidades firmantes de un Convenio Interadministrativo, con el respaldo de la ANI, DNP, USAID y la participación de empresas privadas.

Mediante una estrategia de articulación interinstitucional, con el objeto de “AUNAR ESFUERZOS ENTRE LAS PARTES PARA EL DESARROLLO DE UNA PRUEBA PILOTO PARA EVALUAR NUEVAS TECNOLOGÍAS Y MATERIALES ALTERNATIVOS EN EL DEPARTAMENTO DE CORDOBA, PARA EL MEJORAMIENTO DE VÍAS DE BAJOS VOLÚMENES DE TRÁFICO EN EL PAÍS.

El tramo en el cual se está adelantando la prueba piloto es el corredor Valencia - Villanueva, el cual se encontraba en suelo natural con algunas obras de drenaje en mal estado, la pendiente de la vía no supera el 3%, generando problemas de drenaje.

Actualmente está en proceso la suscripción de la prórroga del convenio en tiempo, para terminar la etapa constructiva y la de seguimiento. El día 9 de julio de 2018, se dio inicio a la etapa constructiva del Proyecto Piloto Valencia, que contempla la aplicación de las tecnologías de cuatro (4) empresas y la construcción del tramo de referencia o blanco, interviniendo así los primeros 5 km de la vía Valencia – Villanueva. Pendiente la ejecución de tres tramos con tecnologías alternativas.

3.3 Plan Nacional de Vías para la Integración Regional

El 24 de noviembre de 2016 el Gobierno Nacional suscribió con el grupo armado FARC-EP el Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Construcción de una Paz Estable y Duradera (en adelante el Acuerdo Final).

El punto 1 del Acuerdo Final, contiene el acuerdo “Reforma Rural Integral” – RRI, que contribuirá a la transformación estructural del campo; cerrando las brechas entre el campo y la ciudad y creando condiciones de bienestar y buen vivir para la población rural.

Como parte de la RRI, se acordó la formulación de Planes Nacionales para la Reforma Rural Integral con el objetivo central de superar la pobreza y la desigualdad para alcanzar el bienestar de la población rural.

Con el propósito de lograr la integración regional y el acceso a los servicios sociales y a los mercados, entre otros, el Acuerdo Final definió que el Gobierno Nacional creará e implementará un Plan Nacional de Vías Terciarias en donde se tendrán en cuenta los siguientes criterios

- La participación activa de las comunidades —hombres y mujeres— en la priorización, ejecución y seguimiento de las obras.
- La asistencia técnica y la promoción de las capacidades organizativas de las comunidades para garantizar el mantenimiento y la sostenibilidad de las obras.
- El estímulo a la economía local dando prioridad a la contratación de trabajadores y trabajadoras y adquisición de materiales locales.
- La promoción y aplicación de diversas soluciones tecnológicas.
- La importancia de garantizar la sostenibilidad de las condiciones socio-ambientales

En este sentido, el Ministerio de Transporte formuló el Plan Nacional de Vías para la Integración Regional – PNVIR indicando que se hace necesario intervenir la red vial regional en donde se incluyen las vías secundarias y terciarias, la red fluvial y transporte aéreo, pues las mismas conectan las zonas más alejadas y marginadas del país.

El documento contó con una mesa permanente con la participación del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, Agencia para la Renovación del Territorio, Departamento Nacional de Planeación y el Viceministerio de Infraestructura del Ministerio de Transporte. A la mesa fueron invitadas entidades como la Unidad de Planificación Rural Agropecuaria, Aerocivil, Unidad Administrativa Especial de Organizaciones Solidarias, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, entre otras, quienes aportaron su conocimiento para el buen desarrollo del documento.

Para el Plan se tiene estimado financiamiento de \$10,2 billones (pesos 2017) hasta el 2031, con el objetivo de intervenir 13.140 km, 10 aeródromos y 46 canales en municipios PDET (Programa de Desarrollo con Enfoque Territorial).

El Plan se encuentra a la espera de su adopción.

3.4 Plan 51/50

El Plan 51/50, el cual consiste en la priorización de 50 km y su intervención mediante un modelo de gestión comunitario que permita el mantenimiento y/o conservación de vías terciarias en cada uno de los 51 municipios más afectados por el conflicto armado, contó con la participación del Ministerio de Transporte para la construcción de la estrategia como cabeza de sector, en la cual se llevó a cabo contacto directo con cada uno de las entidades territoriales, integrando la información y sirviendo como articulador entre la Agencia de

Renovación del Territorio- ART, líder de la estrategia, los municipios y el Instituto Nacional de Vías, INVIAS.

Cabe mencionar, que uno de los 51 municipios, decidió liquidar anticipadamente el convenio, este fue el caso del municipio de Anorí por petición propia de la entidad territorial.

A la fecha, se han terminado 38 convenios de los 50 suscritos, con una ejecución acumulada de 34.563 millones equivalente al 85,5% del total contratado 40.400 millones.

3.5 Obras por impuestos

La Ley 1819 de 2016, en su artículo 238, reglamentado por el Decreto 1915 de 2017, estableció que las personas jurídicas contribuyentes del impuesto sobre la renta y complementarios que en el año o período gravable obtengan ingresos brutos iguales o superiores a 33.610 UVT, podrán efectuar el pago hasta del cincuenta por ciento (50%) del impuesto a cargo determinado en la correspondiente declaración de renta, mediante la destinación de dicho valor a la inversión directa en la ejecución de proyectos viabilizados y prioritarios de trascendencia social en los diferentes municipios ubicados en las Zonas Más Afectadas por el Conflicto Armado.

Como entidad cabeza del sector, el Ministerio de Transporte debe presentar concepto de viabilidad para todos los proyectos, que sean de su competencia, conforme lo estipulado en el Decreto 1915 de 2017.

En este sentido, el ministerio ha recibido 119 proyectos para viabilidad por un valor estimado de \$1,2 billones.

Para dar viabilidad a estos proyectos, el ministerio realizó múltiples mesas técnicas con las entidades territoriales y los contribuyentes interesados en los proyectos, con el objetivo de subsanar las observaciones realizadas por el equipo técnico del ministerio. Las mesas técnicas iniciaron en diciembre de 2017 con proyectos que tenían estructurados las entidades territoriales, encontrando dificultades en la estructuración en algunos casos.

Con la expedición de la Resolución 640 de 2018, se estableció el procedimiento para emitir el concepto de procedencia de viabilidad técnica y financiera de los proyectos relacionados con el sector transporte, financiados mediante el mecanismo de obras por impuestos.

En el esquema, se logró la aprobación de 9 proyectos en 8 departamentos por un valor de \$142.000 millones.

Nombre del proyecto	Departamento	Valor	Contribuyente
Mejoramiento de la vía San Pedro-Arizona, Segunda Etapa	Putumayo	\$ 13.018.476.741	Ecopetrol

Mejoramiento de la vía que comunica el casco urbano con la cabecera del corregimiento de la Ceiba : municipio de Chalán	Sucre	\$ 3.158.131.480	Discelecsa
Mejoramiento mediante construcción de placa huella de vías terciarias del municipio de La Gloria Cesar	Cesar	\$ 4.741.747.462	Ecopetrol
Rehabilitación vía suárez - mindalá en el departamento del Cauca	Cauca	\$ 2.958.239.605	Celsia
Mejoramiento de vías terciarias en Cocorná	Antioquia	\$ 33.700.782.338	EPM
Pavimentación de la vía Escarralao - El Jobo - Palizadas - El Bagre, Etapa I en Antioquia	Antioquia	\$ 18.844.484.774	Mineros
pavimentación de la calle 17 entre la vía nacional y la villa olímpica del municipio de San Martín, Meta	Meta	\$ 2.545.678.635	Ecopetrol
Mejoramiento Vía El Paujil - Cartagena del Chaira; Etapa 2 Departamento del Caquetá	Caquetá	\$ 35.647.265.150	Ecopetrol
Rehabilitación de la Vía Tame - Corocoro (6605), Corocoro - Arauca (6606). Departamento de Arauca	Arauca	\$ 27.657.052.870	Ecopetrol

3.6 Fondo de subsidio de la sobretasa a la gasolina

De acuerdo a lo establecido en el artículo 130 de la Ley 488 de 1998, se creó el Fondo de Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina, se señalaron los departamentos beneficiarios: Norte de Santander, Amazonas, Chocó, Guainía, Guaviare, Vaupés y Vichada, San Andrés y

Providencia y Santa Catalina y se estableció al Ministerio de Transporte como administrador de dicho recurso.

3.6.1 Logros

RECURSOS TRANSFERIDOS EN VIGENCIA 2012-2018

VIGENCIA	RECURSOS TRANSFERIDOS A CADA DEPARTAMENTO	RECURSO TOTAL TRANSFERIDO
2012	\$ 1.500.000.000,00	\$ 12.000.000.000,00
2013	\$ 2.000.000.000,00	\$ 16.000.000.000,00
2014	\$ 2.000.000.000,00	\$ 16.000.000.000,00
2015	\$ 2.250.000.000,00	\$ 18.000.000.000,00
2016	\$ 2.362.500.000,00	\$ 18.900.000.000,00
2017	\$ 2.075.000.000,00	\$ 16.600.000.000,00
2018	\$ 2.275.375.000,00	\$ 18.203.000.000,00
TOTAL	\$ 14.462.875.000,00	\$ 115.703.000.000,00

PROYECTOS APROBADOS

VIGENCIAS	DEPARTAMENTO	PROYECTOS APROBADOS
2012-2018	Amazonas	40
2012-2018	Chocó	14
2012-2018	Guainía	9
2012-2018	Guaviare	33
2012-2018	Norte de Santander	10
2012-2018	Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	6
2012-2018	Vaupés	6
2012-2018	Vichada	7
TOTAL		125

RESOLUCIONES DE TRANSFERENCIA

VIGENCIAS	RESOLUCIONES
2012	No.06991 y No.011267
2013	No.01268, No.03362 y No.05736
2014	No.01153, No.1810, No.02863 y No.03875
2015	No.00439, No.02415 y No.4419
2016	No.2313, No.3130, No.4310 y No.5644
2017	No.2012, No.4488 y No.6095
2018	No.2497
TOTAL	

Como tareas pendientes sobre el tema se tiene la elaboración de los proyectos de transferencia de los recursos para los departamentos de Amazonas, Chocó, Guainía, Norte de Santander, Vaupés, Vichada y Archipiélago de San Andrés Providencia y Santa Catalina, teniendo en cuenta que a la fecha los departamentos citados anteriormente no han cumplido con los requisitos solicitados para la emisión de los conceptos técnicos a los proyectos presentados por dichas entidades.

Adicionalmente elaborar los memorandos de autorización de los giros para los departamentos de Amazonas, Chocó, Guainía, Norte de Santander, Vaupés, Vichada y Archipiélago de San Andrés Providencia y Santa Catalina, una vez estos cumplan con los requerimientos establecidos en la Resolución No.1311 de 2018.

Y continuar con el seguimiento a los recursos transferidos de los proyectos aprobados por el Ministerio de Transporte en las vigencias anteriores que a la fecha no se han liquidado correspondiente a los 8 departamentos beneficiarios de los recursos, de acuerdo a la normatividad vigente.

Adicional a lo anterior se expidió la Resolución No.1311 del 27 de abril de 2018, "Por la cual se adecua la reglamentación de la administración del Fondo de Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina", la cual se encuentra vigente.

3.7 Comunidades indígenas

El Ministerio de Transporte durante la vigencia del 2017 – 2018 atendió la Red Vial Caminera con celebración de convenios para la transferencia de recursos con las gobernaciones departamentales para la elaboración de estudios y diseños, a través de los cuales se atenderán las vías solicitadas y priorizadas por las comunidades y organizaciones indígenas de los siguientes departamentos:

- Convenio 355-2015 Vaupés, suspendido se reinicia el 16 de agosto y termina el 17 de agosto de 2018
- Convenio 557-2015 Magdalena, en liquidación
Convenios de transferencia de recursos para la contratación de estudios y diseños de caminos ancestrales
- Convenio 556-2015 Putumayo, en ejecución de los estudios y diseños termina 30 de octubre
- Convenio 397-2016 Guainia, en liquidación
- Convenio 516-2016 Risaralda, en ejecución, termina el 30 de octubre de 2018
- Convenio 422-2017 Cumaribo (Vichada) , en ejecución termina el 17 de enero 2019
- Convenio 662-2017 Morales (Cauca), presentaron los estudios previos los cuales tienen observaciones por parte del MT y el municipio se encuentra ajustando los mismo, termina 20 de octubre de 2018
- Convenio 663-2017 Medio San Juan (Choco), están en elaboración de los estudios previos para aprobación por parte del MT, termina el 20 de octubre de 2018
- Convenio 791-2017 Colon (Putumayo), tiene un avance del 70% de ejecución de los estudios y diseños, termina el 20 noviembre 2018
- Convenio 797-2017 Bolívar (Valle del Cauca), el municipio aún no ha presentado los estudios previos para aprobación por parte del MT, 22 de noviembre de 2018
- Convenio 798-2017 Puerto Rondón (Arauca) se está modificando el convenio debido a que el camino priorizado se encuentra en predio privado, el camino, termina el 20 noviembre, el borrador de los estudios previos se encuentra aprobado por el MT

En la actualidad el Ministerio de Transporte se encuentra elaborando el borrador de documentos “Plan de Trabajo para la priorización de proyectos de infraestructura para comunidades indígenas y ancestrales”, el cual tiene por objeto reducir las brechas en materia de infraestructura vial

3.8 Sistema general de regalías

Se aprobaron de Julio de 2017 a Junio de 2018 recursos por \$900.802.313.837 para proyectos del Sector Transporte en OCAD Regionales, Departamentales y Cormagdalena, de los cuales \$745.986.401.922 provienen de recursos del Sistema General de Regalías, como se disgrega a continuación:

PROYECTOR APROBADOS JULIO 2017 – JUNIO 2018		
REGIÓN	VALOR SGR	VALOR TOTAL PROYECTO
CARIBE	\$ 1.568.108.151.856	\$ 1.588.136.409.386
CENTRO ORIENTE	\$ 272.097.969.626	\$ 273.930.289.640
CENTRO SUR	\$ 452.922.744.846	\$ 463.311.985.071
LLANO	\$ 607.144.583.547	\$ 608.611.599.971
EJE CAFETERO	\$ 134.317.947.447	\$ 142.371.431.457
PACÍFICO	\$ 527.145.046.175	\$ 538.871.370.088
CORMAGDALENA	\$ 31.052.092.070	\$ 32.254.752.128
TOTAL	\$3.592.788.535.567,56	\$3.647.487.837.742,16

Fuente: Monitoreo SGR

Se han aprobado en el año 2018 (corte 19 de Julio) recursos por \$431.348.202.621,23 de recursos del Sistema General de Regalías, OCADPAZ como se disgrega a continuación:

PROYECTOS APROBADOS OCADPAZ	
REGIÓN	VALOR SGR (COP)
CARIBE	220.775.014.263,66
CENTRO ORIENTE	51.051.448.886,74
CENTRO SUR	77.192.231.958,59
LLANO	27.855.250.788,04
EJE CAFETERO	16.970.288.241,58
PACÍFICO	37503968483
TOTAL	431.348.202.621,23

Fuente: Monitoreo SGR

3.9 Plan vial Regional

3.9.1 Actualización de planes viales departamentales

Teniendo en cuenta que desde el año 2016 la metodología para la elaboración de los planes viales se ajustó con el fin de que los departamentos cuenten con una herramienta que les permita priorizar la infraestructura con un enfoque integral, que involucre los diferentes modos de transporte con el fin de potenciar el intercambio de carga y pasajeros, mejorar la calidad de vida de las regiones facilitando el transporte en y entre las regiones, brindar herramientas a los departamentos para apoyar a sus municipios en materia de gestión de infraestructura, teniendo en cuenta las características específicas de red y potencial técnico disponible, de manera que las acciones estén alineadas con la política del Gobierno Nacional, contar con una infraestructura de transporte que permita el acceso a servicios sociales esenciales, como la salud y la educación y permitir un diagnóstico de los atractivos turísticos desaprovechados.

En el año 2017 el Ministerio de Transporte acompañó el proceso de la elaboración de los PVD de: Cundinamarca, Boyacá, Vichada y Caldas, los culés fueron aprobados en el mes de diciembre.

En el año 2018, los departamentos de Santander, Casanare, Cauca, Valle del Cauca y Guajira, manifestaron la necesidad de actualizar sus PVD a la nueva metodología, los departamentos de Santander, Casanare, Cauca recibieron la primera capacitación sobre la metodología y se está a la espera que avancen en la presentación de la información. La capacitación para los departamentos de Valle y Guajira, está programada para la primera semana de agosto.

Es importante continuar con la divulgación de las modificaciones en los PVD ya que hasta la fecha solamente 8 departamentos (Antioquia, Atlántico, Boyacá, Caldas, Cundinamarca, Guaviare, Risaralda, Tolima y Vichada) cuentan con la formulación basada en la metodología ajustada.

Se espera que Cauca termine la actualización de su PVD, adicionalmente se espera que Casanare, Valle, Santander y la Guajira a finales del año 2018, al menos cuenten con un avance del 30% en el desarrollo de la actualización de sus PVD.

Como incentivo a los departamentos que terminaron su plan vial el Ministerio en apoyo a la gestión vial el ministerio suscribió desde el 2015, los convenios de transferencia de recursos para la contratación de estudios y diseños de las vías priorizadas en el PVD

- Convenio 355-2015 Vaupés, suspendido se reinicia el 16 de agosto y termina el 17 de agosto de 2018, el cual también incluye diseños para caminos ancestrales
- Convenio 557-2015 Magdalena, en liquidación, el cual también incluye diseños para caminos ancestrales
- Convenio 346-2015 Amazonas, en liquidación
- Convenio 350-2015 Norte de Santander, los recursos transferidos por el MT se ejecutaron en su totalidad, el departamento está tramitando una adición con recursos propios y la prórroga del mismo hasta el 31 de diciembre de 2018
- Convenio 351-2015 - San Andres, en ejecución de los estudios y diseño, termina el 30 de septiembre de 2018
- Convenio 407-2016 Guaviare, en liquidación

- Convenio 501-2016 Antioquia, el departamento contrató la consultoría y está proceso de contratación de la interventoría, termina el 26 de agosto de 2018, se tramitará prórroga por 8 meses

3.9.2 Planes viales municipales

Bajo la misma metodología para la actualización de los PVD, se está capacitando a los municipios para que adelanten la formulación de sus planes viales municipales, que tal y como la metodología de los PVD tiene como fin que los municipios cuenten con una herramienta que les permita priorizar la infraestructura con un enfoque integral, que involucre los diferentes modos de transporte, permitiendo el acceso a servicios sociales esenciales.

En el año 2017 los municipios de Ibagué, Pereira y Cimitarra (Santander), adelantaron sus planes viales municipales, el de Ibagué fue aprobado en diciembre de 2017, el de Pereira en mayo de 2018 y el de Cimitarra está en revisión.

En el año 2018 de departamento del Cauca, solicitó el apoyo del Ministerio de Transporte para adelantar el PVM de 25 municipios, en la actualidad esta cartera acompaña el desarrollo de los mismos.

De igual forma los municipios de San Jose del Guaviare, Calamar, el Retorno y Miraflores del departamento del Guaviare, en la primera semana de agosto iniciaran la formulación de sus PVM.

Se espera que a finales del 2018 los 25 municipios de Cauca y los cuatro municipios de Guaviare cuenten con sus PVM aprobados

3.9.3 Planes regionales de infraestructura intermodal de transporte- PRIIT y Planes viales municipales – PVM

La metodología para la elaboración de los planes viales, también busca que se consoliden regiones para la elaboración de planes viales, las cuales pueden estar conformadas por diferentes municipios o diferentes departamentos.

En el año 2017 se prestó apoyo técnico a la región centro Tolima para la elaboración de su PRIIT, la cual está conformada por los municipios de Anzoátegui, Piedras, Cajamarca, Ibagué, San Luis, Valle de San Juan, Alvarado, Ambalema, Venadillo, Coello y Flandes, este plan fue aprobado en diciembre de 2017.

En la capacitación adelantada en el departamento de Guaviare, se recomendó a los municipios realizar en plan vial como región, con el fin de lograr una planificación de la infraestructura vial de todo el departamento.

3.9.4 Inventarios viales

Como apoyo a los departamentos para avanzar en el inventario de las vías departamentales y municipales, el Ministerio de Transporte a través de la Dirección de Infraestructura adelantó los contratos:

- Convenio 478-2016 Santander
- Convenio 480-2017 Risaralda, el MT aprobó los estudios previos para la contratación de la consultoría y está pendiente que el departamento remita los estudios previos para la contratación de la interventoría, termina 19 de febrero de 2019
- Convenio 805-2017 Nariño, desde el 15 de mayo se encuentra suspendido hasta el 17 de septiembre, fecha de termina con 15 de abril de 2019

En la actualidad se cuenta con el 90% de la red secundaria inventariada y un 4% de la red terciaria.

3.10 Categorización de la red vial nacional

En cumplimiento de lo establecido en la Ley 1228 de 2008, el Ministerio de Transporte como apoyo a las regiones continua capacitando y asesorando a los entes territoriales en relación con el diligenciamiento de la matriz de categorización de las vías a su cargo, de acuerdo a la metodología establecida en la Resolución 1240 de 2013 derogada por la Resolución 1530 de 2017, la cual fue modificada por la Resolución 1322 de 2018 expedida por este Ministerio, por la cual se adoptan los criterios técnicos que permiten categorizar las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional denominadas arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y veredales o de tercer orden.

Dicho ejercicio busca que los entes territoriales cuenten con las herramientas necesarias que les permitan generar las políticas y procedimientos tendientes a conservar las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión para las carreteras del sistema vial nacional, con lo cual se logrará la preservación de la misma, toda vez que hemos advertido el desconocimiento de esta obligatoriedad y de su aplicación, por parte de algunos mandatarios locales, lo cual repercute negativamente y de gran manera en la seguridad técnica, funcionalidad y conservación de las vías del país, afectando la sostenibilidad a largo plazo de las inversiones realizadas por el gobierno nacional y regional en materia de obra pública

Desde el año 2017, hasta la fecha se han emitido:

- 11 resoluciones Departamentales: Risaralda, Meta, Putumayo, Caquetá, Atlántico, Tolima, Nariño, Sucre, Cundinamarca, Magdalena y Antioquia.
- 42 resoluciones Municipales: Pueblo Rico, Villeta, Coromoro, Cicuco, Arauquita, Boyaca, Talaigua Nuevo, Achi, Cienaga, El Copey, La Apartada, San Jacinto del Cauca, Mongui, Ramiriqui, San Bernardo, Carcasi, Acevedo, San Paulo, Timana, Manizales, Rio de Oro, San Jose de Miranda, Cantagallo, Doncello, Colon Génova, Almeida, Pereira, El Carmen de Chucuri, Chimichagua, Covarachia, Puerto Rico,

Cartagena del Chaira, Valle de San Juan, Toca, Villa de Leyva, Gonzalez, San Luis, Candelaria, San Jose de Fragua y Lourdes.

3.11 Propuesta de documento CONPES para la segunda etapa del PVR

El Ministerio de Transporte planteó a través de la primer etapa del PVR, el desarrollo de instrumentos de fortalecimiento institucional para los gobiernos departamentales y el mismo Ministerio a través de la elaboración de inventarios viales de la red secundaria, la aplicación y ajuste de metodologías de planeación del transporte y su infraestructura vial a largo plazo, documentos orientadores de toma de decisión respecto a las intervenciones e inversiones de las vías, entre otros aportes. Lo anterior, con miras a crear sistemas de gestión vial, que le faciliten a las gobernaciones y/o regiones ejercer sus competencias en materia vial y en el desarrollo de proyectos estratégicos, en la actualidad el Ministerio y las entidades Territoriales ha avanzado en: un 100% de los departamentos con PVD aprobado, un 90% de la red vial secundaria inventariada y un 4% en la red terciaria.

En aras de continuar y fortalecer el proceso el Ministerio de Transporte pretende continuar con la segunda etapa del PVR, teniendo en cuenta la experiencia adquirida en la ejecución de la primera etapa del Plan Vial Regional y los resultados de la Consultoría para la Evaluación Ex - Ante del Plan Vial Regional – PVR como Línea Base para la Ejecución del Plan Regional de Infraestructura para Transporte Intermodal – Plan Vial Regional II.

Esta segunda etapa del PVR se considera estratégica por: i) La elaboración de Planes Regionales de Infraestructura Intermodal de transporte-PRIT, que permite a las regiones un mayor alcance en su gestión para considerar la integración de modos a través de nodos de transferencia, buscando hacer más eficiente la movilización de bienes y personas, dándole prelación al concepto de transporte, con el fin de que los departamentos y municipios se conecten como regiones, ii) Culminar el inventario de la red secundaria y continuar con el inventario vial de vías terciarias, para facilitar el dimensionamiento y planificación de las intervenciones necesarias para mantener en estado transitable la red regional, iii) Desarrollo de programas que permitan que la infraestructura de transporte contribuya al mejoramiento de las condiciones de vida en territorios que han sufrido la violencia, el desarraigo y el aislamiento social, económico y político, iv) Incorporación de la valoración ambiental en las actividades de planificación, en lugar de postergar el análisis para etapas avanzadas de los proyectos, lo cual conduce a incremento de costos o costos perdidos, v) Evaluación y aplicación de tecnologías alternativas para reducir costos de inversión en particular en aquellas zonas que no disponen en su área de influencia o cercanía fuentes de materiales naturales.

En esta segunda etapa se pretende ampliar la proyección de la infraestructura territorial, pasando de una estrategia y planificación local a una planificación regional, que permita en mediano y largo plazo, a través de corredores de la red vial secundaria e intermodal, integrar la infraestructura vial nacional con la red vial municipal, de tal forma que se convierta en un medio para fortalecer la productividad, identificar potenciales de las regiones en otros aspectos tales como el turismo y mejorar la calidad de vida de los habitantes, priorizando corredores que permitan la accesibilidad aquellos establecimientos de primera necesidad como la educación y la salud.

En la actualidad se cuenta con el borrador de documento, el cual se ha trabajado en compañía con el DNP, por un valor aproximado a los \$50 millones de dólares, para ser

ejecutados en 4 años, el cual permitiría: i) Promover que los departamentos actualicen sus Planes Viales Departamentales a la metodología actual y la estructuración de Planes Regionales de Infraestructura Intermodal de Transporte por regiones conformadas ya sea por diferentes municipios o diferentes departamentos. ii) Apoyar a las entidades territoriales para la identificación de las características y estado de la red, tanto secundaria como terciaria con el fin de complementar los inventarios viales. iii) Continuar con los estudios de tecnologías alternativas para el mejoramiento de vías de bajos volúmenes de tránsito, con el fin de normalizar su uso, a través de especificaciones técnicas. iv) Establecer un modelo de gestión vial para adelantar programas de mantenimiento de la infraestructura vial, que permitan contar con una infraestructura confortable y segura. v) Financiar estudios y diseños de corredores de infraestructura intermodal de transporte, como primer paso para el apoyo a las entidades territoriales en la estructuración de proyectos intermodales de transporte. vi) Financiar el equipo de trabajo del Plan Vial Regional a través del Grupo Apoyo a las Regiones, equipo técnico que será el encargado de apoyar a las Entidades Territoriales en los temas concernientes a: Planes Viales, inventarios, tecnologías alternativas, categorización y caracterización vial, estructuración de proyectos, entre otros.

3.12 Reglamento de Condiciones Técnicas de Operación Portuaria Marítima

Considerando que el sector portuario debe ir migrando hacia las mejores prácticas internacionales, orientadas a alcanzar altos niveles de eficiencia y seguridad, se hace necesario el establecimiento y formulación de los protocolos de las operaciones portuarias por parte de los concesionarios portuarios, que permitan brindar servicios competitivos como facilitadores del comercio exterior.

Con el objeto de establecer las condiciones técnicas de operación de los puertos marítimos y de aquellos puertos fluviales con vocación marítima ubicados en los últimos 30 kilómetros, como es el caso del río Magdalena, buscando optimizar la eficiencia y eficacia en las operaciones que se ejecuten en la infraestructura del sector portuario nacional, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución No 0850 del 6 de abril de 2017 *“Por medio de la cual se establecen las condiciones técnicas de operación de los puertos marítimos y se dictan otras disposiciones”*.

Este nuevo reglamento es aplicable a los titulares de concesiones portuarias, homologaciones, autorizaciones temporales, permisos, licencias portuarias o cualquier otro tipo de permiso portuario establecido en la Ley 01 de 1991, y deroga la Resolución 071 de 1997 expedida por la anterior Superintendencia General de Puertos y la Resolución No. 2734 de 2013 del Ministerio de Transporte.

En el marco de la Comisión Colombiana del Océano, se avanza en la construcción del CONPES de política integrada para la gestión de las zonas marinas, costeras e insular. De igual manera, se presentó la Evaluación del plan de acción de transición de la PNOEC (Política Nacional del Océano y Espacios Costeros). La evaluación se realiza teniendo en cuenta 91 indicadores en donde participan todas las entidades miembros de la comisión. Se reportó un 100% de cumplimiento de envío de insumos requeridos para el cálculo de los indicadores correspondientes al Ministerio.

3.13 Reglamentación fluvial

En el modo fluvial el Ministerio de Transporte a través de la Dirección de Infraestructura, entendiendo la necesidad de actualizar el reglamento para la solicitud de autorización de construcción de obras en las riberas de los ríos o dentro de su cauce, con el fin de generar condiciones óptimas para el desarrollo de las vías fluviales navegables del país como parte de la visión intermodal del Plan Maestro de Transporte, y teniendo en cuenta que a la fecha han transcurrido más de 16 años desde que se expidió la Resolución No. 664 del 13 de abril de 1999, mediante la cual se adoptó el Reglamento de Construcción de Obras Fluviales, decide actualizar dicha reglamentación acorde con lo establecido en el artículo 86, numeral 8, de la Ley 1242 de 2008, trabajando conjuntamente en dicha actualización con la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de La Magdalena – CORMAGDALENA y el Instituto Nacional de Vías – INVIAS, se estructuró un documento de Política Resolución: “*Por medio de la cual se expide el reglamento para la solicitud de autorización de construcción de obras en las riberas de los ríos o dentro de su cauce*”. Documento que está en proceso de revisión y quedará protocolizado para por su posterior aplicación y adopción en el 2018.

Igualmente, el Ministerio de Transporte en conjunto con el Departamento Nacional de Planeación – DNP y con el apoyo del Gobierno Holandés, desarrolló el Plan Maestro Fluvial de Colombia en el año 2015, en el cual se prioriza la recuperación de la navegabilidad de los principales corredores fluviales del país, la conectividad de estos corredores con los demás modos de transporte, la educación fluvial, los costos del combustible y varios proyectos turísticos. Algunos proyectos fluviales fueron identificados en PMTI y hacen parte del pipeline de sus proyectos priorizados. Actualmente, se adelanta la etapa de socialización, retroalimentación e implementación; se requiere la consecución de recursos para desarrollar su portafolio de proyectos.

3.14 Sistema De Interoperabilidad De Peajes Electrónicos Con Recaudo Electrónico Vehicular (Ip/Rev)

El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte ha venido realizando grandes inversiones en los programas más ambiciosos de infraestructura del país, que impactarán directamente la competitividad país, el transporte de pasajeros, bienes, entre otros muchos.

Uno de los objetivos de este Ministerio es acompañar estas inversiones en infraestructura con soluciones tecnológicas, creadas para mejorar la eficiencia del transporte, razón por la cual se está reglamentando el proyecto de interoperabilidad de Peajes Electrónicos, que busca que los usuarios de las vías puedan pagar los peajes con un único dispositivo abordo, asociándolo a una única factura.

Este proyecto tiene por objetivo que con un único dispositivo a bordo o TAG RFID los usuarios de las vías puedan, sin detener el vehículo, realizar el pago de los peajes, asociando para ello un medio de pago (prepago, tarjetas crédito y débito) o recibiendo una única factura.

Para este fin, se ha creado un esquema con tres actores estratégicos, i) Los usuarios o ciudadanos que podrán inscribir a este sistema su/s vehículo/s personal/es o una empresa, que podrá inscribir toda su flota en el sistema, ii) Los Operadores o Concesionarios que será los responsables de la operación de la infraestructura del peaje electrónico iii) los intermediarios que comercializarán el TAG, administrarán a los usuarios y gestionarán los pagos entre los Operadores y los Usuarios.

El funcionamiento del sistema es el siguiente:

El Usuario suscribe un contrato y adquiere el TAG RFID con un Intermediador certificado para este fin por el Ministerio de Transporte

El Intermediador activa el TAG y se interconecta con todos los Operadores o Concesionarios para habilitar al Usuario.

El Usuario realiza el tránsito por las estaciones de peaje.

El Operador reporta el paso al Intermediador con el cual el Usuario a suscrito su contrato.

El intermediador el cobro y gestiona del pago del Operador.

Gobierno Nacional expidió el Decreto 2846 de 2013 en el cual estableció el estándar de tecnología ISO 18000-63 para los sistemas de Recaudo Electrónico Vehicular –REV- para Colombia, con esta medida se unificó la tecnología a utilizar en todo el País.

Así mismo, el Decreto 2060 de 2015 compilado en el decreto único reglamentario del sector Decreto 1079 de 2015 estableció que el Ministerio de Transporte debe regular las condiciones en el sistema IP/REV de la siguiente manera; “Artículo 2.5.4.3. Interoperabilidad del sistema de Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV). El Ministerio de Transporte, con el objeto de garantizar la interoperabilidad del sistema, regulará las condiciones financieras, técnicas y jurídicas mínimas que debe cumplir una entidad para ejercer el rol de operador, intermediador o cualquier otra función definida por el Ministerio de Transporte en el sistema IP/REV.”.

Posteriormente y en cumplimiento del citado Decreto, se expidió la Resolución 4303 de 2015 adicionada por la Resolución 3779 de 2016 y la Resolución 5708 de 2016 dentro de las cuales se definió el sistema de interoperabilidad de Peajes Electrónicos con Recaudo Electrónico Vehicular, y que entre otros ayudó a la estandarización y la adjudicación del INVIAS del contrato 1059 de 2016, “para el equipamiento, la operación, el mantenimiento, la organización y la gestión total de las estaciones de peajes...”, el cual incluyó la implementación de carriles de cobro electrónico en 17 casetas del INVIAS.

Finalmente, el 9 de marzo de 2018 se expidió la resolución 0546 “Por la cual se adecua la reglamentación del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV), se establecen normas de protección a los usuarios y se dictan otras disposiciones”. Esta Resolución ajusta aspectos del modelo de operación, establece los actores estratégicos y el funcionamiento general del sistema, también incluye las condiciones de prestación de servicio para el usuario, actor fundamental del sistema, viabiliza la rápida y efectiva implementación del sistema y establece un término perentorio de 1 año para la implementación del sistema IP/REV en todos los peajes del país (concesionados o no).

4. VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE

El Ministerio de Transporte atendiendo a lo estipulado en Decreto 087 del 17 de enero de 2011, creó el Viceministerio de Transporte (VT), asignándole como misión principal la de formular e implementar políticas y estrategias relacionadas con los servicios de transporte y tránsito, de tal modo que se propenda por el desarrollo económico y social que requiere el país.

Los hitos más relevantes de este gobierno hacen parte de dos grandes componentes: uno misional, relacionado directamente con la formulación de política pública en las diferentes modalidades de transporte y otro operativo, asociado a las autorizaciones y demás trámites que se realizan día a día al interior de este Viceministerio.

4.1 Dirección de Transporte y Tránsito

La Dirección de Transporte y Tránsito (DTT) como eje funcional de este Viceministerio, es la encargada de apoyar al Despacho del VT en la determinación de las políticas públicas en materia de transporte y tránsito nacional e internacional.

En la gestión adelantada durante el período 2010 - 2018, se ha estructurado la normatividad requerida para dar cumplimiento a los compromisos y metas establecidas en los proyectos estratégicos que hacen parte de los Planes Nacionales de Desarrollo 2010-2014 y 2014-2018, del Plan Estratégico de la Entidad y de las Políticas de Desarrollo Administrativo (Decreto 2482 de 2012). Así mismo, en coordinación con las dependencias que la conforman (Subdirecciones, Direcciones Territoriales y Grupos Internos de Trabajo), la DTT ha generado acuerdos y modificaciones a la política pública con la participación de los diferentes actores del sector.

4.2 Gestión integral de reposición de vehículos (GIRV).

Con la expedición del Conpes 3759 del 2013 se establecieron lineamientos de la política de modernización del transporte automotor de carga, partiendo de las directrices del Conpes 3489 de 2007. Mediante la Resolución 7036 del 2012, se redefinieron las condiciones para el reconocimiento económico por desintegración física total de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de carga y su registro inicial por reposición, a través del sistema RUNT.

Años después, se expidió el Decreto 1514 de 2016, modificado posteriormente por el Decreto 153 de 2017 y el Decreto 1517 del 22 de septiembre de 2016. Estableciendo alternativas y procedimientos para que los propietarios, poseedores o tenedores, de buena fe exenta de culpa, de vehículos de carga, matriculados entre los años 2005 y 2015 que presenten omisiones en el registro inicial, normalicen la matrícula. Con el Decreto 1517 de 2016 se crean los Certificados de Cancelación de Matrícula (CCM), por cada vehículo de

carga desintegrado exclusivamente con fines de reconocimiento económico, mediante los cuales se autoriza el ingreso de nuevos vehículos en una proporción de un (1) vehículo por cada tres (3) que sean desintegrados, una vez cancelada la matrícula y efectuado el reconocimiento económico.

Posteriormente, el Ministerio de Transporte expidió la resolución 332 del 2017 en la que define los procedimientos relacionados con la normalización de las matrículas de los vehículos que presentan omisión en el registro inicial y los requeridos para la expedición y utilización de los CCM. Como resultado de lo anterior, se han eliminado irregularidades e inconvenientes presentados en épocas pasadas en los Organismos de Tránsito, donde, con documentos falsos, adulterados o sin contar con la autorización del Ministerio de Transporte, se matricularon vehículos de carga.

Componente Misional de Política Pública

Desde el año 2008, con el programa de reposición, se ha desintegrado un total de 29.208 vehículos de carga para los diferentes procesos (reposición, reconocimiento económico, reposición y reconocimiento económico y pérdida total). En desarrollo del programa se han ejecutado, con corte a 30 de junio de 2018, \$868.583.291.995, equivalente al 75.8% de los \$ 1.144.917.300.000 apropiados por el Ministerio de Hacienda. Del total asignado para el programa, en los años en análisis (2010-2018), se apropió el 89.51% y se invirtió el 90.5% de los recursos asignados. Se destaca que la edad promedio del parque automotor de carga, que según el Conpes 3489 de 2007 era de 24.4 años, en el año 2010 pasó a 21 años y a junio del año 2018 a 18 años. Con base en los CCM, con corte a 30 de junio de 2018, han ingresado 441 vehículos.

Dada la importancia que tiene el transporte terrestre automotor de carga para el país y los avances alcanzados a la fecha, es necesaria la renovación del parque automotor teniendo en cuenta la necesidad de implementar la vida útil para los vehículos de esta modalidad.

Control de Peso en Báscula para Vehículos Rígidos de 2 Ejes

Con base en un estudio desarrollado por la Universidad Nacional, se evidenció la necesidad de reglamentar las condiciones bajo las cuales se debe prestar la actividad de transporte de carga. En este sentido, la Resolución 2308 de 2014 dispuso que aquellos vehículos de transporte de carga registrados a partir del 1 de enero de 2013, debían estar obligados al control del Peso Bruto Vehicular – PBV en báscula, tomando como límite máximo, el establecido en la Ficha Técnica de Homologación. Teniendo en cuenta que a todos los vehículos rígidos se les permitía transportar hasta 17.5 toneladas, se consideró necesario controlar en carretera las operaciones de los vehículos que presentaran sobre peso.

Mediante la Resolución 2498 del 28 de junio de 2018 se obliga a las autoridades de tránsito a verificar el peso bruto vehicular con una tabla que establece los rangos y pesos máximos permitidos para el control de peso en báscula. Dentro de estos rangos, se establecen valores máximos que no superan el 50% de la tolerancia permitida, logrando superar las ineficiencias expuestas en donde se permitía a los vehículos livianos transportar un peso superior al 300% de lo establecido en la Ficha Técnica de Homologación

4.3 Grupo de Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible – GAADS

Durante el periodo mencionado, se realizó la inclusión de variables ambientales en la priorización de las carreteras del Plan de Vías Terciarias, se estructuró la definición de lineamientos ambientales para el ordenamiento de infraestructura de transporte de la región de la Amazonia y se obtuvieron recursos no reembolsables por el orden de 1.4 millones de dólares del Fondo Verde del Clima para la estructuración del Proyecto “Transporte Sostenible para ciudades intermedias” con el apoyo de la CAF. Además, con recursos propios (\$2.200.000) se ha impulsado el Sistema Piloto de Bicicletas Compartidas a nivel nacional en 33 municipios.

Entre los requerimientos en este campo, es clave establecer una estrategia para la formulación de una Política Ambiental Integral para el sector transporte y, de cara al compromiso internacional de la COP21, determinar nuevas medidas NDC (Contribuciones Nacionalmente Determinadas), teniendo en cuenta las ya formuladas en torno a mitigación, adaptación y reducción de la deforestación.

De otro lado, es clave dar alcance dentro del nuevo Plan Nacional de Desarrollo, a lo establecido en la Nueva Agenda Urbana (NAU) y a su proceso de implementación (iNAU). En este sentido, se requiere la implementación de los proyectos pilotos de las NAMA TAnDem (Transporte Activo y Gestión de Demanda de transporte), TOD (Desarrollo Orientado al Transporte, por su sigla en inglés) y los proyectos de desarrollo bajo en carbono y transporte sostenible que se desarrollarán en cooperación con ICLEI, EuroClima Plus, C40 y CAF.

En el marco de la Mesa Intersectorial de Tecnologías Vehiculares Limpias y con el apoyo de la UPME, MADS, DNP y MME se está terminando de estructurar la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica para el País que busca impulsar la penetración de vehículos eléctricos en el transporte carretero. De igual manera, el Ministerio de Transporte se presentó al NAMA Facility en búsqueda de recursos que permitan adelantar las acciones identificadas dentro de la estrategia de movilidad eléctrica.

4.4 Subdirección de Tránsito

La subdirección de tránsito se encuentra vinculada a la Dirección de Transporte y Tránsito y busca apoyar al Viceministerio de Transporte en la misión de formular e implementar políticas y estrategias relacionadas con los servicios de tránsito en los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo. Durante los últimos ocho años, ha promovido proyectos relacionados con la actualización de la normatividad, el fortalecimiento institucional y la gestión de sistemas de información.

Componente Misional de Política Pública

Actualización normatividad código nacional de tránsito

Uno de los aspectos más importantes en materia de tránsito que se desarrolló durante este periodo de gobierno, fue la estructuración y presentación al Congreso de la República del Proyecto de Ley actualizando y modificando del Código Nacional de Tránsito en lo referente a ciertos componentes específicos. En este sentido, se expidieron las Leyes: 1548 del 2012, por la cual se modifica la Ley 769 del 2002 y la Ley 1383 del 2010 en temas de embriaguez

y reincidencia y de la Ley 1343 del 2017, por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones.

Unificación del marco normativo de los organismos de apoyo que prestan servicio al tránsito

En este campo, se buscó consolidar una política pública que permitiera realizar procedimientos con controles y seguimientos más efectivos, propendiendo por la transparencia en los procesos que adelantan cada uno de los organismos de apoyo del país. Con respecto al número de habilitaciones otorgadas, se tienen a la fecha: 765 Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), 420 Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC), 452 Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), 216 Centros Integrales de Atención (CIA) y 253 Organismos de Tránsito (OT). Asimismo, durante el gobierno se expedieron 18 actos administrativos aplicables a los organismos de apoyo al tránsito (CRC, CDA, CEA, CIA y OT).

Frente al Organismo de apoyo denominado CALE, el Organismo de tránsito de Ibagué ha manifestado su interés en continuar con la reglamentación técnica para los Centros de Apoyo Logísticos de Evaluación (CALE), dadas las ventajas que conlleva la entrada en vigencia de los mismos. En este sentido, se hace necesario desarrollar con el apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, las normas complementarias que aseguren su acreditación y control para su operación.

Condiciones para funcionamiento y operación de Organismos de tránsito

El Ministerio de Transporte expidió 7 actos administrativos asociados al establecimiento de nuevas condiciones para el funcionamiento y la operación de los Organismos de Tránsito a Nivel Nacional.

Entre los temas pendientes, se encuentra la actualización de las condiciones de clasificación y reclasificación de los Organismos de Tránsito, así como las autorizaciones para sus sedes operativas con el fin de mejorar la prestación de estos servicios y propender por el buen uso de las herramientas tecnológicas para la agilización de trámites y la disminución de tiempos de respuesta al ciudadano.

Sistemas de información

En materia de sistemas de información, se realizó la identificación de los CEA que cumplen con lo reglamentado por el Decreto 1500 de 2009, desconectando del RUNT 130 CEA que no habían cumplido con lo dispuesto en dicho Decreto.

En esta misma línea, se expidió la Reglamentación para el registro y unificación de bases para el control de vehículos, de conformidad con los trámites dispuestos por la normatividad y se actualizó el sistema que centraliza la información de todos los informes policiales de accidentes de tránsito – IPAT, mediante la creación del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito – RNAT.

Proceso de renovación de la licencia de conducción y licencia de tránsito

A través de este proceso se trabajó en la renovación de licencias de conducción y tránsito vencidas, así como en el proceso de sustitución de las mismas. En este sentido, se expidió la Resolución 623 del 2013, por la cual se adopta la ficha técnica del formato único nacional para licencia de conducción y se dictan otras disposiciones y la Resolución 726 del 2013, por la cual se modifica el artículo 7 y el capítulo IV del anexo técnico de la resolución 623 del 2013.

Reconocimiento recíproco de licencias de conducción

El Ministerio realizó el reconocimiento recíproco de licencias de conducir entre los países de Perú y Colombia. Del mismo modo, acordó el reconocimiento e intercambio recíproco de licencias de conducir para los países de Corea y Colombia.

Frente a este tema, es conveniente expedir la normatividad que regule este aspecto y que estructure el respectivo procedimiento, estableciendo que debería ser liderado por los organismos de tránsito de las cinco ciudades principales del país y tener conectividad con el Sistema RUNT. Además, las primeras mesas de trabajo para los reconocimientos recíprocos que se establecerían serían con los países de Italia, Emiratos Árabes y Chile.

Sistemas de vigilancia

En conjunto con la Superintendencia de Puertos y Transporte, y dada la necesidad de realizar una correcta vigilancia en tiempo real, se expide la Resolución 5790 del 2016, por la cual se reglamentan las características técnicas del sistema de control y vigilancia de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) y de los Centros Integrales de Atención (CIA).

Condiciones cambiantes de vehículos automotores

Teniendo en cuenta la coyuntura con relación a los actos administrativos que viene expidiendo la subdirección de Tránsito a los Organismos de Tránsito, con referencia al 35% de los valores que deben ser transferidos por estos últimos al Ministerio por concepto de costos inherentes a la facultad que tiene el Ministerio de asignar series, códigos y rangos de la especie venal respectiva; se procedió a la realización de una mesa de trabajo con los distintos Secretarios de Tránsito para realizar las especificaciones pertinentes y brindar claridad sobre este tema.

A pesar de lo consignado en el Decreto 087 de 2011 con relación a las funciones que le han sido asignadas a la Subdirección de Tránsito, en la actualidad se cuenta con una única coordinación que maneja todos los temas mencionados previamente, así se hace necesaria la reestructuración y fortalecimiento de esta Subdirección mediante la adición de nuevas coordinaciones y el aumento de personal idóneo en cada uno de estos Grupos.

4.5 Subdirección de Transporte

A partir de las funciones establecidas en el Decreto 087 de 2011, las principales áreas de trabajo de la subdirección se pueden resumir en el apoyo a la construcción de reglamentos y de política pública para los diferentes modalidades de transporte, en la asignación de rutas y frecuencias para el transporte de pasajeros y el transporte mixto, en la habilitación

y permiso de operación de empresas de transporte para todos los modos (carretero, fluvial, férreo y cable) y en la habilitación de terminales de transporte de pasajeros.

Componente Misional de Política Pública

Transporte de Pasajeros por Carretera

A pesar de operar en el país la libertad horaria y la libertad tarifaria en el transporte intermunicipal, en algunos corredores, las empresas sobre-ofertan los horarios de mayor demanda y desatienden los horarios de menor demanda. Actualmente, el balance en la modalidad es de 537 empresas debidamente habilitadas y aproximadamente 637 rutas pendientes por licitar.

Los gremios de transporte intermunicipal que conforman la mesa de transporte de esta modalidad, con la participación del Consejo Superior del Transporte y ADITT solicitaron efectuar un ajuste del marco regulatorio de los fondos de reposición de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor por carretera, así como expedir la reglamentación referente a la vida útil de los vehículos de transporte de pasajeros intermunicipal, consolidar y validar la información relacionada con rutas, horarios y capacidad transportadora de las empresas autorizadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.

Es importante mencionar que los representantes de los gremios de todas las modalidades solicitan se determinen las condiciones de prestación del servicio de acuerdo con las características de oferta y demanda que arrojen los estudios correspondientes.

Transporte Individual de Pasajeros

La Ley 1753 de 2015 fija un plazo de seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente ley, para reglamentar el servicio de lujo dentro de la modalidad individual de pasajeros.

Específicamente, para esta modalidad se estaba empleando el uso de aplicaciones tecnológicas sin la reglamentación correspondiente. Para reglamentar lo señalado en el Decreto 2297 de 2015, se expidió la Resolución 2163 de 2016 que estableció los mecanismos necesarios para la habilitación e implementación de las plataformas tecnológicas,

Sin embargo, la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Honorable Consejo de Estado, decretó la suspensión provisional de los efectos jurídicos de la Resolución del Ministerio de Transporte No. 2163 de 27 de mayo de 2016, ya que a juicio de dicha entidad era necesario el concepto de la Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC). Por lo anterior, se publicó el Proyecto de Resolución por medio del cual se reglamenta el Decreto 2297 de 2015 y se está realizando el respectivo trámite con el fin de subsanar la solicitud del concepto ante la SIC y las recomendaciones del Departamento Administrativo de la Función Pública. Este proyecto busca dar continuidad a la normatividad que contiene la política pública relacionada con la utilización de plataformas tecnológicas en el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en el nivel de lujo.

Transporte Terrestre Especial de Pasajeros

El contrato de consultoría 179 de 2011, con la empresa ICOVIAS estableció que era indispensable ajustar el modelo empresarial y actualizar el marco regulatorio de esta modalidad de servicio, asunto en el que coincidieron los diferentes actores (gremios, empresas autorizadas, propietarios y conductores de los equipos y, usuarios del servicio). Así, uno de los cambios principales que introdujo el Decreto 431 del 14 de marzo de 2017, fue la posibilidad de efectuar el cambio de servicio público a particular, para lo cual se expidió la reglamentación contenida en la resolución 2661 de 2017.

Sin embargo, aún se requiere la implementación de la plataforma tecnológica para la expedición del Formato Único de Extracto de Contrato (FUEC) en línea y en tiempo real, a efectos de optimizar y materializar un control efectivo de los viajes prestados con esta modalidad de servicio público. Adicionalmente, para la reglamentación del decreto 431 de 2017, es necesaria la expedición de algunos actos administrativos que permitirán implementar cambios requeridos, siendo prioritarias: la modificación a la reglamentación del FUEC para que este documento se ajuste a la realidad de la prestación, la reglamentación de las herramientas tecnológicas y los sistemas de información a utilizar para apoyar la operación y seguimiento de los servicios, la actualización del marco regulatorio de la modalidad en sus componentes de transporte escolar, asalariados y turistas y la modificación del Decreto 248 de 2015 para la exclusión de IVA en la reposición de vehículos de servicio público de pasajeros mediante el CREI.

Transporte Mixto de Pasajeros

Actualmente, se tiene un borrador de modificación del capítulo V del Título I del Decreto 1079 de 2015, el cual se ha construido en mesas de trabajo con los directores territoriales de Huila y Nariño y actores del sector. Así, se ha permitido exponer la importancia de actualizar el marco normativo del transporte mixto, con la finalidad de ajustarlo a los retos que se ha impuesto el gobierno nacional en el escenario de posconflicto. Actualmente, el balance en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor mixto es de 154 empresas debidamente habilitadas y aproximadamente 201 rutas pendientes por licitar.

Se destaca la necesidad de realizar una reforma al decreto que reglamenta la prestación del servicio mixto, manifestada en un encuentro regional en el departamento del Quindío por los transportadores de las diferentes modalidades. Dentro de los temas que solicitaron se encuentra el cambio de servicio de particular a público, la racionalización del parque automotor y el cambio en los requisitos de habilitación para las empresas prestadoras del servicio.

Transporte fluvial

Se realizó la construcción del Plan Maestro Fluvial, como estrategia de planificación de este modo de transporte, el cual fue acogido totalmente por el Plan Maestro de Transporte Intermodal. Asimismo se efectuó la reglamentación de la Ley 1242 de 2008, mediante la expedición de las Resoluciones 1918 de 2015, 5642 de 2016, 4824 de 2013 y 2773 de 2016 y la elaboración de otros proyectos de actos administrativos reglamentarios.

De igual forma se expidió la Resolución 1299 de 2018 que establece el horario máximo y los requisitos mínimos de navegación para las embarcaciones menores denominadas barcas cautivas o planchones que desarrollen actividades económicas menores en el Río Sinú, en el trayecto urbano de Montería.

Por otra parte, con una inversión cercana a los cuatro mil millones de pesos se logró la creación de un Plan Piloto de Control de Tráfico Fluvial para el Río Magdalena el cual permitirá la visualización mediante sistema AIS y VHF en tiempo real de cada embarcación desde Barrancabermeja hasta Barranquilla, lo que implica además, la necesidad de expedir un acto administrativo que establezca la obligatoriedad del uso de estos sistemas. En el mismo sentido y en cumplimiento con lo determinado en la Ley 1242 de 2008, se inicia en el año 2015 la implementación del Registro Nacional Fluvial.

Haciendo un balance en el ámbito fluvial se tiene que en el año 2012 se contaban con 184 empresas legalmente habilitadas para la prestación de transporte público fluvial (carga y pasajeros) y a la fecha se tienen 291, lo que demuestra los avances en los procesos de formalización de este sector y el interés por parte de los prestadores del servicio en esta industria.

Para este modo se requiere la radicación del proyecto de Ley Código de Tránsito Fluvial ante el Congreso de la República así como la realización del proceso de entrega ante Presidencia de la República, documento que se encuentra socializado y tiene como objetivo identificar la autoridad de control operativo en la vía. Adicionalmente, es necesario fortalecer y revisar las capacidades operacionales y funciones que ejecutan las inspecciones fluviales a nivel nacional.

Transporte internacional

Con respecto a la prestación del servicio de transporte internacional de mercancías y pasajeros, se actualizó el Acuerdo de Esmeraldas entre Colombia y Ecuador, realizado en el año 2014 (Resolución No. 02409 de 2015). En la actualidad la Subdirección de Transporte expide el documento único de turismo a empresas de transporte habilitadas en la modalidad de transporte especial que requieran realizar transporte turístico entre Colombia y Ecuador

En el año 2014, a raíz del retiro de Venezuela de la Comunidad Andina, se suscribió entre Colombia y Venezuela el *“Acuerdo entre la República de Colombia y la República Bolivariana de Venezuela para el transporte Internacional de carga y pasajeros por Carretera”*. El citado Acuerdo se encuentra pendiente por surtir el trámite legislativo en nuestro país. Este acuerdo constituye la base jurídica para la expedición de las autorizaciones de transporte Internacional tanto de carga como de pasajeros.

Se suscribió un Acuerdo entre Colombia y Perú para el reconocimiento recíproco de licencias de Conducción en el año 2018, la realización de Mesas Binacionales Colombia - Ecuador sobre transporte Internacional realizadas en 2011 y 2017 para: actualizar nuevamente el Convenio de Esmeralda y buscar soluciones a temas de transporte en la frontera además de actualizar la normativa de transporte de carga por carretera en la Comunidad Andina.

A su vez, se ejecutaron cuatro Gabinetes Binacionales Colombia – Perú y seis Gabinetes Binacionales Colombia – Ecuador, en los que incluyen temas de transporte Internacional, transfronterizo y de Infraestructura. Así como la realización de la Mesa Binacional Colombia – Perú, realizada en 2017, con el propósito de atender temas de transporte Internacional y transporte transfronterizo.

Con respecto al Transporte Internacional y por solicitud de la comunidad de los países vecinos, es necesario lograr un acuerdo con Venezuela para el transporte de carga y pasajeros por carretera y dar continuidad a las mesas de trabajo para: la construcción del nuevo acuerdo de Esmeraldas con Ecuador y la actualización de la normatividad Andina.

Equipos de transporte y homologaciones

La Subdirección de Transporte, es la encargada de aprobar las homologaciones de los vehículos destinados al servicio público de pasajeros y al servicio particular y público de carga, de acuerdo con las características y especificaciones formuladas por los importadores, ensambladores o fabricantes de vehículos o carrocerías, que cumplan con las normas vigentes.

En este campo se requiere expedir los reglamentos técnicos correspondientes, para los equipos de transporte de pasajeros y luego extender la reglamentación al transporte de carga y a los vehículos particulares. Adicionalmente, se debe disponer de un centro de homologación de vehículos en el país y de incorporar el uso de las TIC en este campo con el fin de implementar el proceso de homologaciones en línea.

Desintegración de vehículos de pasajeros

La Ley 1630 de 2013 señala que el Ministerio de Transporte reglamentará lo relacionado con un procedimiento ágil y expedito que contenga las disposiciones para la cancelación de la licencia de tránsito de vehículos particulares que sean objeto de desintegración. En respuesta se reglamentó el procedimiento para la cancelación de la licencia de tránsito así como los requisitos que deben cumplir las entidades desintegradoras para obtener la habilitación y realizar la desintegración de vehículos automotores diferentes a los vehículos de carga.

Con fundamento en la Resolución 0646 de 2014, a la fecha se han habilitado en el país diez entidades desintegradoras de vehículos de pasajero.

Accesibilidad

El Viceministerio de Transporte ha efectuado acciones orientadas garantizar el derecho a la accesibilidad y libre movilidad de las personas con movilidad y/o comunicación condicionadas por el entorno, tomando como principios el diseño universal, la accesibilidad y el servicio Incluyente.

En este sentido, El Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas han formulado más de 15 actos administrativos regulatorios de la Ley Estatutaria 1618 de 2013, entre decretos y resoluciones que buscan garantizar la accesibilidad universal en los sistemas de transporte aéreo, terrestre y acuático para todas las personas y en particular las personas con discapacidad y las personas mayores.

Entre los pasos a seguir respecto al componente operacional, se encuentra la expedición de reglamentación orientada a la racionalización de trámites y el mejoramiento de sistemas de información al interior del Ministerio, de manera que se automatice y simplifique esta carga de trabajo.

A continuación se presenta un esquema que resume los trámites que se efectúan al interior del Viceministerio de Transporte, clasificándolos por el actor al que están orientados:

Recomendaciones Generales

A continuación se presentan las recomendaciones generales para el VT, la DTT, las subdirecciones y los Grupos Internos de Trabajo que los conforman:

- Elevar la importancia del componente ambiental como factor estratégico a la hora de formular política pública en materia de tránsito y transporte.
- Potenciar la implementación de los ITS dentro del proceso de formulación de política pública en materia de tránsito y transporte, lo anterior dado que la regulación en línea es la posibilidad que tendría la ciudadanía de interactuar, realizar trámites y verificar exigencias del gobierno. Esta visión ofrecerá tecnologías que fomenten transparencia, celeridad y trazabilidad, así como un nuevo ambiente digital de vigilancia, control y eficiencia.
- Impulsar la movilidad eléctrica en el país a través de la estrategia nacional que incluye proyectos como el NAMA de Transporte Eléctrico y el proyecto de Etiquetado Vehicular.
- Determinar las condiciones de prestación del servicio de acuerdo con las características de oferta y demanda que arrojen los estudios correspondientes para el Transporte de Pasajeros por Carretera
- Con respecto a la actualización de los sistemas de información y a la generación de mayores niveles de calidad del servicio que vienen prestando los Organismos de Apoyo, se recomienda dar continuidad a los procesos de complementación y revisión al proyecto reglamentario de la Conectividad de los Centros Integrales de Atención (CIA) a la plataforma del sistema RUNT, para el reporte y control en línea y en tiempo real de la realización de los cursos por parte de los infractores de tránsito.
- Revisar la metodología mediante la cual se elaboran los estudios técnicos de oferta y demanda de manera que se permita la participación de las regiones para su realización, dado que está estipulado que solo lo puede hacer el Ministerio de Transporte y este actualmente no cuenta con los recursos económicos para la ejecución de los mismos.
- Dado que el mercado como parte fundamental de la economía tiende a autorregularse buscando su beneficio, es conveniente partir de esta realidad y regular bajo la “lógica de mercado”.

A continuación se presentan los proyectos de borradores de actos administrativos publicados para consulta pública ciudadana y los actos administrativos expedidos por el Viceministerio de Transporte en lo recorrido del año en curso.

Actos Administrativos expedidos en el 2018

Actos Administrativos Expedidos
CALES Resolución 1487 del 11 de mayo de 2018: Por la cual se establece un plazo para la definición de procesos y metodología de evaluación de los exámenes teórico y práctico para la obtención de la licencia de conducción de que trata la Resolución 1349 de 2017 y se prorroga el plazo de que trata el artículo 23 de la Resolución 1349 de 2017.
ZONAS AGRARIAS Resolución 303 del 30 de enero de 2018: Por la cual se establecen condiciones especiales para el cambio de modalidad de los vehículos de transporte de pasajeros por carretera y transporte público colectivo municipal al servicio de transporte terrestre automotor especial en la zona agraria bananera de Antioquia.
FOTOMULTAS Resolución 718 del 22 de marzo de 2018: Por la cual se reglamentan los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones.
CHIVAS RUMBERAS Circular dirigida a AUTORIDADES DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO, EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVICIO, USUARIOS Y CIUDADANIA EN GENERAL, relacionada con el Control vehículos clase Buses Abiertos, Chivas o Escaleras.
PLANILLAS DE VIAJE OCASIONAL resolución 2433 de 2018 Por la cual se reglamenta el procedimiento para la expedición, control y registro en línea de la Planilla Única de Viaje Ocasional para los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, de pasajeros por Carretera y Mixto, se incorpora el trámite con su respectiva tarifa en el Registro Nacional Automotor (RNA) del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y se dictan otras disposiciones.
REGIO TRAM Resolución 1835 de 2018 "Por la cual se delega la asistencia y representación del Ministerio de Transporte en el Comité Fiduciario constituido dentro del Convenio de Cofinanciación para el proyecto Regio Tram de Occidente"
ALIANZAS LOGÍSTICAS REGIONALES: Resolución 789 del 9 de abril de 2018: Por la cual se fijan los lineamientos para la conformación de Alianzas Logísticas Regionales.
BITRENES Resolución 2546 de 2018 "Por la cual se establece el marco para una prueba de Vehículos Combinados de Carga (VCC) o extradimensionales en el territorio nacional".
PLANCHONES Resolución 1299 del 27 de abril de 2018: Por la cual se establece el horario máximo y los requisitos mínimos de navegación para las embarcaciones menores denominadas barcas cautivas o planchones que desarrollen actividades económicas menores en el Río Sinú, en el trayecto urbano de Montería.
OTCC Resolución 790 del 9 de abril de 2018: Por la cual se modifica la Resolución 10106 de 19 de octubre de 2012 expedida por el Ministerio de Transporte, modificada por la Resolución 3227 de 2016 (Sesiones del Observatorio de Transporte de carga por carretera).
CONTROL DE PESO DE VEHÍCULOS RÍGIDOS resolución 2498 de 2018 "Por la cual se modifica el artículo 1 de la Resolución 6427 de 17 de diciembre de 2009 del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones para el control de peso a vehículos de transporte de carga rígidos de dos (2) ejes"
CERTIFICACIÓN CRC Resolución 1298 del 27 de abril de 2018: Por la cual se modifica el artículo 24 de la Resolución 217 del 31 de enero de 2014 (vigencia del certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz).
REPORTE INFORMACIÓN ALCOHOLIMETRÍA Resolución 2734 de 2018 "Por la cual se adiciona el artículo 2 de la Resolución 2222 del 21 de febrero de 2002 del Ministerio de Transporte"
PESO BRUTO VEHICULAR Resolución 2498 de 2018 "Por la cual se modifica el artículo 1 de la Resolución 6427 de 17 de diciembre de 2009 del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones para el control de peso a vehículos de transporte de carga rígidos de dos (2) ejes"
INSPECCIONES FLUVIALES Resolución 601 de 2018 "Por la cual se adecuan las inspecciones fluviales del Ministerio de Transporte, su jurisdicción y se dictan otras disposiciones".
LEVANTAMIENTO DE RUTAS INTERVENIDAS Resolución 2534 de 2018 "Por la cual se realiza la intervención en ambos sentidos de las rutas Medellín – Sincelejo, Medellín – Cartagena, Medellín – Barranquilla, Medellín – Santa Marta y se dictan otras disposiciones"

5. SEGURIDAD VIAL

Hacia un nuevo modelo de seguridad vial

La protección de vidas en la vía deberá seguir siendo una de las grandes preocupaciones del gobierno entrante.

Por lo general la seguridad vial se asocia con el imaginario colectivo de que es responsabilidad del Estado, el encargado de hacer cumplir la ley y de castigar a los infractores.

Los esfuerzos para reorientar los criterios con los cuales se aborda la seguridad vial, es la propuesta de la Agencia Nacional de Seguridad Vial: consolidar un nuevo modelo sustentado en dos ejes, la *Visión Cero* y la *corresponsabilidad*.

La *Visión Cero* es un enfoque ético multinacional de seguridad vial que promulga el principio de que nadie debe morir por moverse en el tránsito, dado que las situaciones de riesgo son evitables. El enfoque invita a hablar de “siniestros”, en lugar de “accidentes”; recalca la situación de vulnerabilidad del cuerpo humano ante los impactos; se centra en los actores en condiciones más vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas); y promueve los *sistemas seguros*, al proponer sistemas diseñados para proteger a los seres humanos de sus propios errores.

Se propende entonces por medidas como la disminución de los límites de velocidad mediante ajustes normativos; los vehículos comerciales tengan sistemas de protección; las vías perdonen el error humano; un sistema de primer respondiente eficiente; y los actores viales, y cumplan con las condiciones de idoneidad en el momento de obtener una licencia de conducción. Así la seguridad vial va más allá del cumplimiento de normas, al incorporar la valoración de los riesgos en la vía y la mitigación de las causas que los producen.

En cuanto a la *corresponsabilidad*, requiere de la construcción de acuerdos sociales sobre el valor y el respeto por la vida y la integridad humana, la empatía y la solidaridad.

Las empresas y las instituciones privadas son las llamadas a implementar planes estratégicos de seguridad vial, y de un control operativo ejercido por las autoridades a un control operacional realizado por ellas mismas. La autorregulación les permite definir y hacer seguimiento a lineamientos relacionados con controles a la velocidad, condiciones técnico-mecánicas de los vehículos, alertar sobre riesgos en las vías y contratar conductores idóneos. Un esfuerzo importante está dirigido al empoderamiento de las empresas para la mejora de sus propias condiciones.

Esto debe traslaparse con las nuevas políticas sobre la movilidad sostenible, centradas en la promoción del modo peatonal, el uso de la bicicleta y la prioridad del transporte masivo de pasajeros, diseñadas e implementadas con criterios de integración modal, seguridad vial y sostenibilidad ambiental. Quienes utilizan el vehículo privado deben aportar al sostenimiento del sistema de transporte masivo de pasajeros, lo que eventualmente deberá incluir a la población que representa los 8 millones de motos que circulan en el país.

Este nuevo paradigma de la movilidad mundial llega al país y alinea la seguridad vial con los objetivos de desarrollo sostenible hacia la formulación de políticas públicas de largo plazo. También empodera a las comunidades en la definición y el sostenimiento de sus propias acciones de seguridad vial. La protección de vidas en la vía deberá seguir siendo una de las grandes preocupaciones del gobierno entrante, cuyo desafío deberá seguir por la senda de reducción de muertes en el tránsito de 2017, después de diez años de ascenso continuo.

5.1 Pilares Estratégicos.

La gestión que ha venido realizando la ANSV, ha estado alineada al Plan Nacional de Seguridad Vial, a través de los cinco (5) pilares estratégicos y el Observatorio Nacional de Seguridad vial.

5.2 Pilar Gestión Institucional.

A través de la Dirección Técnica de Coordinación Interinstitucional se desarrollaron los siguientes programas:

Asistencia en la implementación de medidas de seguridad vial en los territorios.

- Programa de Medidas para la Seguridad Vial: Se realiza acompañamiento y asistencia técnica a la ejecución del convenio FINDETER para implementación de medidas de seguridad vial en las intersecciones y tramos críticos de siniestralidad vial en el territorio nacional. Actualmente la Dirección se encuentra en proceso de elaboración de la Guía de Postulación y Viabilización para la concreción de pactos con los municipios seleccionados como preliminarmente viables para intervenir a través del Convenio con Findeter, con el objetivo de obtener el mayor retorno social de la inversión.
- Asistencia Técnica Banco Mundial: Se adelantan gestiones para contratar una asistencia técnica de expertos internacionales de Banco Mundial, para revisar recibir asesoría estratégica en la territorialización de la política pública de seguridad vial. También para establecer un plan de acción que permita gestionar la adopción por parte del Ministerio de Transporte de los Manuales Técnicos de Infraestructura que existen y no se han adoptado hasta el momento (Manual de Tráfico Calmado, Manual de Velocidades, Manual de Elementos de Contención, Manual de Zonas Laterales, entre otros).
- Convenios con entes territoriales: Se viene haciendo gestión a la liquidación de 21 convenios y seguimiento integral a la ejecución de 26 convenios

Asistencia Técnica a los Entes Territoriales en la Formulación de Proyectos de Seguridad Vial (PLSV, PDSV, otros)

- Talleres Regionales: Este proyecto se encuentra en etapa de planeación de contenidos y logística para capacitar a las administraciones Locales y Departamentales en la formulación o actualización de Proyectos de Seguridad vial.
- Apoyar el desarrollo de otras alianzas e iniciativas ciudadanas: Apoyo a iniciativas de Colectivos, Gremios y ONG: Ya se han hecho acercamientos con gremios como FENALCO

y se ha trazado una hoja de ruta para establecer acciones articuladas en materia de seguridad vial.

- Fortalecer las instancias de coordinación y asistencia técnica entre las entidades, del orden nacional, local, públicos y privados en materia de Sv: Convenio con el Centro de Estudios y Conocimiento de Riesgos de Movilidad de Francia: A través de este convenio se vienen adelantando visitas de reconocimiento del estado de la seguridad vial en la infraestructura urbana y primaria del país. Producto de lo que se tendrá un diagnóstico de las principales problemáticas y se establecerán las obligaciones que en materia de tránsito deben cumplir los OT, de acuerdo con su categorización y al tipo de servicio que pueden ofrecer.
- Implementar el programa atención de víctimas: Suscripción de convenio con medicina Legal: Se encuentra en fase de planeación la estructuración de un convenio con medicina legal, a través del cual se diseñe un documento con la ruta de atención a los familiares de las víctimas de siniestros de tránsito.

5.3 Pilar de Comportamiento Humano y Atención y Rehabilitación de Víctimas.

La Dirección Técnica de Comportamiento ha avanzado en la implementación de cuatro acciones en el marco de los siguientes programas, de acuerdo con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 tanto del pilar de comportamiento como del pilar estratégico de atención y rehabilitación a víctimas:

5.4 Pilar Comportamiento Humano

Programa de Implementación de educación en seguridad vial: Este programa se encuentra direccionado a la promoción de la educación formal de la seguridad vial en los diferentes niveles educativos de formación, desde la básica primaria hasta los estudios superiores y plantea unos procesos internos, los cuales corresponden a encuesta para la caracterización de movilidad y seguridad, e integración entre los actores viales dirigida a estudiantes que cursan grados 3, 5, 9 y 11; Parque Itinerante de Seguridad Vial; Evaluación de instrumentos educativos y pedagógicos para colegios; Estrategias promotoras de seguridad vial en Universidades; Formación tipo Posgrado en Seguridad Vial. También se suscribió un contrato con el Instituto Colombiano para la Evaluación de la Educación (ICFES), para aplicar una encuesta que permita transformar los colegios en comunidades con movilidad segura.

Programa Parque Itinerante de Seguridad Vial: Es un espacio pedagógico en el cual, a través de la lúdica y el arte, se busca formar hábitos a estudiantes de básica primaria y secundaria en el reconocimiento de riesgos y el uso de medidas de protección personal en su rol como peatones, ciclistas y pasajeros, definidos en la estructura de las orientaciones pedagógicas para la movilidad segura “Saber Moverse” del Ministerio de Educación. Con el parque se brinda oportunidades para que los niños interactúen y practiquen habilidades de resolución de problemas en la vía, también se realiza una obra de teatro para estudiantes de secundaria. Se tiene previsto visitar 24 colegios con dos parques itinerantes a nivel nacional.

Programa Evaluación de instrumentos educativos y pedagógicos para colegios: El proyecto consiste en la realización de un pilotaje de diferentes instrumentos educativos que han sido generados por los Ministerios de Educación y Transporte, para la inclusión de la seguridad vial como temática transversal en los contenidos programáticos de las asignaturas en las instituciones de educación básica y secundaria, en el marco del cumplimiento de la ley 1503 de 2011. El proceso estará orientado en la implementación, evaluación y validación de instrumentos pedagógicos en movilidad segura. Los documentos que serán implementados y luego evaluados son el documento No. 27 “Saber moverse”, el N° 59 Lineamientos para la Formulación de Planes Escolares para la Gestión del Riesgo, expedidos por el Ministerio de educación, y el “Instrumento de articulación de la movilidad segura a las mallas curriculares y los derechos básicos de aprendizaje” del Ministerio de Transporte. Este proyecto se encuentra validado por el MEN. Con este proceso se pretende.

Programa Estrategias promotoras de seguridad vial en Universidades: En el marco del cumplimiento de la ley 1503 de 2011, se diseñó un proyecto para la realización del pilotaje de diversas estrategias pedagógicas que se han desarrollado como experiencias exitosas registradas, con el fin de establecer una metodología complementaria a la construcción de la seguridad vial en jóvenes universitarios a la establecida por el CESU del MEN. El proceso se desarrollará con instituciones de educación superior, siendo la ANSV un acompañante del desarrollo de las estrategias y fortalecimiento las capacidades técnicas de las unidades de Bienestar Universitario para lograrla articulación con los proyectos transversales por medio de su implementación, la evaluación y validación. Con este proceso se han adelantado procesos de investigación con respecto a las alternativas y estrategias que se han generado en IES, con el fin de plantear un futuro encuentro con las mismas y desarrollar un acuerdo de voluntades para la definición de las estrategias a implementar, compromisos, tiempos y otros que son necesarios.

Programa Formación tipo Posgrado en Seguridad Vial: Se ha desarrollado un proyecto que consiste en la generación de un posgrado tipo maestría en seguridad vial direccionado a profesionales de diversas materias, por lo tanto se ha generado contacto con la Universidad Internacional de Valencia, quienes tienen una Maestría de “Tráfico, Seguridad vial y sus intervenciones”, avalada a nivel internacional, debido a su experticia podrían aportar a la construcción de capital humano en Colombia sobre el desarrollo de estrategias para la gestión de la seguridad vial del País. Se desarrollará un convenio entre la ANSV, la Universidad Internacional de Valencia y una Universidad de Colombia que permita el desarrollo, contextualización y homologación de contenidos, para finalmente gestionar el desarrollo de la maestría.

Diseñar e Implementar el programa integral de apoyo y seguimiento a los cursos de reeducación y sensibilización de los centros integrales de atención. La Dirección de comportamiento elaboró los estudios previos para el pilotaje de las mallas curriculares para los cursos de reeducación y sensibilización que se imparten en los CIAs y los cursos en los CEAs. El paso a seguir es el pilotaje de las mallas curriculares para los CEAs y CIAs lo que permitirá detectar problemas potenciales que puedan surgir durante la implementación de las mismas, como, por ejemplo, problemas con la logística de la aplicación, contenidos o actividades para los cuales pueda ser necesaria más capacitación a los instructores, también puede ayudar a confirmar si las mallas son adecuadas para la población objeto o si se requiere realizar adaptaciones menores a los contenidos; por último, permitirá

determinar si se necesita gastar más tiempo o recursos en actividades particulares (ej. En la evaluación de los participantes).

Generar Capital Humano para la Gestión de la Movilidad Segura: Se ha venido trabajando con la Escuela Superior de Administración Pública la estructuración de un diplomado dirigido inicialmente a funcionarios públicos que lideran acciones en seguridad vial. Se espera que eventualmente los contenidos del diplomado sirvan como insumo para futuros programas de educación en seguridad vial dirigidos a la ciudadanía. Está pendiente empezar una articulación con las instituciones de educación superior para la propuesta y desarrollo de lo siguiente: 1. a corto plazo una electiva sobre seguridad vial; 2, a mediano plazo que en todos los pregrados se pueda tener un énfasis en seguridad vial (puede ser también un énfasis en la práctica); 3. A largo plazo estructurar y poner en la oferta institucional posgrados en seguridad vial.

Programa de Información y Mercadotecnia Social Sobre Seguridad Vial: Diseño, implementación y evaluación de la campaña de concienciación y educación, así:

- *Guardianes de la Vida:* Es un conjunto de actividades de sensibilización y educación dirigido a los actores viales ubicados en los puntos de mayor siniestralidad en el país. El programa comprende acciones pedagógicas y artísticas (teatro y baile), que se implementan en la vía según la necesidad o situación apremiante en materia de seguridad vial en el punto de intervención. Las actividades pedagógicas que se realizan tienen dos enfoques, de tipo integral y de tipo específico. En el marco de las actividades integrales se abordan las problemáticas que involucran a todos los actores viales y están orientadas por dos protocolos de intervención, uno enfocado en los puntos ciegos y el otro dirigido a la sensibilización de los actores por parte de representantes de víctimas de siniestros viales. Adicionalmente, una tercera intervención integral la hacen los técnicos en seguridad vial, quienes revisan el uso adecuado de elementos de seguridad con énfasis en ciclistas y conductores de vehículos motorizados.
- *Puntos Seguros:* La estrategia Evaluación de Conductores en Vía denominada Puntos Seguros, hace parte del despliegue de las actividades que permite a la ANSV, reconocer las condiciones reales del contexto de la conducción y las medidas que desde la política pública se deben implementar frente a los riesgos, esta se encuentra dirigida a conductores de vehículos de transporte de pasajeros y de carga, y cumple con tres objetivos: Realizar la evaluación de la pericia en la maniobra del vehículo frente diferentes situaciones de riesgo simuladas; Evaluar los rasgos de personalidad y actitudes que influyen en la toma de decisiones de los conductores; y Verificar las condiciones de la seguridad activa y pasiva del vehículo conducido.
- *Puntos Ciegos:* Es una estrategia que pretende trabajar con los vehículos de gran tamaño que se encuentran en interacción con los actores viales vulnerables como peatones, ciclistas y motociclistas. Pretende que los conductores de dichos vehículos identifiquen cuales son los espacios contenidos, tanto en el interior como en el exterior del vehículo y que por múltiples circunstancias pueden limitar, alterar o interrumpir la capacidad de percepción visual periférica de los conductores y otros actores viales, haciendo que los conductores sean incapaces de leer el contexto y reaccionar adecuadamente ante el mismo. La campaña tiene 4 objetivos: Reconocer, caracterizar y diferenciar los puntos

ciegos dentro y fuera de un vehículo automotor; Analizar la relación entre siniestralidad, actor vial y puntos ciegos (error humano); Identificar los puntos de optima visibilidad alrededor de automotores especialmente en vehículos de gran tamaño; Difundir entre los actores viales el carácter corresponsable de los puntos ciegos. A su vez, busca que los actores vulnerables como peatones, ciclistas y motociclistas logren identificar por medio de una señal visual puesta en el vehículo, en donde no deberían ubicarse cuando se encuentren en interacción con ellos. A junio 30 se han impactado a 867 personas en las ciudades de Pasto, Buenaventura, Cúcuta, Medellín, Pereira, Paipa y Bogotá.

- *Desarrollo del Plan de Seguridad Vial para Motociclistas:* La ANSV con la colaboración de la CAF contrató una consultoría en la cual participaron expertos en seguridad vial, para el análisis de la situación de los motociclistas en Colombia y la elaboración de una propuesta de medidas en pro de su seguridad. Producto de este trabajo, el equipo consultor propuso 45 medidas para ser implementadas en los territorios con el apoyo del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Durante el 2018 se gestionaron varias mesas para la socialización y concertación de estas medidas con motociclistas, ensambladoras y comercializadoras de motos y con autoridades regionales (alcaldes y autoridades de movilidad). Las medidas definidas en conjunto con la CAF., deben ser evaluadas a través de pilotos que permitan definir su viabilidad técnica y social, para lo cual es necesario el concurso de las autoridades de tránsito a nivel local.

Formular e implementar planes estratégicos de seguridad vial. Se ha adelantado la construcción de material de apoyo al desarrollo de prácticas positivas en seguridad vial para las empresas públicas y privadas. Consiste en una cartilla sobre recomendaciones desde el enfoque de sistemas seguros y las experiencias exitosas que han sido reportadas sobre el mejoramiento de los riesgos. El desarrollo de la cartilla se encuentra en la construcción del contenido y su publicación está a cargo del área de comunicaciones.

Desarrollar esquemas y estrategias para el control de comportamientos riesgosos para la seguridad vial: La ANSV suscribió con la Policía Nacional el convenio 024 del 2017 y 2018 para el fortalecimiento de la capacidad operacional de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional. En esta acción se recomienda lo siguiente: incrementar el pie de fuerza asignado por la Policía a la DITRA; cambiar el esquema de control operacional que tiene la DITRA para garantizar control sobre riesgos viales; cualificar al personal asignado por la DITRA con respecto a seguridad vial.

Programa La licencia de conducción como privilegio: Elaboración de estudio que defina los requerimientos técnicos de los procesos a ser implementados para la evaluación de los aspirantes a obtener una licencia de conducción. Para promover la rigurosidad en los procesos de adquisición de la licencia de conducción se plantea a través de este proceso definir las competencias sobre las que se realizará:

- Evaluación en las diferentes modalidades de licencias y protocolos necesarios para la acreditación, habilitación y funcionamiento de un CALE, de acuerdo con lo dispuesto como responsabilidad de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en la Resolución 1349 del 12 de mayo de 2017.

- Desarrollar la documentación técnica que sustente los procedimientos, tecnología, equipos, perfil del talento humano requerido para que los CALES puedan acreditarse como certificadores de personas.
- Definir competencias a que se refiere la presente instrucción se entienden como el conjunto de atributos personales y la aptitud demostrada para aplicar conocimientos y habilidades (UNE 66177). Los atributos personales hacen referencia a aquellos rasgos como talentos, motivación, capacidad cognitiva valores, conocimientos y habilidades entre otros, que definen a un sujeto como la persona que es y sabe. Por su parte las aptitudes demostradas la conforman las conductas y comportamientos observables en respuesta a los estímulos del entorno, por lo que se definen como destrezas y habilidades aplicadas (saber hacer).

El proceso se encuentra en verificación por parte del comité de contratación.

5.5 Pilar Atención y Rehabilitación de Víctimas

Atención pre-hospitalaria: Se fortalece la capacidad instalada en la atención pre-hospitalaria, mediante la suscripción de un contrato de Prestación de Servicios con la Defensa Civil Colombiana para accionar los procesos de primer respondiente en el sitio de ocurrencia de un siniestro vial: Se suscribió un contrato con la Defensa Civil Colombiana, para que a lo largo de 7 meses a partir de febrero, activar 47 equipos de reacción en apoyo a la primera respuesta ante siniestros viales, en los departamentos del Valle del Cauca, Antioquia, Cundinamarca, Santander, Tolima, Huila, Meta, Risaralda, Caldas, Quindío, y Archipiélago de San Andrés. Adicionalmente, el cuerpo de la Defensa Civil proveerá cinco unidades de rescate liviano, equipadas y dotadas con las Herramientas, Equipos, Accesorios, y Suministros (HEAS), necesarios para actuar en apoyo a la primera respuesta en los departamentos de Valle del Cauca, Antioquia, Cundinamarca y el eje cafetero.

Para el proceso se llevaron a cabo las siguientes acciones: Por parte de la ANSV se capacitó a los equipos de reacción inmediata en seguridad vial y en primeros auxilios psicológicos para la estabilización emocional de las víctimas y sus familiares; Los equipos de reacción han activado el protocolo PAS, metodología que incluye tres pasos: proteger, alertar y socorrer, en respuesta a los siniestros viales atendidos; La Defensa Civil Colombia tiene a disposición cinco unidades de rescate liviano equipadas y dotadas con las HEAS en los departamentos acordados. De igual manera y en desarrollo de este contrato a junio 30 de 2018. Se atendieron 488 siniestros viales, presentándose 557 lesionados y 12 fallecidos, también se aportó a 6 planes éxodo y retorno.

5.6 Pilar de Infraestructura y vehículos

La Dirección Técnica de Infraestructura y vehículos desarrollo los siguientes programas.

Programas de Infraestructura: El abordaje para trabajar por una infraestructura segura se planteó basados en acciones prioritarias sobre la red vial nacional, concesionada y no concesionada a cargo de la Nación y la red vial territorial urbana y rural; todas las acciones en el marco de lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y teniendo en cuenta las buenas prácticas internacionales y recomendaciones de la OCDE. Para la

articulación territorial se desarrollan acciones con la Dirección Técnica de Coordinación Interinstitucional. Se estructuraron esquemas de trabajo a nivel nacional mediante mesas técnicas institucionales con la Agencia Nacional de Infraestructura, la Superintendencia de Puertos y Transporte y el Instituto Nacional de Vías mediante las siguientes acciones:

Convenio Interadministrativo INVIAS: El objeto de este convenio es aunar esfuerzos entre el Instituto Nacional de Vías y la Agencia Nacional de Seguridad Vial para adelantar actividades en la infraestructura vial no concesionada a cargo del INVIAS, relacionadas con la seguridad vial y señalización. Su fecha de inicio fue el 26 de enero de 2018 y se finaliza el 31 de diciembre de 2018.

Mesa de Concesiones Viales: Desde el mes de febrero se conformó la mesa de Concesiones integrada por la ANSV, la Agencia Nacional de Infraestructura y la Superintendencia de Transporte, a la cual es invitada la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional. Durante el primer semestre se proyectó el plan de trabajo sobre los siguientes temas: Sectores Críticos en Concesiones Viales en Colombia. Socialización de informe de siniestralidad de la Superintendencia de Puertos y Transporte (febrero 2018) y promoción de medidas para la seguridad vial; Infraestructura Segura; Control Operativo. Aspectos de gestión del control operativo en vías concesionadas; Campañas pedagógicas; Atención a Víctimas.

Producto de estas mesas se está estructurando el piloto del Formato único para el registro de siniestros actividad que está siendo liderada por la Superintendencia de Puertos y Transporte y se proyecta la actividad de simulacros de respuesta de atención a víctimas de manera conjunta con la ANI, la SPT y las interventorías.

Programa de intervención de medidas para la Seguridad Vial: Tiene origen en el planeamiento en diferentes niveles: estratégico, táctico y operativo para las intervenciones priorizadas en material de infraestructura. El Programa se desarrolla en la presente vigencia 2018 con dos aspectos fundamentales, que son las actividades relacionadas con la información de los actores viales", y en especial con, "las pequeñas grandes obras".

Este programa tiene una incidencia directa en los pilares estratégicos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 relacionados con la Gestión Institucional, el Comportamiento Humano, y la Infraestructura, y apunta a varias acciones a saber: Ejecutar Medidas de Infraestructura Vial implementado intervención en sitios críticos; Políticas municipales para la infraestructura con el fortalecimiento de la señalización para la seguridad vial en los entes territoriales; Asistencia en la implementación de medidas de seguridad vial en las entidades territoriales; Información y comunicación en colectivos específicos.

El proyecto "Pequeñas Grandes Obras", es una estrategia de impacto, que permite, desde un ejercicio de análisis del contexto, realizar intervenciones rápidas orientadas a la prevención, a la mitigación de siniestralidad vial y a la reducción de víctimas por siniestros en el tránsito, buscando la participación de todos los actores y agentes responsables en los contextos urbanos y rurales del territorio nacional, en el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Contrato Interadministrativo FINDETER: El objeto del contrato Interadministrativo 025, suscrito entre la ANSV y la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. FINDETER es prestar

a la Agencia Nacional de Seguridad Vial los servicios de asistencia técnica para el desarrollo de un programa de intervención de medidas para la seguridad vial.

El programa se fundamenta en la implementación de las siguientes cuatro medidas: Intervenciones rápidas de señalización vial; Construcción de medidas de tráfico calmado y urbanismo táctico; Suministro e instalación de sistemas de contención vial; Actividades de persuasión y socialización a los actores viales sobre los proyectos de intervención.

Programas del Área de Vehículos: Colombia tiene un atraso significativo en materia vehicular, toda vez que no cuenta con procesos de armonización con la normatividad internacional, esquemas adecuados de homologación, ni con laboratorios de ensayo enfocados desde la óptica de la seguridad vial. Lo anterior, ha impedido que el parque automotor que circula en el país cuente con una mejor capacidad de tolerancia al impacto, impidiendo una reducción de muertes y lesiones graves evitables. Otras de las acciones prioritarias para los vehículos en operación, es la optimización del proceso de revisión técnico-mecánica y la promoción de acciones pedagógicas, de control y sancionatorias para el cumplimiento de esta obligación anual por parte de los propietarios de los vehículos.

Reglamentación técnica y evaluación de la conformidad para un parque automotor más seguro: En el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, en busca de impulsar la armonización con la normatividad internacional, la homologación y la creación de laboratorios de ensayo y calibración, dirigidos a los vehículos de transporte público individual, vehículos particulares, motocicletas y agentes de cadena de mantenimiento de automotores. En el primer trimestre de 2018 en el marco del apoyo institucional del proyecto de la ONUDI-ONU – el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio de Industria y Comercio participó como observador en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (WP.29).

Proyecto Bien Público Regional: Por invitación del Banco Interamericano de Desarrollo desde el 5 de febrero de 2018 Colombia a través de la ANSV participa en el proyecto técnico Bien Público Regional (BPR) “Apoyo a la implementación de Estándares de Regulación Vehicular en América Latina y el Caribe (ALC) en el cual participan México, Argentina, Uruguay, Brasil, Ecuador y Colombia. El objetivo principal de este estudio es investigar cómo deberían proceder los gobiernos incluidos en este Bien Público Regional para adoptar las regulaciones de la ONU más importantes con su respectiva certificación en términos de seguridad y emisiones, así como los costos en los que deberían incurrir para llevar a cabo dicha implementación en referencia a seguridad y emisiones. Complementariamente se espera contar con un plan estratégico para la implementación de esas normas ONU y diferentes posibilidades de catalizar las mismas. Asimismo, como apoyo para los países se requiere contar con herramientas digitales de fácil utilización que simplifique el proceso de verificación de cumplimiento de las normas por parte los gobiernos.

Regulación técnica vehicular con término de vencimiento diciembre de 2018: Durante el primer semestre se establecieron mesas de trabajo entre el Ministerio de Transporte, Ministerio de Industria y Comercio, Superintendencia de Industria y Comercio, ONUDI-ONU, Departamento Nacional de Planeación, gremios y otros actores con el fin de abordar diversos aspectos para avanzar en el tema de la reglamentación técnica. En este punto es necesario resaltar que varios reglamentos técnicos vehiculares perderán su vigencia el

primero de enero de 2019, por lo cual es imperativo solicitar la prórroga en el plazo de vigencia de dicha norma y paralelamente ir avanzando en la construcción de los análisis de impacto normativo exigidos para todo reglamento técnico, de conformidad con la metodología elaborada para el efecto por el Departamento Nacional de Planeación.

Dentro de este ejercicio se debe revisar la necesidad de ajuste de las siguientes normas: Cascos protectores para el uso de motocicletas; Encendido automático de las luces para motocicletas; Publicidad en vehículos nuevos; Iluminación bicicletas; Cascos de bicicleta.

Fotodetección: Sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito: Con la implementación de sistema automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos se amplían las herramientas para tener mayor presencia en vía para el control de comportamientos a través de la detección de ciudadanos infractores tanto en las vías urbanas como rurales. Al respecto la ANSV, en cabeza de la Dirección de Infraestructura y Vehículos adelantó durante el primer semestre de 2018 un trabajo técnico con el Ministerio de Transporte para la construcción de la reglamentación de la Ley 18433 del 14 de Julio de 2017 expidiendo la Resolución conjunta 718 de 22 de marzo de 2018, por la cual se reglamentan los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito.

5.7 Observatorio Nacional de Seguridad Vial

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial desarrollo diversos programas como: La elaboración y publicación del Boletín Estadístico cifras 2016-2017(p)4 el cual detallo en términos generales el fenómeno de la siniestralidad en dichos periodos de tiempo con información de: a) Fallecidos en hechos de tránsito, b) Lesionados en hechos de tránsito y c) Hechos de tránsito.

De igual manera, en lo corrido del 2018, se creó una nueva versión del micrositio del Observatorio, en donde se actualizó la información referente a la caracterización de este, misión, visión, funciones, etc. Actualmente, se encuentran publicados los informes de los boletines estadísticos nacionales referentes a los periodos 2015-2016-2017 y preliminares 2018, en los cuales se encuentra información como:

a) Sistema de información: En el cual se encuentran las cifras acumuladas y comparativas de la siniestralidad vial del país, detallando datos históricos de la misma, los indicadores asociados al plan de seguridad vial, la información reportada por el SIMIT en términos de comparendos, y la información asociada al parque automotor del país reportada por el RUNT, entre otras.

b) Sistema geográfico: En este módulo se detalla y analiza a través de procesos de georreferenciación – información espacial del fenómeno de la siniestralidad en Colombia.

³ Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones

⁴ Con fines de comparación, solo se utilizan las cifras preliminares con corte a 31 de diciembre de 2017 y con fecha de reporte enero de 2018. Aún no se encuentra disponible la información definitiva para el año 2017. P: información preliminar sujeta a cambios por actualización de la fuente primaria. Fuente: Datos procesados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) con base en la información del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF) y el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

A través de la identificación de puntos críticos se evalúan los puntos y zonas de mayor concentración de choques y de víctimas.

Igualmente, metodologías como la de “alertas epidemiológicas fallecidos en hechos de tránsito”, permite identificar oportunamente riesgos, eventos o situaciones de emergencia epidemiológica en relación con los hechos de tránsito fatales y no fatales, para implementar las acciones de prevención y control correspondientes, a fin de reducir su impacto en la salud de la población.

Otro de los logros alcanzados en lo corrido del 2018, ha sido la generación de la medición del sistema de indicadores del plan nacional de seguridad vial (2011- 2021), los cuales están sustentados en los cinco (5) pilares estratégicos de la seguridad vial: gestión institucional, comportamiento humano, atención y rehabilitación de víctimas, infraestructura, vehículos. El sistema nacional de indicadores de seguridad vial es una ventana de observación de los insumos utilizados, las actividades realizadas, los resultados y productos obtenidos, y el efecto alcanzado en la gestión de la seguridad vial del país.

El observatorio, ha participado en diferentes eventos, llevando información de interés a los diferentes actores de la seguridad vial en las regiones, entre los que se destacan el I Congreso de seguridad Vial celebrado en la ciudad de Medellín y las visitas a la región centro, caribe y pacífico de la mano del Presidente de la Republica, Ministro de transporte y de las entidades adscritas al Ministerio de Transporte en donde se destacan los avances que ha tenido el país en materia de infraestructura y su impacto en la seguridad vial.

También hace presencia a nivel nacional e internacional apoyando a través de las cancillerías de Colombia y Ecuador, la implementación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que permita el manejo y la gestión de la información y el conocimiento relacionado con la seguridad vial en el ecuador; reportando información al International Road Traffic Safety and Analysis Group – IRTAD.

INFORME DE GESTIÓN

MEMORIAS AL CONGRESO

Actualmente se promueve la participación anual de Colombia como miembro de este organismo internacional; se avanza de la mano de la Oficina Asesora de Planeación la formulación y los documentos del Sistema Integrado de Gestión asociados al ONSV, alineados al Plan Estratégico (2017-2019) del mismo; se adelanta con diferentes entidades como FASECOLDA, SIMIT , Ministerio de Salud entre otras la formulación de acuerdo o convenios de intercambio de información, fuentes que se constituirán como fuente primaria del ONSV; durante lo corrido del 2018, se elaboró aplicación móvil en la que se detallan las cifras actualizadas en materia de seguridad vial de país.

Esta aplicación móvil se constituye como una estrategia que permitirá tener información oportuna para los diferentes actores involucrados en la seguridad vial.

5.8 Oficina Asesora de Comunicaciones.

La Oficina Asesora de Comunicaciones ha realizado las campañas de “#TeQueremosConVida”: Esta campaña ha realizado actividades en los diferentes medios de comunicación, con influenciadores como James Rodríguez, Rigoberto Urán y Gustavo Yacamán; Participación eventos deportivos (Carrera de la juventud, Colombia Oro y Paz y Segunda, Travesía en bici enamórate de Villavicencio); realización del Primer Congreso de Seguridad Vial en la ciudad de Medellín; realización de programas institucionales de Radio y TV. “Seguridad Vial, Tequeremosconvida; realización de la Revolución de la Infraestructura y su impacto en la seguridad vial; realización de la campaña del mundial.

5.9 Dirección General.

Desde la Dirección General, se diseñó un plan táctico para la implementación de un conjunto de acciones que permitieran poner en marcha la campaña denominada “Te Queremos Con Vida”. Bajo este slogan, la entidad ha propuesto una agenda de presencia territorial que busca fundamentalmente un llamado constante a la corresponsabilidad de todos los actores públicos y privados que confluyen en la movilidad y la convivencia en las vías públicas, para la atención al problema de la siniestralidad vial en Colombia. Para ello, se busca la promoción de programas, proyectos y acciones concretas por parte de todas las autoridades para constituir un sistema de movilidad seguro que propenda por cero víctimas fatales por hechos de tránsito.

La propuesta de enfoque de política que orienta la campaña es la Visión Cero, cuyo origen se establece con la perspectiva empleada por Suecia en el año 1997 y que conllevó a la adopción de una política pública orientada a la desnaturalización de las muertes por hechos de tránsito y que mostró importantes resultados en los años siguientes. Este enfoque ha sido implementado por muchos países alrededor del mundo y para el caso específico de Latinoamérica, México, Chile y Colombia han dado los primeros pasos.

5.10 Logros.

Campaña Guardianes de La Vida: En marzo iniciamos la implementación de esta campaña, la cual comprende acciones pedagógicas y artísticas que promueven conductas seguras en la vía. La iniciativa ha llegado a 104 municipios del país

ICFES, un Nuevo Aliado para la Seguridad Vial: En febrero del 2018, suscribimos un contrato con el Instituto Colombiano para la Evaluación de la Educación (ICFES), para aplicar una encuesta que nos permita transformar los colegios en comunidades con movilidad segura.

La Defensa Civil Colombiana, nos Respaldó: En febrero del 2018, suscribimos un contrato con la Defensa Civil Colombiana, para activar 47 equipos de reacción en apoyo a la primera respuesta ante siniestros viales en 11 Departamentos del país.

Parques Itinerantes: En el mes de mayo se dio inicio a este programa de sensibilización y refuerzo a través de la lúdica, sobre riesgos viales y medidas de protección para estudiantes de primaria y secundaria

Puntos Ciegos: En el mes de mayo inició esta campaña de socialización a conductores, ciclistas y motociclistas sobre estrategias para identificar puntos que pueden limitar, alterar o interrumpir la capacidad de percepción visual periférica en conductores

Puntos Seguros: En el mes de mayo se puso en marcha esta estrategia pedagógica que tiene como objetivo realizar la evaluación de la pericia en la maniobra de vehículos de transporte ante diferentes situaciones de riesgo simuladas.

Nuevo Micrositio: Durante este primer semestre, el país ha contado con una nueva versión del Micrositio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, mediante el cual, se informa a la ciudadanía sobre los últimos acontecimientos que se presentan en materia de seguridad vial.

Medición de Indicadores: Actualmente se viene avanzando en la medición del sistema de indicadores del Plan Nacional de Seguridad Vial (2011- 2021). Este sistema es una herramienta para evaluar nuestra gestión.

Aplicación Móvil: Elaboramos una aplicación móvil en la que se detallan las cifras actualizadas en materia de seguridad vial de país. Los colombianos podrán tener a la mano, información oportuna y de fácil acceso.

Colombia en la OISEVI: Colombia se destacó como Secretario General del Comité Directivo del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial -OISEVI-, durante el desarrollo de la VII Asamblea Anual de la entidad, celebrada en Panamá.

Gestión para armonización de la reglamentación sobre vehículos de las Naciones Unidas. Participación en el Foro Mundial UNECE – WP-29 - Ginebra 2018: Construcción de redes de trabajo con expertos de Naciones Unidas para la articulación y cooperación técnica con el objeto de trabajar en la aplicación de los reglamentos técnicos UNECE y en la adhesión de Colombia en el Foro Mundial para la armonización de la Reglamentación sobre vehículos (WP-29).

Programa “Pequeñas Grandes Obras”: Intervenciones de medidas para la seguridad con el programa “Pequeñas Grandes Obras” enfocado a sitios críticos de concentración de siniestros viales y entornos urbanos con falencias en señalización que provean seguridad a los actores viales. El programa establece la implementación de cuatro medidas en infraestructura de bajo costo y alto impacto con un enfoque en seguridad vial.

Guía Metodológica para la Evaluación de instalación y operación de medios técnicos y tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito. (Resolución 426 de mayo de 2018 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial).

Proyectos de Reglamentación: Se elaboró un Reglamento Técnico para cascos protectores de motocicletas y mecanismos de conformidad, el cual se desarrolló articuladamente con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Industria y Comercio.

6. REGULACIÓN ECONÓMICA

En materia de regulación económica el Ministerio de Transporte a través de la Oficina de Regulación Económica -ORE adelantó:

Índice de costos del transporte pasajeros (ICTP). Revisión, análisis y evaluación de la información de los insumos, parámetros y variable.

Obtener una propuesta de diseño del índice de costos del transporte intermunicipal de pasajeros, que permita medir las variaciones en los costos de operación que enfrentan las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros por carretera por efecto del cambio en el precio de los insumos, para determinar si los ajustes anuales en las tarifas corresponden con la variación en los costos.

El Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, ha emitido el índice de costos del transporte intermunicipal de pasajeros, el cual permitirá medir en forma trimestral las variaciones de los costos de operación por efecto del cambio en el precio de los insumos, según tipo de vehículo de servicio público de transporte intermunicipal de pasajeros por carretera.

El diseño del ICTPC, servirá de base del Sistema de Información del Transporte Intermunicipal de Pasajeros por Carretera – SIRTPC, con el fin de establecer las variaciones de costos de operación (fijos y variables), según las diferentes clases de vehículo (Grupo A, B y C) y hacer seguimiento a los mercados teniendo en cuenta las rutas (corta, media y larga distancia). Con este indicador se podrán realizar simulaciones para determinar qué insumos están incidiendo en mayor medida en la variación de los costos de operación de los insumos del servicio público de transporte intermunicipal de pasajeros por carretera.

Actualización y ajuste del “Sistema de información para el seguimiento del modelo de regulación de precios del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera” – SIRTPC –

Partiendo de lo estipulado en el decreto 1735 de 2001, por el cual se fija la Red Nacional de Carreteras a cargo de la Nación y se adopta el Plan de Expansión de la Red Nacional de Carreteras, se realizaron los ajustes de información necesarios en el SIRTPC, de manera que siga las especificaciones de la resolución citada, a partir del cual se programó y desarrollo el ajuste y actualización del módulo de infraestructura, relacionando 167 tramos que conforman las Troncales y Transversales de la Red Vial. Para el desarrollo y ajuste de información del módulo de infraestructura del sistema SIRTP, se trabajaron las Troncales y Transversales que se relacionan a continuación:

TRONCAL DE OCCIDENTE
TRONCAL DEL MAGDALENA
TRONCAL VILLAGARZON-SARAVENA
TRONCAL DEL EJE CAFETERO

TRONCAL CENTRAL
TRONCAL CENTRAL DEL NORTE
TRONCAL DEL URABA
TRONCAL DEL CARBON
TRANSVERSAL DEL CARIBE
TRANSVERSAL CARMEN – BOSCONIA- VALLEDUPAR
TRANSVERSAL DEPRESION MOMPOSINA
TRANSVERSAL BUENAVENTURA – VILLAVICENCIO – PUERTO CARREÑO
TRANSVERSAL PUERTO BOYACA – MONTERREY
TRANSVERSAL TRIBUGÁ – ARAUCA
TRANSVERSAL HUILA – CAUCA
TRANSVERSAL PUERTO REY – TIBU

Establecer las fórmulas y los criterios para la fijación de las tarifas del servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram.

La ORE realizó el estudio para establecer las fórmulas y criterios para la fijación de las tarifas del servicio público de transporte público masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, que garantice la adecuada regulación tarifaria de este tipo de servicio en Colombia. Los lineamientos del estudio fueron socializados a delegados de cada uno de los Departamentos, municipios y Distritos, asimismo a las diferentes dependencias del Ministerio de Transporte. Del mismo modo mediante memorando No. 20171410159643 de fecha 28-09-2017, se remitió a la Oficina Jurídica del Ministerio de Transporte, el proyecto de resolución “Por la cual se establecen las fórmulas y los criterios para la fijación de las tarifas del servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram. Por último, mediante el memorando No. 20171410200413 de fecha 27-11-2017, se remitieron los archivos del estudio en medio magnético y se realizaron ajustes al documento.

Regulación Económica de los valores que por cada servicio que prestan los organismos de apoyo deben transferirse al Fondo Nacional de Seguridad Vial.

La ORE realizó los análisis de costos para establecer el marco regulatorio de valores que por cada servicio que prestan los organismos de apoyo deben transferirse al Fondo Nacional de Seguridad Vial. El Ministerio de Transporte, emitió la resolución No. 00993 de fecha 25 de abril de 2017, “Por la cual se determinan los valores que por cada servicio que prestan los organismos de apoyo deben transferirse al fondo nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones”.

Revisión del mercado de los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación – CALE para proponer la metodología regulatoria del precio de los servicios prestados

El Ministerio de Transporte realizó los análisis de costos para establecer la metodología regulatoria del precio de los servicios prestados de los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación – CALE.

Se emitió la resolución No. 0001349 de 12 de mayo de 2017 “Por la cual se reglamentan las condiciones de habilitación para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE y las condiciones, características de seguridad y el rango de precios del examen teórico y

práctico para la obtención de la licencia de conducción en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones”.

Emisión conceptos vinculantes previos favorables para el establecimiento de los peajes y tarifas a cobrar por el uso de las vías a cargo de la ANI-INVÍAS y los Departamentos.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 6 numerales 6.14 y 6.15 del Decreto 087 de 2011, una de las funciones del Ministro de Transporte es la de emitir concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes, con el fin de asegurar la adecuada operación de la infraestructura de transporte, y establecer los peajes, las tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura de los modos de transporte.

Para emitir el concepto vinculante previo al establecimiento de los proyectos viales de cuarta generación que serán instalados en los proyectos de concesión vial del país, el Ministerio a través de la Oficina de Regulación Económica -ORE ha realizado un análisis, revisión y valoración de los documentos remitidos por la Agencia Nacional de Infraestructura, el Instituto Nacional de Vías y la Gobernación de Cundinamarca, para determinar la solidez de estos.

Durante el periodo julio de 2017 a junio 2018 la oficina de regulación económica expidió las siguientes Conceptos Vinculantes:

RESOLUCION No.	CONCEPTO	FECHA
0005353	Concepto vinculante previo al establecimiento de dos (2) estaciones de peaje en el Proyecto Vial Aracataca – El Reten	22/11/2017
0005503	Concepto vinculante previo establecimiento de una (1) estación de peaje denominado Amoladero, la cual hace parte del proyecto vial Guasca – Gacheta – Ubalá – Gachalá.	04/12/2017
0000111	Concepto vinculante previo a la reubicación de la estaciones de peaje denominados Cedros y Purgatorio del proyecto de APP de iniciativa privada para la conexión de los departamentos Antioquia, Córdoba, Sucre y Bolívar, se establecen unas tarifas diferenciales en las mencionadas estaciones de paje de las categorías 1 y 2 que presten servicios públicos.	15/01/2018
0000540	Por la cual se establece una tarifa diferencial en las estaciones de peaje denominados La Loma, el Copey y Cucuriaca, y se dictan otras disposiciones.	08/03/2018
0000541	Por la cual se establece una tarifa diferencial en las estaciones de peaje denominados Platanal, Gamarra y Pailitas.	08/03/2018
0000539	Por la cual se establece la exención del cincuenta por ciento (50%) de la tarifa del paso actual, por el derecho de tránsito por cada tonelada métrica de carga de carbón proveniente del departamento de Norte de Santander transportadas por el corredor férreo en el tramo Chiriguaná - santa Marta, que debe realizar el Concesionario de la Red férrea del Atlántico Fenoco S.A., de que trata el art5 de la Resolución 1070 de	08/03/2018

	2006, modificado por el art 1 de la Resolución 3378 de 2015 y se dictan otras disposiciones.	
000139	Por la cual se emite concepto vinculante previo a la reubicación de una estación de peaje denominó Galapa y la caseta de control Juan Mina.	27/04/2018
000192	Por la cual se prorroga el beneficio de tarifa diferencial de las categorías especiales IE y IIE para las estaciones de peaje Estambul y CIAT, establecidos en la Resolución 1666 de 2104 del Ministerio de Transporte y prorrogadas por la Resolución 1529 de 2017, y se dictan otras disposiciones.	15/06/2018
0002513	Por la cual se prorrogan los términos establecidos en el parágrafo del artículo 5 de la Resolución 92 de 2014 y en el artículo 5 de la Resolución 35 de 2015.	29/06/2018

6.1 Grupo Logística y Carga

El objetivo general de Programa es apoyar la implementación de la Política Nacional Logística - PNL de Colombia y el fortalecimiento de la competitividad del comercio interno y externo, mediante la optimización de los procesos de transporte, logística y distribución nacional de bienes y mercancías, garantizando su correcta articulación con el territorio y su conectividad con las redes de transporte y los nodos de comercio exterior.

Durante el periodo julio 2017 - junio 2018, el Ministerio de Transporte logro los siguientes resultados:

6.2 Modernización del transporte automotor de carga

Se adelantaron diversos proyectos y actividades al interior del Grupo de Logística y carga del Ministerio de Transporte, enfocadas a avanzar en estrategias de apoyo a la política de modernización del sector, como las mencionadas a continuación:

Elaboración de la versión modificada del Decreto de Patio de Contenedores, incluyendo también Zonas de Entornamiento Portuario, con el fin de ser revisadas por parte de la oficina jurídica del Ministerio de Transporte donde en el marco del plan piloto de facilitación portuario de la superintendencia de puertos y transporte se pretende priorizar la iniciativa de reglamentación.

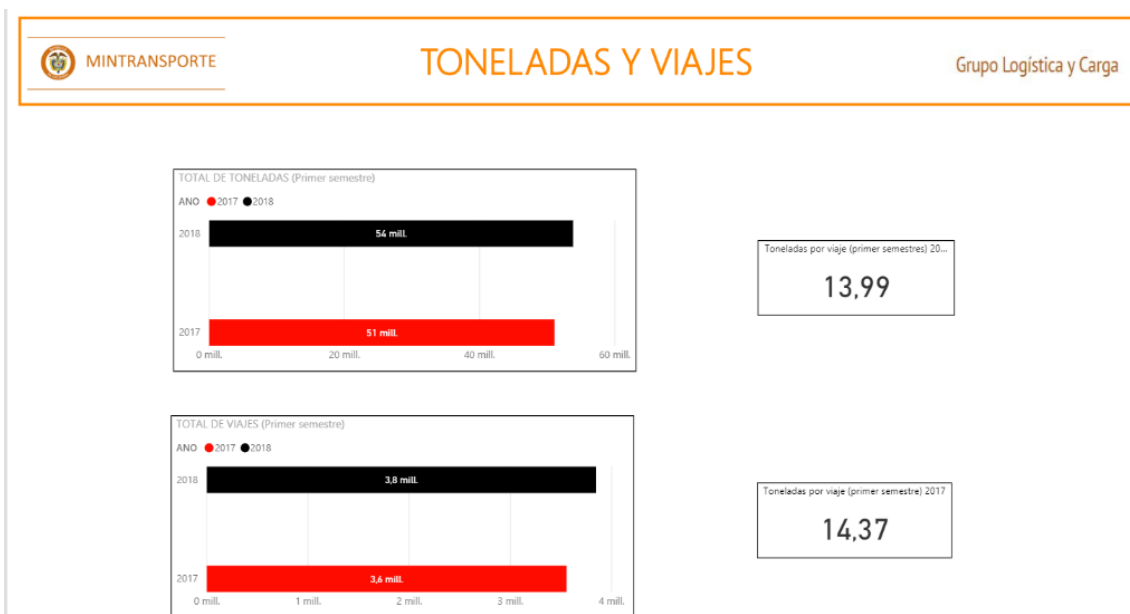
Revisión del documento CONPES 3744 de 2013 sobre Expansión Portuaria, para elaboración de nuevo Plan de Expansión Portuaria, teniendo en cuenta temas tarifarios y metodologías de contraprestación.

Durante el primer semestre de 2018, se realizaron análisis tendientes a la estructuración de lineamientos para la formulación de políticas que permitan al sector de transporte de carga en el país acercarse a la prestación de un servicio de clase mundial, de acuerdo con las líneas de acción establecidas en el documento CONPES 3759 de 2013.

Usando como base la información registrada en el RUNT al mes de mayo de 2018, se realizó un análisis de edad del parque automotor con el objetivo de actualizar los datos

reportados en el tema. Los resultados obtenidos sugieren que la edad promedio del parque automotor de transporte público de carga es de 13 años y el 20.73% de la flota se encuentra por encima de los 20 años de antigüedad. Esto contrasta con la cifra presentada en el CONPES 3759 de 2013 en donde se reportaba un 41% del parque automotor con una edad superior a 20 años. Otro aspecto importante resultado del análisis realizando es que el 30% de los tracto camiones y el 17% de los camiones que registra el RUNT como activos no tienen Seguro de Accidentes (SOAT) vigente, así mismo el 36% de los camiones y el 21% de los tracto camiones reportan la realización de la revisión técnico-mecánica.

Adicionalmente, a partir de la información registrada en el RNDC, se realizó un comparativo de los flujos de carga en el país durante el primer semestre de los años 2017 y 2018 con lo cual es posible visualizar el número de toneladas movilizadas y número de viajes realizados en estos periodos. Estos indicadores, brindan un panorama general del comportamiento de los flujos de carga en el país además de la posibilidad de observar el detalle de toneladas movilizadas y viajes realizados según origen, destino y corredor utilizado. Así, en cifras generales, en el primer semestre del año 2018 se han movilizado tres millones de toneladas más que en el mismo periodo del año 2017 y él se evidencia un aumento del 8.2% en el número de viajes realizados en estos periodos.



Fuente: Grupo de Logística y Carga – Ministerio de Transporte

Estos análisis, han sido elaborados a partir de una herramienta interactiva que consolida las bases de datos utilizadas de manera que la información contenida en ellas sea de fácil acceso y entendimiento para su usuario final, para esto, el Grupo de Logística y Carga ha desarrollado un informe utilizando la herramienta POWER BI que incluye la distribución del parque automotor en cuanto a vigencia del SOAT, revisión técnico-mecánica, clase de vehículo, edad y servicio; el número y promedio de vehículos registrados por año-modelo, las toneladas origen en cada municipio del país y las toneladas destino con un análisis por percentiles de estos datos.

Finalmente, se constituyó una mesa de trabajo para evaluar el desempeño de una nueva modalidad de configuración de ejes para semi-remolque de carga, la cual se denomina “Super Single” y consta de dos llantas por eje, en lugar de 4. Resultados preliminares sugieren un ahorro del 7% en el combustible con el vehículo cargado y del 35% con el vehículo vacío, los pasos siguientes consisten en revisar y evaluar técnicamente el desempeño de este sistema para que el Ministerio de Transporte pueda adoptar una posición frente a la homologación de los vehículos y como estrategia de mitigación ambiental.

6.3 Servicios de transporte de carga y Logística

Para el desarrollo de este subcomponente, el Grupo de Logística y Carga adelantó las siguientes actividades:

En noviembre de 2017, se contrató los servicios de consultoría con el Consorcio GSD PLUS +LOGYCA, para Realizar el estudio que permita identificar y definir potencialidades y posibles ubicaciones de una plataforma logística o una plataforma multimodal en el ámbito logístico del Chocó, que aglomere servicios logísticos de valor agregado y promueva la diversificación de los mismos en el área de influencia del proyecto. La metodología del estudio se realizó por etapas que corresponde: 1) Plan de Trabajo y Diagnostico. 2) Localización Macro-Micro y Oferta de Servicios 3) Plan de Implementación y Socialización.

En la primera etapa se definió el área de influencia de la región, destacando la participación de los municipios en la subregión del Quibdó, pacífico Sur, Darién y San Juan.

En la segunda Etapa se destaca la localización y funcionalidades potenciales de la plataforma logística: Vocación de la Plataforma (Cadenas productivas y Requerimientos logísticos); Accesibilidad y conectividad (Infraestructura de transporte, Navegabilidad, Articulación con otros proyectos); Restricciones urbanísticas y ambientales (Usos normativos del suelo, Servicios públicos y Equipamientos); Viabilidad (Seguridad, Potencial de negocio e Interés de actores relevantes).

En la tercera etapa se realiza la socialización del proyecto en el mes de marzo del año 2018, se vinculó a los actores relevantes para la logística en la región incluyendo autoridades fluviales, cámara de comercio, alcaldías, comunidades, y representantes gremiales invitando a la continuación del proyecto para su realización en el mediano plazo. El proyecto, entregó una evaluación costo beneficio para la implementación del proyecto en un horizonte temporal desde el corto hasta el largo plazo, lo cual deja el proyecto en una fase de pre factibilidad con la recomendación de profundizar en la fase de factibilidad en el análisis de la micro-localización para que sea coordinado con el desarrollo de la plaza de mercado de la ciudad, superando las limitaciones en la micro-localización que también se exponen como producto de la consultoría.

En octubre de 2017 se contrató con la firma IVARSSON & ASOCIADOS, una consultoría para Diseñar el Módulo PCS “Sistema Director de Tránsito” que permita implementar gradualmente los acuerdos de optimización de operaciones de la interfaz terrestre definida por la comunidad logística portuaria de Buenaventura, sobre la base de servicios comunitarios de base tecnológica. Finalizando el II Semestre del 2017 se había ejecutado el 80% del proyecto, con la presentación de los informes 1 y 2, que incluye Plan de Trabajo y los reglamentos de planeación de capacidad de Entornamiento general de las terminales portuarias, reglamentos de los usuarios logísticos, análisis de optimización y

modelamiento del proceso de entrada y salida de mercancías en tránsito para la interface terrestre con la cadena logística portuaria, diagramas de interacción y mensajería electrónica para Enturnamiento y el diseño de mejores prácticas para el intercambio electrónico. Lo anterior implicó logros importantes frente a la funcionalidad de Comité de Movilidad de Buenaventura y sinergias entre la comunidad logística portuaria y el Ministerio de Transporte, pues muchas de las actividades de mejora que requiere la sociedad portuaria son en gran parte una tarea de coordinación. La etapa final del proyecto que corresponde a la Socialización con las autoridades competentes y resultados se realizó a finales del mes de febrero del año 2018, posteriormente fue puesto a disposición de la Alianza Logística Regional del Valle del Cauca la cual, con el acompañamiento del Ministerio de Transporte y el Facilitador Portuario de Buenaventura - Bogotá, ha constituido una mesa de trabajo con la participación de los actores locales para ultimar los detalles técnicos y la gestión necesaria para la implementación de la herramienta.

Dentro de los principales resultados obtenidos en el desarrollo del plan Piloto de Cargue y Descargue Nocturno en las ciudades de Buenaventura, Cali, Barranquilla y Medellín, se tienen:

En la Ciudad de Cali se logró un beneficio ponderado del 11,9% que representa una mejora para los procesos de cargue y descargue de las operaciones en horario no convencional vs horario convencional. Los indicadores que tuvieron mayor impacto en el beneficio ponderado de la ciudad fueron la mejora en: un 15,1% del tiempo de recorrido y un 26% en la velocidad de los camiones. Igualmente se demostró para la ciudad de Cali una mejora del 33,3% en el tiempo de registro y control de los camiones en las operaciones de cargue y descargue. Las mediciones del piloto se hicieron en empresas que tienen turnos nocturnos por lo que el indicador de personal no se ve afectado en el cambio de jornada.

En la Ciudad de Buenaventura se logró un beneficio ponderado del 23,5% que representa una mejora para los procesos de cargue y descargue de las operaciones en horario no convencional vs el horario convencional. Los indicadores que tuvieron mayor impacto en el beneficio ponderado fueron el tiempo de recorrido, demostrando que moviendo la carga en horarios con convencionales se ahorra un 53,5% del tiempo, y la velocidad del recorrido, aumentando el 45,3%. En la ciudad de Buenaventura las operaciones y mediciones nocturnas se hicieron en empresas que manejan parte de su operación en este horario por lo que el indicador de personal necesario no se ve afectado por el cambio de jornada.

En la Ciudad de Barranquilla se logró un beneficio ponderado del 11,7% que representa una mejora para los procesos de cargue y descargue. Los indicadores que tuvieron un impacto más importante en el beneficio ponderado de la ciudad fueron: la mejora en el tiempo de recorrido en un 18,6% y la velocidad de los camiones en un 26,5%, lo cual conduce a una mejora en las operaciones para la Ciudad de Barranquilla en los procesos de cargue y descargue en horario no convencional, de igual manera se resalta la mejora en los tiempos para las operaciones de cargue, en un 22,7%, y de descargue, en un 13,3%. Las mediciones de la piloto se hicieron en empresas que tienen turnos nocturnos por lo que el indicador de personal no se ve afectado en el cambio de jornada.

En la Ciudad de Medellín se logró un beneficio ponderado del 22,9% que representa una mejora para los procesos de cargue y descargue de las operaciones que se hicieron en horario no convencional vs el horario convencional. Los indicadores para resaltar son la

mejora en el tiempo de recorrido del 52% y una mejora en la velocidad entre las trayectorias del 21,4%, de la misma manera se resalta una mejora en los tiempos de espera para la operación del 63%, sin embargo, el piloto en la ciudad de Medellín nos arroja que el tiempo de operación de cargue en las empresas participantes es menor en un 37,9%. Las mediciones de la piloto se hicieron en empresas que tienen turnos nocturnos por lo que el indicador de personal no se ve afectado en el cambio de horario para la operación.

Continuando con los esfuerzos para eliminar cuellos de botella en la provisión de servicios de transporte y logística, el Grupo de Logística y Carga impulsó durante el primer semestre de 2018 la implementación como programa permanente de la iniciativa de cargue y descargue de mercancías en horarios no convencionales en centros urbanos. Para esto, los resultados de los proyectos piloto desarrollados a final de 2017 fueron socializados en cada una de las ciudades que participaron del proyecto, cerrando en la ciudad de Medellín y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá el 02 de marzo de 2018. Adicionalmente, los informes finales para cada ciudad fueron remitidos a las autoridades territoriales con el objetivo de brindar insumos que aporten al desarrollo de capacidades locales ante la eventual implementación de la iniciativa.

De la misma forma, en el marco de las Alianzas Logísticas Regionales, el Grupo de Logística y Carga ha brindado acompañamiento continuo participando de espacios de socialización y articulación en el que los actores relevantes de la logística regional manifiestan su voluntad de participación, así como sus preocupaciones y limitantes para realizar operaciones de cargue y descargue en horarios no convencionales.

Así mismo, desde la gerencia del corredor Bogotá – Yopal se han adelantado las acciones correspondientes a la identificación actores públicos y privados del sector transporte e infraestructura sobre el corredor, caracterizando las operaciones que en él se desarrollan a partir de recorridos de reconocimiento y entrevistas directas con los usuarios y responsables del mismo, consiguiendo así identificar las necesidades logísticas y los puntos críticos en infraestructura para definir indicadores de medición de desempeño que permitan el seguimiento y control además de la priorización acciones de mitigación.

Finalmente, de acuerdo con las metas definidas para el primer semestre del año 2018, se elaboró el plan de trabajo para la elaboración del documento de avances de la Implementación de la Política Nacional Logística. El plan define como objetivo de dicho documento “consolidar cada uno de los proyectos desarrollados bajo el liderazgo del Ministerio de Transporte para seguir la línea establecida en el CONPES 3547 de 2008 bajo los cuatro subcomponentes definidos en el mismo y especificar su impacto en el desarrollo del Sistema Logístico Nacional de Colombia” y especifica las acciones –etapas que se seguirán para lograr el objetivo propuesto.

Lo anterior se enmarca temporalmente mediante un cronograma propuesto en el que se especifican las actividades a realizar que permitan lograr el alcance definido: (1) Clasificación de los proyectos desarrollados bajo los cuatro subcomponentes definidos en el Programa para Apoyar la implementación de la Política Nacional Logística - PNL de Colombia. (2) Consolidación y filtro de información de proyectos y análisis del impacto de cada proyecto de acuerdo con los productos generados y el estado actual del mismo y (3) elaboración del banco de proyectos, en el que se resuma y presenten los ítems relevantes de cada proyecto y el impacto de los mismos sobre el avance de la implementación de la

Política Nacional Logística. Actualmente se ejecuta la primera etapa definida, la cual consiste en la recopilación de información de los proyectos por parte de los integrantes del grupo de logística y carga.

6.4 Sistemas de información para el monitoreo y optimización del transporte de carga

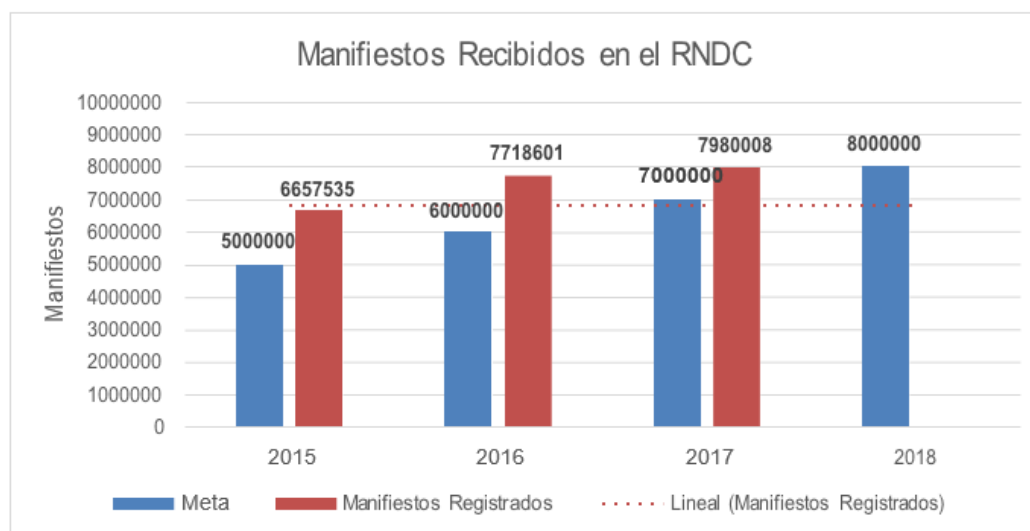
Los esfuerzos adelantados en materia de información para el monitoreo y optimización del transporte de carga buscan entregar información completa y confiable a los usuarios del sector para mitigar fallas de mercado que tengan como origen la asimetría de la información fortaleciendo de esta manera a los diferentes procesos logísticos y de planeación de las compañías, así como del proceso de toma de decisiones de política pública de los entes rectores.

Teniendo en cuenta lo anterior, el Ministerio de Transporte ha venido optimizando una serie de herramientas tecnológicas para el sector, entre las cuales se encuentra el Portal Logístico de Colombia, en donde se georreferencian los activos logísticos que tiene el país en sus principales corredores logísticos de tal forma que al momento de planificar un viaje se tenga información completa del mismo. Durante el primer semestre de 2018, se ha venido adelantando un proceso de actualización y fortalecimiento de esta herramienta, formulando un plan de trabajo conjunto con el Departamento Nacional De Planeación para hacer del Portal Logístico de Colombia, en conjunto con el Observatorio Nacional Logístico la fuente principal de información del sector, en la cual los usuarios de los activos logísticos en el país puedan disponer de una herramienta de planificación operativa de utilidad para el mercado, permitiendo de forma previsiva el aviso de contingencias en vía y la georreferenciación de gran parte de los activos logísticos que hacen parte de los corredores de importancia estratégica para el país.

A través de la vinculación de un consultor especializado en desarrollo informático al Grupo de Logística y Carga, durante el primer semestre de 2018 se han definido una serie de mejoras al Portal Logístico plc.mintransporte.gov.co con las que se integra información desde el RNDC rndc.mintransporte.gov.co y se trasladan las medidas de desempeño que se presentaban ahí para que hagan parte del Portal Logístico como principal herramienta de comunicación de indicadores logísticos desde el Ministerio de Transporte hacia el público en general

Específicamente hablando sobre el RNDC, en el proceso de seguimiento que realiza la Presidencia de la República dentro de su gestión de indicadores, se encuentra incluido el volumen de manifiestos que se registran en el RNDC.

En el Cumplimiento de la Meta entregada al Departamento Nacional de Planeación para el cuatrienio 2015, 2016, 2017, 2018 se registraron los siguientes comportamientos:



Por otra parte, durante el primer semestre de 2018 se actualizaron algunas de las funcionalidades del Registro Nacional de Despachos de Carga por Carretera (RNDC) generado un registro de grandes volúmenes de información sobre los manifiestos de carga que se generan en el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga. Estas actualizaciones al sistema consisten principalmente en dos aspectos: a) la implementación de un código QR que permite a las autoridades de policía en carretera verificar la autenticidad de los manifiestos de carga presentados por los transportadores, con el objetivo de combatir la informalidad en el sector y b) la obligatoriedad de informar sobre el cumplimiento de lo establecido en los manifiestos de carga emitidos, a través de la confirmación de viaje cumplido en un periodo menor a 72 horas luego de emitido el manifiesto de carga, todo esto de conformidad a lo establecido en la Resolución 377 de 2013.

La información creada a través del uso generalizado del RNDC permite procesos de evaluación del impacto normativo sobre el servicio público de transporte terrestre automotor de carga y entrega datos sobre la eficiencia en los procesos logísticos que se enmarcan bajo el contexto de la movilización de mercancías, volúmenes de viajes, tipologías vehiculares, estacionalidades del sector, dando así herramientas al sector público para la definición de política pública. El sistema RNDC ha sido socializado en varias regiones del país a través de jornadas de capacitación lideradas por el equipo del grupo de logística y carga.

Para el caso del SICE-TAC, en el segundo semestre del año 2017 se realizó la revisión y análisis de la información registrada por las empresas de transporte en el aplicativo SICETAC, sobre el comportamiento de los valores a pagar que están por debajo de los Costos Eficientes de Operación –SICETAC, a través del aplicativo RNDC. Esto en cumplimiento de la Resolución 3443 del 2016.

Paralelamente, se desarrolló del modelo de informe que permite hacer un seguimiento a las 22 rutas intervenidas por el Ministerio de Transporte bajo las Resoluciones 3437, 3438, 3439, 3440, 3441 y 3442. Con la aplicación de estas resoluciones las empresas de

transportes que pactan valores inferiores al reportado por el sistema de costos eficientes de operación-SICETAC, la Superintendencia de Puertos y Transportes, ejerce la inspección, control y vigilancia, sobre dichas empresas. Este organismo requiere a las empresas que consideren estén incumplimiento de la norma.

Por otro parte, el trabajo de la Mesa Técnica del Observatorio del Transporte de Carga – OTCC, espacio donde confluyen todos los gremios que representan los intereses de los Generadores de Carga, Empresas de Transporte y Propietarios de Equipos, cumplió en la vigencia del año 2017 un total de 84 sesiones y 3 sesiones más en el año 2018, que permitieron grandes acuerdos entre las partes en especial a lo relacionado con el sistema de información de costos el SICE TAC.

Este espacio tuvo como punto de partida la estructura de costos que ya tenía funcionando el Ministerio de Transporte, procediendo a la revisión y validación de cada una de las fórmulas con que se calculan los diferentes componentes, tanto de los costos variables, como de los fijos y otros costos, certificando su pertinencia, actualizando sus valores y redefiniendo algunos de los parámetros, tales como el rendimiento de los combustibles y la velocidad promedio, por tipo de terreno, la duración de las llantas, las frecuencias de cambios de aceites y filtros, la forma y criterios a tener en cuenta para el cálculo de recuperación de capital, correspondiente a la inversión hecha en el vehículo, los valores de salarios, prestaciones, seguros, gastos de comunicación, administración e impuestos que corresponden al propietario del camión, entre otros.

Con este ejercicio se pudo actualizar las estructuras de costos correspondiente a la configuración vehicular tracto camión C3S3, para el tipo de carga general; trabajo que fue avalado por la plenaria del OTCC y que permitió iniciar la actualización de las otras 2 configuraciones vehiculares que ya tenía el SICE TAC, Sencillo C2 y Doble troque C3, también para el tipo de carga general.

Inmediatamente y bajo la misma metodología de revisión, validación de parámetros y actualización de valores, se procedió a cumplir la Resolución 3444 de agosto de 2016, que pedía la actualización del SICE TAC, a su versión 2,0, incluyendo 2 tipologías vehiculares adicionales, el tracto camión C2S2 (Mini mula) y el tracto camión C3S2, con furgón de 2 ejes libres, completando la herramienta con 3 tipos de carga adicionales: Contenerizada, Refrigerada y Graneles sólidos. De esta manera el SICE TAC 2,0 quedará habilitado para construir costos de referencia, en las siguientes 12 combinaciones:

POSIBILIDADES DE CONSTRUCCION DE COSTOS DE REFERENCIA EN SICE TAC 2,0					
Tipo de Configuración	C2	C3	C2S2	C3S2	C3S3
Tipo de Carga	Sencillo	Dobletroque	Minimula	TC de 2 ejes	TC de 3 ejes
General	X	X	X	X	X
Contenerizada			X	X	
Refrigerada	X	X		X	X
Graneles Sólidos					X

Fuente: Grupo de Logística y Carga – Ministerio de Transporte

El 9 de marzo de 2018 se comunicó la actualización de la herramienta en donde se ponía a disposición del público una nueva versión que cuenta con la revisión y validación de cada

una de las formulas con que se calculan los diferentes componentes: costos variables, fijos y otros, rendimiento de combustibles, velocidades promedio por tipo de terreno, duración de las llantas, frecuencias de cambios de aceite y filtros, forma y criterios para el cálculo de recuperación de capital, inversiones en el vehículo, valores de salarios, prestaciones, seguros, gastos de comunicación, administración e impuestos entre otros.

Con esta metodología participativa de construcción y validación, el SICE-TAC V. 2.0 ahora permite la consulta de información relativa a los costos de movilización de las siguientes configuraciones, haciendo así más robusto el sistema de referencia con el cual se ha venido implementado la política de libertad vigilada; sictac.mintransporte.gov.co

6.5 Fortalecimiento Institucional

El Ministerio de Transporte a través de la Resolución 789 de 2018 definió los lineamientos para la conformación de Alianzas Logísticas Regionales con el objetivo de mejorar el desempeño competitivo de la región, productividad, eficiencia en el transporte de carga y mejorar la logística regional para el desempeño y competitividad, a través de la articulación entre el sector público, privado y la academia. A partir de esto el Grupo de Logística y Carga en trabajo conjunto con el despacho del Viceministro de Transporte consolidó cinco alianzas logísticas regionales a lo largo del territorio nacional, en territorios de importancia estratégica.

Estas alianzas, en el Valle del Cauca, el departamento de Antioquia, Santander y Norte de Santander, La región Caribe y Bogotá – Cundinamarca actualmente adelantan acciones encaminadas a la ejecución de proyectos que mejoren la eficiencia en las operaciones para todos los actores usuarios de los activos logísticos de la región.

En esta iniciativa, las Gerencias de Corredores Logísticos de importancia estratégica han jugado un papel clave, especialmente en el Valle del Cauca en donde gracias a la gestión del gerente de corredor se han apropiado y continuado exitosamente tres de los proyectos impulsados desde el Ministerio de Transporte, los pilotos de cargue y descargue nocturno, el modulo sistema director de tránsito del Port Community System y propuesta de patio de contenedores.

Adicionalmente se ha avanzado en la elaboración de un documento guía para el seguimiento y gestión de las Gerencias de Corredores logísticos, que tiene por objetivo servir de guía para el seguimiento de la gestión de las gerencias de corredores logísticos de importancia estratégica, a partir de lo cual se espera que la gestión conjunta de las Gerencias de Corredores y Las Alianzas Logísticas Regionales se consoliden como un espacio de cooperación multisectorial de importancia estratégica que sea efectivo en la ejecución de acciones de alto impacto en la logística regional. En este documento se incluye una identificación de las buenas prácticas en materia de gestión y seguimiento de corredores logísticos a partir de la evaluación de experiencias nacionales e internacionales así como de las problemáticas y los retos futuros para las gerencias de corredores logísticos desde lo cual se define el esquema institucional en el cual deben estar enmarcadas, los aspectos normativos, de gestión y de operación a tener en cuenta en el desarrollo de sus actividades y se establecen protocolos generales de coordinación y comunicación definiendo indicadores claves de desempeño para el seguimiento y la toma

de decisiones enfocadas al mejoramiento de la gestión de las Gerencias de Corredores Logísticos.

Es importante destacar, que se ha trabajado de manera coordinada con el Departamento Nacional de Planeación, el Instituto Nacional de Vías, La Agencia Nacional de Infraestructura, en el proceso de implementación de la Política Nacional Logística.

7. INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL

La Superintendencia de Puertos y Transporte ha venido trabajando en el cambio de enfoque de la Entidad, pasando de un modelo de supervisión reactiva o correctiva, a un modelo preventivo y predictivo, desarrollando una estructura de vigilancia sustentada en la recolección de información, análisis y estadística, con el objetivo de poder dimensionar el sector en todos sus modos y modalidades y de esta manera medir y controlar la actividad. En tal sentido, se logró optimizar la realización de los tres aspectos que conforman la Supervisión: Vigilancia Inspección y Control.

La Superintendencia de Puertos y Transporte ha venido incrementando su presencia en los diferentes departamentos del país y con ello se ha logrado, realizar un total de 5483 visitas en el periodo comprendido entre el mes de julio de 2017 y junio de 2018. En cada una de las Superintendencias Delegadas se tiene lo siguiente:

Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte: En el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2017 y el 30 de junio de 2018 se realizaron 4151 visitas de inspección, que representa un incremento del 4% frente al periodo anterior. Durante el primer semestre del año 2018 se realizaron 1422 visitas superando la meta propuesta en un 132% en cuanto a visitas presenciales, adicionalmente se desarrollaron 617 visitas documentales a Centros de Diagnóstico Automotor y Centros de Reconocimiento de Conductores, que consistieron en un procedimiento de auditoría y análisis de videos, permitiendo evidenciar anomalías en los procesos, de esta forma se establecieron algunas recomendaciones y de ser el caso dar paso a la apertura de investigaciones, además de las visitas documentales se realizaron 540 acciones de carácter subjetivo a vigilados que reportaron información financiera.

Superintendencia Delegada de Puertos: En el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2017 y el 30 de junio de 2018 se realizaron 839 visitas. Durante el primer semestre del año 2018, se cumplió con el 99% de las visitas de inspección programadas en el PGS, logrando 294 visitas ejecutadas. Con las visitas realizadas se logró realizar la recopilación de información que permiten depurar las bases de datos, la identificación de sujetos de supervisión que inician procesos de liquidación y la identificación de sujetos de supervisión que aparentemente no tienen instalaciones físicas ni prestan el servicio para el cual fueron autorizados.

Superintendencia Delegada de Concesiones e Infraestructura: En el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2017 y el 30 de junio de 2018 se realizaron 489 visitas. Durante el primer semestre del año 2018, se logró un cumplimiento del 104% de las visitas de inspección programadas en el PGS realizando un total de 135 visitas. Con estas visitas se logró una cobertura del 90% de los sujetos de supervisión, adicionalmente gracias al

seguimiento realizado a través de las visitas de inspección, se actualizó el Informe del diagnóstico de estado y servicios en los terminales de transporte terrestre automotor.

Investigaciones: Gracias a la información de primera mano obtenida de los supervisados, la gestión de los procesos administrativos se ha desarrollado de una manera más efectiva. En cada una de las Superintendencia Delegadas se ha logrado:

Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte: Durante el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2017 y el 30 de junio de 2018 se han adelantado en total 9644 investigaciones, se logró una mayor proyección de aperturas y fallos los cuales dieron impulso a las actuaciones e investigaciones administrativas, brindando una seguridad jurídica y garantizando el derecho a la defensa y contradicción de los vigilados, así como definiendo su situación jurídica ante la Entidad.

Superintendencia Delegada de Puertos: Durante el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2017 y el 30 de junio de 2018 se han adelantado en total 3352 investigaciones, para lograr este resultado se implementaron acciones para realizar un seguimiento estricto a las etapas procesales respetando así el debido proceso establecido por la ley, garantizando la seguridad Jurídica en las decisiones emitidas por la Entidad.

Superintendencia Delegada de Concesiones e Infraestructura: La Delegada de Concesiones, registra a partir del 1 de julio de 2017 y hasta el 30 de junio de 2018 un total de 398 investigaciones administrativas.

Por otra parte Durante el primer trimestre del año 2018 se dio inicio al proceso verbal sumario, para las investigaciones administrativas que se adelantan por la no presentación de información financiera de las vigencias 2015 y 2016 de conformidad con la Ley 1762 de 2015 arts. 28 y 29, a la fecha se encuentran un total de 83 procesos adelantados a través de audiencias realizadas en las instalaciones del Centro de Atención Integral al Ciudadano – CIAC de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Atención al Ciudadano / Gestión de PQRS

Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte: En el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2017 y el 30 de junio de 2018, se atendieron 5552 PQRS, gracias a la estandarización de procedimientos para disminuir el tiempo de respuesta, en relación a las quejas de prestación del servicio se ha logrado que las empresas atiendan las mismas y den solución eficaz y efectiva a los usuarios.

Superintendencia Delegada de Puertos: En el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2017 y el 30 de junio de 2018, se atendieron 280 PQRS, a partir de las cuales la Delegada ha logrado dar una respuesta oportuna y de fondo, consolidar una base de datos de las PQR que se reciben, con el estado actual de las mismas y dar apertura a Investigaciones generadas en PQR, por presunto incumplimiento de las normas vigentes.

Superintendencia Delegada de Concesiones e Infraestructura: En el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2017 y el 30 de junio de 2018, se atendieron 1069 PQRS, manteniendo un comportamiento estable logrando un tiempo promedio de atención de 12 días.

Atención presencial al Ciudadano

El Centro de Atención Integral al Ciudadano – CIAC, se creó mediante Resolución 1321 del 8/01/2016, para brindarle a los ciudadanos la posibilidad de encontrar en un mismo sitio los servicios de radicación, notificación y atención al ciudadano, a partir de septiembre de 2016, fueron reactivadas en la misma sede las funciones que venía cumpliendo el Centro de Conciliación y Arbitraje de la Supertransporte. En el periodo comprendido entre el 1 de julio de 2017 y el 30 de junio de 2018, se atendieron 9.722 solicitudes presenciales realizadas por los Ciudadanos.

Fortalecimiento Institucional

Con el propósito de hacer realidad el reto del Plan Nacional de Desarrollo, de fortalecer la gestión de las Entidades a través de la implementación de mejores prácticas organizacionales, la Superintendencia de Puertos y Transporte ejecutó un proyecto orientado a definir la Arquitectura Empresarial necesaria para garantizar el desarrollo de la nueva visión de negocio orientada a “SER a 2019 la autoridad de supervisión del servicio público de transporte, su infraestructura y servicios afines en sus medios modos y nodos, que con su acción oportuna y efectiva, contribuye y estimula las mejores prácticas y el posicionamiento del sector como parte del desarrollo y la sostenibilidad económica del país; a partir del mejoramiento continuo soportado en los lineamientos de buen gobierno, la innovación tecnológica y la calidad de la gerencia pública”.

En línea con lo anterior, la Superintendencia de Puertos y Transporte fortaleció su Arquitectura Institucional, con el fin de optimizar el ejercicio de supervisión, cambiando a un modelo de supervisión preventiva, predictiva y de formalización. Para lograr este objetivo la Superintendencia implementó las siguientes herramientas tecnológicas y de gestión:

Política de Supervisión que establece un modelo de gestión preventivo, predictivo y de formalización, a partir de la gestión de los riesgos de los vigilados y del Sector Transporte. Centro de Monitoreo de Actividades de Transporte (CEMAT), bajo la herramienta de inteligencia de negocios, realiza análisis estadísticos y tableros de control, generando indicadores que advierten sobre posibles riesgos operacionales y financieros. El CEMAT obtuvo el Premio Índigo 2017 a la innovación pública digital otorgado por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTic).

Sistema Inteligente de la Supertransporte (SIS), es un equipo de trabajo especializado para apoyar y mejorar la gestión de las actividades impulsoras de los procesos misionales, logrando desatraso administrativo y atención oportuna de los servicios prestados por la Entidad.

Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte – SICOV, para los organismos de apoyo al tránsito (Centros de Diagnóstico Automotor - CEA's, Centros de Reconocimiento de Conductores - CRC's y Centros de Enseñanza Automovilística - CDA's), que son monitoreados en línea y tiempo real. Además, se controla el recaudo a favor de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Sistema Nacional de Supervisión al Transporte (VIGIA). Se fortaleció el ya existente Sistema de información misional de la Entidad, a partir del cual, se obtiene información proveniente de los supervisados, para el ejercicio de funciones de la Entidad.

Sostenibilidad Financiera

En el primer semestre del año 2018 se han recaudado un total de \$1.065 millones, que corresponden al 3% de la contribución especial proyectada para el año 2018, esto teniendo en cuenta que se inició el cobro de la primera cuota a partir del 26 de junio de 2018 y se tiene proyectada la segunda cuota a partir del 27 de agosto de 2018 esperando continuar con la dinámica de gestión de recaudo mostrada durante las últimas vigencias.

En cuanto a multas administrativas, contribución especial 2016 - 2017 y tasa de vigilancia de las vigencias 2012 – 2015, se ha logrado un recaudo de \$8.754 millones logrados a través de la gestión de cobro persuasivo.

Mediante gestión de cobro coactivo, en el primer semestre del año 2018 se ha logrado recaudar por imputaciones de pago por medidas cautelares decretadas, acuerdos de pago y mandamientos de pago, entre otros, un total de \$5.417 millones.