



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Informe de Rendición de Cuentas

Sector Transporte

2018-2019

Ministerio de Transporte

Ángela María Orozco
Ministra de Transporte

Olga Lucía Ramírez Duarte
Viceministra de Infraestructura (E)

Juan Camilo Ostos Romero
Viceministro de Transporte

Gloria Elvira Ortiz Caicedo
Secretaria General

Adriana Elizabeth Ramírez Guarín
Directora de Transporte y Tránsito

Olga Lucía Ramírez Duarte
Directora de Infraestructura

Jhoan Nicolás Rincón Munar
Jefe Oficina Asesora de Planeación

Juan Felipe Sanabria Saetta
Jefe Oficina de Regulación Económica

Sol Angel Cala Acosta
Jefe Oficina Asesora Jurídica

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

Entidades Adscritas

Instituto Nacional de Vías – Invias
Juan Esteban Gil Chavarría
Director General

**Unidad Especial Administrativa
Aeronáutica Civil - Aerocivil**
Juan Carlos Salazar Gómez
Director General

**Agencia Nacional de Infraestructura –
ANI**
Manuel Felipe Gutiérrez Torres
Presidente

**Agencia Nacional de Seguridad Vial –
ANSV**
Luis Felipe Lota
Director

**Superintendencia de Transporte –
Supertransporte**
Carmen Ligia Valderrama Rojas
Superintendente

Otras Entidades Relacionadas Con El Sector

**Corporación Autónoma Regional del Río
Grande de La Magdalena – Cormagdalena**
Pedro Pablo Jurado Durán
Director Ejecutivo

**Dirección de Tránsito y Transporte de la
Policía Nacional**
MG. Carlos Ernesto Rodríguez Cortés
Director

CONTENIDO

I.	INTRODUCCIÓN	7
II.	Contexto	8
1.	El Sector Transporte	9
2.	Nuestra hoja de ruta	11
3.	El Sector Transporte comprometido con los derechos humanos	15
	Derecho a la vida	16
	Derecho a circular libremente	16
	Derecho a un trabajo digno	16
	Derecho a la democracia y participación en el Gobierno	16
III.	Avances y resultados de la gestión: pacto por el transporte y logística para la competitividad y la integración regional	18
1.	Gobernanza, institucionalidad moderna para el transporte y la logística, y Seguridad Vial	19
	Objetivo 1: Fortalecimiento institucional, gobernanza y articulación intersectorial	20
	Objetivo 2: Gestión de la seguridad y protección en la operación del transporte	22
	Objetivo 3: Sistemas inteligentes, análisis y gobernanza de la información para la gestión del transporte y del tránsito	31

2.	Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida	35
	Objetivo 1: Movilidad integral en las ciudades y aglomeraciones urbanas	36
	Objetivo 2: Sistemas de transporte de pasajeros competitivos y de calidad	43
	Objetivo 3: Financiamiento para la movilidad eficiente	58
	Objetivo 4: Conectividad urbano-regional	59
3.	Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	61
	Objetivo 1: Desarrollo y promoción del Plan Maestro de Transporte hacia una intermodalidad eficiente	63
	Objetivo 2: Reactivación del transporte ferroviario como motor de desarrollo de las regiones	65
	Objetivo 3: Aprovechamiento de la red fluvial para el posicionamiento del modo	67
	Objetivo 4: Política portuaria: accesos marítimos y modos portuarios seguros y adaptados a los retos de comercio exterior	75
	Objetivo 5: Transporte aéreo, infraestructura y servicios	77
	Objetivo 6: Transporte carretero estratégico para la integración nacional, territorial y la competitividad	86
4.	Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago	115
	Objetivo 1: Fuentes de pago alternativas	116
IV.	Nuestra relación con el ciudadano	121
1.	Espacios de participación ciudadana	124
2.	Estrategia de racionalización de trámites	130

V.	Aportes a la construcción de la paz	132
1.	Planes de Desarrollo con Enfoque Territorial – PDET	137
2.	Plan Nacional de Vías para la Integración Regional	140
VI.	Aportes a la igualdad de género y empoderamiento de las mujeres	144
VII.	Talento humano en el sector	147
1.	Ministerio de Transporte	149
2.	Agencia Nacional de Infraestructura	152
3.	Agencia Nacional de Seguridad Vial	154
4.	Instituto Nacional de Vías	156
5.	Aeronáutica Civil	157
6.	Superintendencia de Transporte	159
7.	Cormagdalena	161
8.	Ditra	163
VIII.	El presupuesto del sector	164
1.	Presupuesto 2019	165
2.	Ejecución presupuestal 2019 sector transporte	167
3.	Marco de gasto de mediano plazo	169
4.	Presupuesto General de la Nación	170



La movilidad
es de todos

Mintransporte



I. INTRODUCCIÓN

El Documento Conpes 3654 de abril de 2010 estableció dentro de sus objetivos la importancia de la rendición de cuentas como proceso permanente entre la rama ejecutiva y los ciudadanos para fortalecer la confianza, la relación de diálogo y la retroalimentación a la gestión pública. Posteriormente, la Ley 1757 de 2015, en su artículo 58, consideró la rendición de cuentas como un medio para demostrar el cumplimiento de la construcción de un gobierno participativo y transparente, al establecer mecanismos de comunicación oportunos que permiten difundir de manera comprensible la gestión de la administración y, del mismo modo, la transparencia de la gestión de la administración, dándose aplicación a los principios del buen gobierno.

En este contexto, el presente informe pretende divulgar la gestión desarrollada y los logros alcanzados en el periodo comprendido entre el cierre de la vigencia 2018 y el 30 de septiembre de 2019 por parte del Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas y vinculadas. Los logros aquí presentados están alineados con

la obligación del Estado a responder por la protección, respeto y reparación de los Derechos Humanos y con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que adoptó la ONU para suprimir problemas mundiales como la pobreza, el daño al medio ambiente, la guerra, la discriminación y el hambre, y que a su vez direccionan a los gobiernos hacia la prosperidad.

Este documento inicia con una sección de contexto donde se describe la conformación del Sector Transporte y los ejes estratégicos que marcan la hoja de ruta del cuatrienio. Luego, se presenta la gestión relevante del sector y los logros alcanzados en el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022: “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”. A continuación, se explican los esfuerzos realizados para consolidar una relación de doble vía entre la ciudadanía y el sector, los aportes a la construcción de la paz y la equidad de género. Finalmente, se expone la gestión para el fortalecimiento del talento humano y el comportamiento presupuestal del sector, elementos fundamentales para el logro de los objetivos trazados.

II. CONTEXTO



1. El Sector Transporte

El Sector Transporte está constituido por el Ministerio, como cabeza de sector, el Instituto Nacional de Vías (Invías), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), la Superintendencia de Transporte (Supertransporte) y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Asimismo, cuenta con dos entidades relacionadas con el sector: la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (Cormagdalena) y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (Ditra).

A continuación, una síntesis de las principales funciones a cargo de estas entidades:



➤ Mintransporte

El Ministerio de Transporte es el organismo del Gobierno Nacional encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país.



➤ ANI

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) se ocupa de planear, coordinar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada, para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte y proyectos en todos sus modos y de los servicios relacionados.



➤ Invías

El Instituto Nacional de Vías (Invías), es el encargado de la asignación, regulación y supervisión de los proyectos, programas y planes para la construcción de la Red Vial Nacional (carreteras primarias y terciarias, red férrea y fluvial, e infraestructura marítima).



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

➤ Aerocivil

La Aeronáutica Civil (Aerocivil) es responsable de dirigir, organizar, coordinar, regular técnicamente el transporte aéreo, además de controlar supervisar y asistir la operación y navegación aérea que se realice en el espacio aéreo sometido a la soberanía nacional.



➤ ANSV

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es responsable de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país.



➤ Supertransporte

La Superintendencia de Transporte (Supertransporte) se ocupa de vigilar, inspeccionar y controlar la prestación del servicio público de transporte marítimo, fluvial, terrestre, férreo y aéreo en el país, en lo relativo a calidad de la infraestructura y prestación del servicio.



➤ Cormagdalena

La Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena – Cormagdalena - tiene como objetivo el desarrollo integral y sostenible del Río Magdalena para el bienestar y la competitividad del país.



➤ Ditra

La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (Ditra) tiene como función principal, diseñar y poner en marcha programas preventivos de seguridad vial, dirigidos a sensibilizar y concientizar a conductores, pasajeros y peatones que permitan la reducción de la accidentalidad. Así mismo, tiene como tarea coordinar el desarrollo de estudios de seguridad y clasificación de nivel de riesgo de las terminales de transporte aéreo, marítimo y terrestre de mayor importancia estratégica para el país, recomendando la adopción de medidas de seguridad de personas e instalaciones.

2. Nuestra hoja de ruta

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

Bajo esta visión, el Plan se dividió en objetivos de política pública denominados Pactos, contruidos bajo tres pilares: Legalidad, Emprendimiento y Equidad: Legalidad, Empren-

dimiento y Equidad: Legalidad, para construir un país justo, transparente, seguro y confiable; Emprendimiento, como estrategia de transformación hacia un país productivo, competitivo y con oportunidades de empleo; y Equidad, que articulado con los dos anteriores pilares, concibe una Colombia con oportunidades para todos, por medio de la inclusión social y productiva.

También se definieron pactos que contienen estrategias transversales, integrando una visión territorial basada en la importancia de conectar territorios, gobiernos y poblaciones para lo que se definieron pactos territoriales. Toda esta estructura se aprecia en la siguiente ilustración:



De los 25 pactos establecidos en el PND, el Ministerio de Transporte es conductor del "Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional", a través del cual se busca potenciar la red fluvial y férrea, mejorar la eficiencia del transporte carretero, aéreo y marítimo para reducir los costos y tiempos logísticos y de transporte. Así mismo, el Gobierno establece retos que permitirán modernizar las entidades públicas del Sector Transporte, incentivar mecanismos alternativos de financiación, promover el desarrollo de infraestructura logística especializada, concluir los proyectos de cuarta generación y lograr una movilidad urbano-regional segura y acorde con las necesidades de los territorios.

En este sentido, el pacto en mención está conformado por cuatro capítulos (líneas) los cuales contienen los objetivos y las estrategias esenciales para consolidar un país más conectado y equitativo desde el Sector Transporte. De igual manera, cada uno de los capítulos establece la relación con los con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)¹. Estos capítulos son:

1. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Capítulos pacto

- 1 Gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros.
- 2 Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida.
- 3 Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal.
- 4 Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago.

Así mismo, y como uno de los logros más importantes para el sector, se sancionó la Ley 1955 de 2019 que expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. En esta se incorporan estrategias y herramientas para que las decisiones de políticas locales, regionales y nacionales estén orientadas a mejorar la seguridad y protección en la operación de transporte, establecer sistemas de transporte competitivos y de calidad, promover una intermodalidad eficiente y conectar al país.

ODS relacionados



1

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

- Art. 108 Contribución especial de vigilancia para la Superintendencia de Transporte.
- Art 109 Protección de usuarios de transporte aéreo.
- Art. 110 Protección al turista.
- Art. 117 Sistema de recaudo y sistema de gestión y control de flota de transporte.
- Art. 303 Empresa de Transporte Naviero de Colombia - SATENA de los Ríos.
- Art. 336 Vigencias y derogatorias.

2

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

- Art. 96 Planes de movilidad sostenible y segura para municipios, distritos y áreas metropolitanas.
- Art. 97 Otras fuentes de financiación para el sistema de transporte.
- Art. 98 Sostenibilidad de sistemas de transporte.
- Art. 99 Apoyo a los sistemas de transporte (implementación sistemas de transporte).
- Art. 100 Cofinanciación de sistemas de transporte.
- Art. 300 Zonas diferenciales para el transporte.
- Art. 305 Cofinanciación de sistemas de transporte masivo que se conecten con los aeropuertos
- Art. 121, 122 y 123 Vehículos con matrícula extranjera (Internación) (Sector Hacienda).

3

Corredores estratégicos intermodales

- Art. 101 y 102 Condiciones Portuarias sobre nuevos emplazamientos; cambio condiciones de las concesiones.
- Art. 103 intervención de la red vial, fluvial y aeropuertos regionales (Colombia Rural).
- Art 105 Celebración de Contratos de Obra Pública.
- Art. 106 Destinación de aportes de la ANI en situaciones de reversión por terminación anticipada.
- Art. 107 Avaluos y garantías en el marco de la cofinanciación de sistemas de transporte.
- Art. 114 Trámites de proyectos de interés nacional y estratégico.
- Art. 118 Nuevas fuentes de materiales para mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de vías terciarias y para el programa "Colombia Rural".
- Art 119 OCAD Paz priorización proyectos Vías Terciarias.
- Art. 120 Permisos especiales y temporales de vehículos combinados de carga (VCC).
- Art. 161 Tasa por la realización de la consulta previa.
- Art. 173 Innovación en proyectos de infraestructura de transporte.
- Art. 301 Inserción de los sistemas ferroviarios (Zona de protección).
- Art. 302 Subvención rutas sociales Satena.
- Art. 307 Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga.

4

Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago

- Art. 56 Fondo Nacional para el Desarrollo de la Infraestructura (FONDES).
- Art. 67 Aeropuerto del Café (Aerocafé).
- Art. 88 Fondo de Contingencias y Traslados.
- Art. 111 Reprogramación de vigenencias futuras del sector transporte.
- Art 112. Vigencias futuras de la Nación y las entidades estatales del orden nacional para proyectos de asociación público privada.
- Art. 304 Otras fuentes de financiación para la sostenibilidad de infraestructura de transporte.
- Art. 306 Destinación de multas y sanciones.
- Art. 308 Contribución de las concesiones al funcionamiento de la Agencia Nacional de infraestructura (ANI).

3. El Sector Transporte comprometido con los derechos humanos

Las Naciones Unidas han definido los derechos humanos fundamentales que deben protegerse en el planeta como ideal para la consecución de la libertad, la justicia y la paz en el mundo.

Es así como la Declaración Universal de Derechos Humanos, busca promover los derechos inherentes a todos los seres humanos y establece obligaciones para que los gobiernos implementen acciones para promover y proteger los derechos humanos y las libertades fundamentales de los individuos. En el ejercicio de sus responsabilidades, el Sector Transporte busca respetar, proteger, garantizar y promover derechos de carácter civil, económico, político y social, mediante mecanismos de inclusión social, implementación de políticas y normas, y el cumplimiento de la misión de las entidades que integran el sector.

El Sector Transporte está comprometido con la protección y promoción de los derechos humanos de todos sus grupos de valor, mediante acciones orientadas a la formulación y adopción de políticas, planes generales, programas y proyectos que garanticen el derecho a la vida, a la seguridad de los ciudadanos, a la calidad del transporte, a circular libremente por el territorio nacional, a la democracia y la participación, y al trabajo y a la estabilidad laboral.

En el capítulo III, Avances y resultados de la gestión: Pacto por el Transporte y Logística para la Competitividad y la Integración Regional, se detalla la gestión realizada y los logros alcanzados en el propósito de promover y garantizar la igualdad y la vida digna de todas las personas, sin discriminación alguna.



**Derecho
a la vida**



**Derecho a un
trabajo digno**



**Derecho
a circular
libremente**



**Derecho a la
democracia y
participación en
el Gobierno**

➤ **Derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad**

El Sector Transporte, tomando como principio universal la vida, ha efectuado acciones orientadas a la formulación y adopción de políticas, planes y proyectos que garanticen la movilidad segura, la aplicación de las normas de tránsito y prevención de la accidentalidad de los usuarios de las vías y terminales en todos los modos de transporte. Todo esto orientado a garantizar una cultura de seguridad vial y propiciar conciencia colectiva de solidaridad, autorregulación y disciplina social.

Por otra parte, el Sector busca garantizar un entorno digno para las unidades sociales donde viven los ciudadanos, o donde se desarrollan actividades productivas, ubicadas en áreas de terreno requeridas. Esto a través de planes y proyectos que permitan disminuir los impactos sociales y ambientales, así como el mejoramiento de las condiciones de vida.

Así mismo, el sector está comprometido a mejorar su desempeño ambiental y a prevenir la contaminación y el cambio climático a través de sus programas ambientales de ahorro y uso eficiente del agua y de la energía, la gestión integral de residuos y el desarrollo sostenible.

➤ Derecho a un trabajo digno

El actuar de las entidades del sector generan nuevos y estables empleos en todas las acciones de las regiones de Colombia. A través de los proyectos de Cuarta Generación se han generado oportunidades de crecimiento personal, profesional, estabilidad laboral y mejoramiento de la calidad de vida en las comunidades de las áreas de influencia de los proyectos de infraestructura que aportan al desarrollo y competitividad.

Al contar con un empleo digno, las personas vinculadas a estos proyectos reciben varios beneficios, como recibir salarios justos, con todas las prestaciones de ley, adquirir formación técnica profesional y experiencia laboral, desarrollar mayor competitividad y desempeño en sus áreas de trabajo, además de poder acceder a ascensos laborales. Al tratarse de puestos en las regiones, también hay cercanía entre los lugares de trabajo y las residencias de origen de los empleados, quienes pueden acceder a los servicios de salud de la zona, gozar de una seguridad social integral y obtener reconocimiento económico, laboral y social. Todo esto representa una importante oportunidad para mejorar sus condiciones de vida, avanzar en su formación personal, tener estabilidad laboral y aportar al desarrollo del país.

Así mismo, el sector ha realizado inversiones superiores a los \$8.000 millones de pesos para la estructuración y puesta en marcha de iniciativas y proyectos productivos que generan desarrollo, prosperidad y mejora-

miento de la calidad de vida para las comunidades étnicas y no étnicas de las áreas de influencia donde se realizan las obras de infraestructura que conectan al país.

En lo corrido del año se han generado más de 100.000 empleos en los proyectos de concesión, de los cuales 52.000 corresponden a las autopistas de 4G.

➤ Derecho a circular libremente

En cumplimiento del artículo 26 de la Constitución Política, donde se establece que “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la Ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”², y de acuerdo con lo dispuesto en el Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002), al Ministerio de Transporte le corresponde definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito, garantizando la seguridad, acceso, calidad, oportunidad y libre circulación de los ciudadanos³.

En este sentido, el sector realiza continuos esfuerzos con el propósito de reducir la congestión en los accesos urbanos de las ciudades grandes, promover la circulación

eficiente de carga y pasajeros, garantizar la debida prestación del servicio público de transporte, los servicios conexos a él y la calidad de infraestructura, promover el transporte intermodal y conectar al país.

➤ Derecho a la democracia y a la participación

La relación de transparencia y diálogo que mantenemos con los grupos de interés en el Sector Transporte busca crear valor, de forma sostenible, involucrar a los interesados para afrontar los retos y oportunidades generados en la tarea de conectar el país, y generar sentimiento de apropiación de las obras.

Para lograrlo, se realizan mesas de trabajo, espacios de participación y diálogo, se fomenta la creación de veedurías y otros mecanismos de vigilancia a la gestión pública. Además, informamos continuamente a nuestros grupos de valor los logros alcanzados, la gestión realizada y los retos que se nos presentan.

Así mismo, buscamos dialogar y capacitar a las comunidades, buscando promover la apropiación de las obras y coadyuvar con el desarrollo armónico de las comunidades establecidas en el Área de Influencia Directa (AID) de los proyectos que desarrollamos.

2. Corte Constitucional. Sentencia S-T-518 de 1992.

3. Ley 769 DE 2002- Artículo primero

III. AVANCES Y RESULTADOS DE LA GESTIÓN: PACTO POR EL TRANSPORTE Y LOGÍSTICA PARA LA COMPETITIVIDAD Y LA INTEGRACIÓN REGIONAL



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

➤ Situación encontrada⁴

Las entidades que conforman el Sector Transporte, y otras que participan en procesos asociados con este, presentan duplicidad de funciones, bajos niveles de especialización y falta de claridad en la delimitación de roles y responsabilidades a su cargo. Esto se traduce en procesos ineficientes y fragmentados en la formulación de política, y en la planeación, financiación, provisión, operación, regulación y supervisión de infraestructura y servicios de transporte (DNP, 2015). Lo anterior, entre otros aspectos, limita la capacidad del Gobierno para la formu-

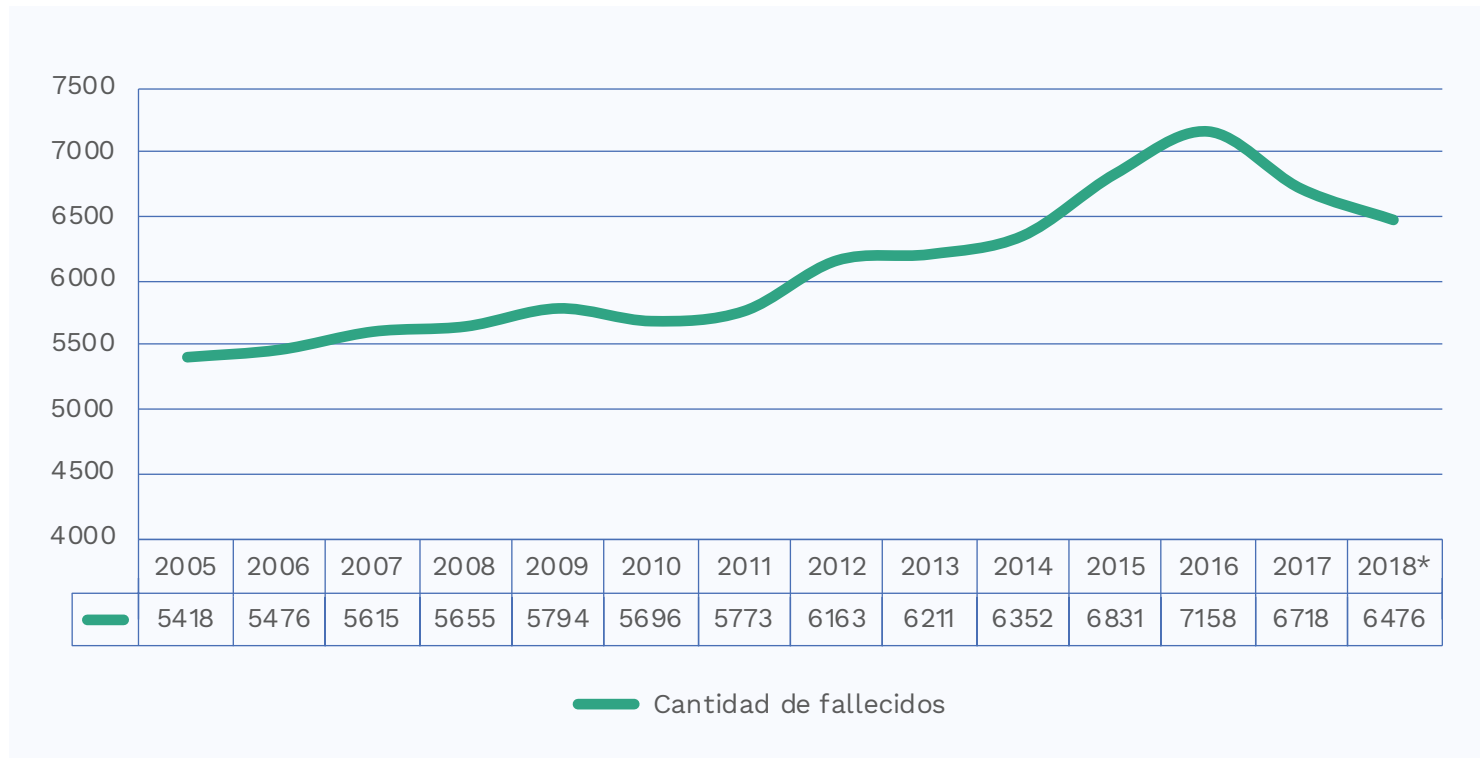
lación de políticas de largo plazo que permitan el desarrollo equilibrado e integrado de todos los modos de transporte.

Así mismo, las funciones de planeación y regulación se desarrollan aún de manera dispersa entre entidades del sector. Esto limita la capacidad del Gobierno para responder a las necesidades de infraestructura y prestación efectiva de servicios de logística y transporte.

Específicamente en materia de transporte seguro, se encontró que la mortalidad asociada con siniestros viales aumentó en un 16% entre 2009 y 2017.

4. Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”.

◇ Gráfica – Fallecidos por siniestros viales



Fuente: Calculo propios con base en los datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. 2018.

* 2018 es un dato preliminar no cerrado por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Objetivo 1: Fortalecimiento institucional, gobernanza y articulación intersectorial

Consiste en modernizar, simplificar y hacer más eficiente el marco institucional del Sector Transporte y logística, para alcanzar mayores niveles de eficacia, especialización y articulación entre las entidades nacionales y territoriales.

→ **LOGROS DESTACADOS**

La Superintendencia de Transporte reformó su estructura organizacional después de 18 años de operación, y a costo cero. El objetivo era ampliar su cobertura a todo el territorio nacional y equilibrar su capacidad técnica frente a todos los modos de transporte y logística. Entonces, desde la expedición de los Decretos 2409 y 2410 de diciembre de 2018, la Superintendencia ejerce no solo el control de legalidad, al asegurar la observancia de la legislación en vigor, sino que además ejerce un control de oportunidad, mediante la consolidación del desarrollo de las actividades protegidas. Además, realiza una supervisión inteligente del sector basada en la prevención, fortaleciendo de esta manera la confianza de los ciudadanos en el gobierno.

A través de esta reforma, se creó la Delegatura para la Protección del Usuario del Sector Transporte, con el fin de velar por los derechos de los usuarios de una manera más efectiva. A la fecha se han realizado capacitaciones a 280 personas sobre los deberes y derechos de los usuarios del Sector Transporte, y la implementación y funcionamiento de los contratos y convenios de temporada alta.

Por otra parte, se sensibilizaron 152.411 personas, con el objetivo de que los usuarios de los diferentes modos de transporte conozcan cual es la autoridad competente para la protección de sus derechos, los mecanismos con los que cuentan para poner en

conocimiento de la autoridad la vulneración de los mismos y, en general, proporcionarles información relacionada con los servicios de la entidad.

Adicionalmente, se realizaron acciones de seguimiento a movimiento de pasajeros, teniendo como resultado la movilización por las carreteras del territorio nacional, utilizando el servicio público de transporte intermunicipal, de un total de 111.934.017 personas en 11.851.348 despachos.

→ GESTIÓN RELEVANTE

- En diciembre de 2018, se lideró desde el Ministerio de Transporte la rendición de cuentas sectorial como mecanismo de transparencia y diálogo con los grupos de interés, expresando una visión integrada del Sector Transporte. En esta audiencia pública se contó con la participación de grupos vecinales/veredales, empresas del sector, agremiaciones, entidades públicas, entes de control, sindicatos, organizaciones sociales, organizaciones sin ánimo de lucro y personas naturales.
- Se expidió el Decreto 342 de 2019, a través del cual se adoptaron los pliegos tipo para licitaciones de obra pública de infraestructura de transporte. Estos documentos dan claridad sobre cómo se deben presentar las propuestas dentro de los procesos contractuales y que éstas sean comparables. Esta medida promueve la transparencia en la contratación en

todo el territorio nacional y beneficia a las pequeñas y medianas empresas de ingeniería, respondiendo a las necesidades de las regiones en esta materia.

- Desde la Superintendencia de Transporte, se diseñó la campaña denominada “Transporte marítimo y fluvial + formalización”, que tuvo como objetivo socializar y dar a conocer la normatividad fluvial vigente en aras de fomentar la prestación del servicio público dentro del marco de legalidad, formalidad, seguridad, eficacia, calidad y eficiencia. Se está dando inicio a su implementación con el objetivo de contribuir al aumento de los niveles de formalización

de las empresas del sector, buscando además fortalecer el Sistema Nacional de Supervisión al Transporte-VIGIA.

- La Aeronáutica Civil ejecutó el Programa “Comercio Electrónico Transparente”, que consistió en la revisión de las páginas de internet de las 25 compañías aéreas que cuentan con licencia de operación otorgada por parte de la entidad, con el objetivo de verificar el cumplimiento de las disposiciones de protección al usuario y generar medidas correctivas de rápida implementación, que garanticen el efectivo cumplimiento de los Derechos de los Usuarios.

En lo corrido del 2019 la Superintendencia de Transporte ha realizado 422 visitas de inspección preventiva en las que se verificaron las condiciones societarias, operativas y financieras de las empresas de transporte de los diferentes modos.

Objetivo 2: Gestión de la seguridad y protección en la operación del transporte

Pretende mejorar las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos, y construir una cultura ciudadana de corresponsabilidad y autorregulación para una movilidad segura.

→ LOGROS DESTACADOS

En materia de seguridad vial, el Gobierno Nacional ha priorizado la reducción de los siniestros viales. Esto, respondiendo a las metas previstas en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV, 2015), especialmente en torno a reducir la mortalidad de los peatones en un 18% y de los motociclistas en un 27% para el 2021, considerando que esta tasa (con excepción de 2017) viene en aumento desde 2010.

Dentro de las estrategias que se están impulsando para disminuir los siniestros se encuentra el lanzamiento del Cuerpo Especial Contra la Ilegalidad y la Siniestralidad Vial, el cual tiene una jurisdicción nacional. Este cuerpo trabaja en estrecha coordinación con las autoridades locales de cada territorio para garantizar que los resultados sean sostenibles y replicables. A través de este cuerpo el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Dirección de Tránsito trabajan de manera coordinada para asegurar



las vías evitando accidentes de tránsito y que la ilegalidad siga cobrando vidas.

La recopilación de cifras para generar indicadores sobre siniestralidad vial se realiza a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, lo que permite contar con información rápida, segura y confiable sobre los accidentes que ocurren en el país. Este observatorio genera boletines estadísticos mensuales a nivel nacional, departamental y de capitales. Solo entre enero y junio de 2019 los siniestros viales dejaron 3.024 personas fallecidas y 15.382 lesionadas.

→ GESTIÓN RELEVANTE

Normatividad en materia de seguridad vial

- Cámaras de fotodetección

En cuanto a la gestión de la velocidad, enfocados en lograr comportamientos seguros por parte de la ciudadanía, se ha reconocido que el control del límite máximo de velocidad en nuestras vías colombianas disminuye

considerablemente el número de siniestros viales. Por esto, y pensando en reglar este tipo de conductas, en diciembre del año 2018 entraron a operar los sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito (SAST).

Lo anterior en el marco de la Ley 1843 de 2017 y la Resolución 718 del 22 de marzo de 2018, expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en la cual las Autoridades de Tránsito deben tramitar y obtener aprobación por parte del Ministerio de Transporte para la instalación de cámaras de foto detección.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial ha adelantado la revisión técnica de la documentación allegada por las Autoridades de Tránsito, emitiendo de un total de 529 SAST, concepto técnico favorable para 189 cámaras de fotodetección y concepto técnico desfavorable para 206 y se tramitaron 134 cámaras de fotodetección.

- **Reglamento técnico de cascos**

Se emitió la Resolución 1080 del 19 de marzo de 2019: “Por la cual se expidió Reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos y similares”. Esto teniendo en cuenta que, según la Organización Mundial de la Salud, para los conductores de los vehículos contemplados en la Resolución, usar un casco de calidad, puede reducir el riesgo de muerte por trauma craneoencefálico hasta en 40%.

La resolución es el fortalecimiento de disposiciones que permitirán tener mayor control de los cascos protectores que entran o se fabrican en el país, con el fin de proteger la vida e integridad de las personas mediante la exigencia de requisitos técnicos de desempeño y seguridad. Así mismo, la aceptación de equivalencias con estándares internacionales como el americano FMVSS 218 y el europeo ECE 22.05 permitirá que en el país se puedan comercializar cascos que cumplan con estándares internacionales de calidad.

Con el objetivo de aumentar la visibilidad y disminuir la probabilidad de siniestros viales, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 1572, la cual reglamenta la instalación y uso de cintas retrorreflectivas en los vehículos que circulan por las vías del territorio nacional.

- **Resolución de publicidad**

Se expidió la Resolución 536 de 2019 “Por la cual se definen los contenidos, que, en cuanto a seguridad vial, dispositivos y comportamiento, deba contener la información al público para los vehículos nuevos que se vendan en el país, la que deban llevar los manuales de propietario y se dictan otras disposiciones”. Dicha resolución fue emitida

por las observaciones presentadas por parte de los gremios del sector automotriz con respecto a su aplicación.

- **Procesos y metodología de evaluación de los exámenes teórico y práctico para la obtención de la licencia de conducción**

Se está proyectando la normatividad por la cual se extiende el plazo establecido en la Resolución 1487 de 2018, 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 el artículo 23 de la Resolución 1349 de 2017 del Ministerio de Transporte.

- **Reglamento Técnico para acristalamientos**

Se está trabajando en conjunto con el Ministerio de Industria y Comercio en el Reglamento Técnico para acristalamientos de seguridad resistentes a las balas para uso en vehículos automotores y sus remolques, tanto de fabricación nacional como importados, para su comercialización en Colombia.

- **Reglamento Técnico para llantas**

Se está trabajando en conjunto con el Ministerio de Industria y Comercio en el Reglamento Técnico para llantas neumáticas que se fabriquen, importen o se reencauchen y se comercialicen para uso en vehículos automotores y sus remolques.



- **Reglamento Técnico para cinturones de seguridad**

Se está trabajando en conjunto con el Ministerio de Industria y Comercio en el Reglamento Técnico para cinturones de seguridad para uso en vehículos automotores, que se fabriquen, importen o comercialicen en Colombia.

- **Reglamento Técnico para sistemas de frenos**

Se está trabajando en conjunto con el Ministerio de Industria y Comercio en el Reglamento Técnico de sistemas de frenos o sus componentes para uso en vehículos automotores o en sus remolques, que se importen o se fabriquen nacionalmente para su uso o comercialización en Colombia.

La Seguridad Vial en los territorios

- **Estrategia Territorial “La seguridad Vial se toma tu ciudad”**

“La Seguridad Vial se Toma Tu Ciudad” es una estrategia enfocada en generar acciones que mitiguen los factores de riesgo en los actores viales más vulnerables como peatones, en especial niños, niñas y adolescentes (N.N.A.) y adultos mayores; ciclistas y motociclistas. De la misma manera, para empresas, se han diseñado actividades pedagógicas que tienen como objetivo enseñar, actualizar y orientar sobre la adecuada estructura de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV). También se han desarrolla-

do jornadas de trabajo con las autoridades de tránsito y transporte, quienes son parte indispensable para dinamizar las acciones y ejercer el control necesario en pro de la seguridad vial de los municipios.

Hasta el 30 de septiembre se realizaron cuatro tomas de ciudad: Neiva, Montería, Chiquinquirá y Bucaramanga, con una gran recepción y participación por parte de los gobiernos locales y la ciudadanía convocada. Para final del 2019, estarán atendidos los 10 municipios restantes (Barranquilla, Sogamoso, Armenia, Cali, Medellín, Santa Marta, Cartagena, Cúcuta, Pasto, Villavicencio y Soacha).

- **Programa “Pequeñas Grandes Obras (PGO)”**

La ANSV adelantó la primera fase del programa “Pequeñas Grandes Obras”, que permitió, desde un ejercicio de análisis del contexto, realizar intervenciones, de bajo costo y alto impacto, orientadas a la prevención, la mitigación de la siniestralidad vial y a la reducción de víctimas por siniestros en el tránsito. El desarrollo de las mismas contó con la participación de todos los actores y agentes responsables en los contextos urbanos y rurales del territorio nacional (municipios e Inviás), dando cumplimiento al Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021.

“Pequeñas Grandes Obras” se desarrolla principalmente a través de la implementación de las siguientes medidas:

- Medida 1. Intervenciones rápidas de señalización vial.
- Medida 2. Construcción de medidas de tráfico calmado y urbanismo táctico.
- Medida 3. Suministro e instalación de sistemas de contención vial.
- Medida 4. Actividades de persuasión y socialización a los actores viales sobre los proyectos de intervención.

El programa realizó intervenciones en 278 puntos de alta siniestralidad en 101 municipios del país y 27 departamentos, que incluyeron 100 zonas escolares y 67 pasos urbanos, con una inversión total cercana a los \$35.000 millones de pesos.

278 proyectos de intervención desarrollados en el programa "Pequeñas Grandes Obras" en zonas de alta concentración de siniestros o con potenciales riesgos de siniestralidad

• Consejos Territoriales de Seguridad Vial

Se crearon Consejos Territoriales de Seguridad Vial en los departamentos de Cesar, Huila, Sucre, Vichada, Antioquia y Tolima, siendo estas instancias de coordinación interinstitucional que facilitan a los departamentos ges-

tionar las políticas públicas de seguridad vial en sus jurisdicciones. Además, se convierten en el principal escenario de articulación de los entes departamentales y municipales con las autoridades nacionales para el planteamiento de estrategias que permitan reducir los índices de morbimortalidad que afectan los centros urbanos y la red vial nacional.

La ANSV suscribió 71 Convenios Interadministrativos con entidades territoriales para el desarrollo de estrategias locales de seguridad vial

La seguridad vial en las carreteras

• Programa SETA – Supervisión Especial de Temporada Alta

La Superintendencia de Transporte, bajo las políticas de legalidad y seguridad, y en ejercicio de su función preventiva, llevó a cabo el Programa de Supervisión Especial de Temporada Alta-SETA, el cuál arrojó como resultado que más de 900 acciones de mejora en las condiciones de la infraestructura de transporte del país fueran implementadas por los concesionarios visitados en inspecciones preventivas realizadas por la entidad.

El Programa SETA fue implementado con el fin de identificar hallazgos que, por estar asociados con la señalización, obstáculos a la visibilidad y el estado del corredor vial, podrían comprometer la seguridad de los usuarios de las vías concesionadas del país, quienes aumentan drásticamente en temporada alta.

Las inspecciones se llevaron a cabo en horarios nocturnos en 44 concesiones viales de las 58 que existen en la actualidad en el país, teniendo como resultado que de los 1.013 hallazgos por mala señalización, 91% fueron gestionados inmediatamente. Cabe resaltar que el hallazgo con mayor gestión corresponde a la deficiente señalización horizontal o marcas viales en el pavimento, con 311 acciones de mejora rápida. El de menor gestión fue el relacionado con la deficiente señalización preventiva de obra, con 5 acciones de mejora.

INVERSIÓN: La primera fase del programa "Pequeñas Grandes Obras" tuvo una inversión de 35.000 millones de pesos. Incluyó mejoras en tramos o intersecciones viales que presentaban un riesgo potencial de siniestralidad vial y/o una alta concentración de incidentes.

- Auditorías de seguridad vial

En cuanto a la gestión de Infraestructura para la seguridad vial, la Agencia Nacional de Seguridad Vial se encuentra estructurando el proceso de contratación que busca realizar estudios para identificar los riesgos potenciales de siniestralidad a través de la realización de auditorías e inspecciones de seguridad vial (ASV/ISV), verificación de zonas de adelantamiento y la revisión de límites de velocidad en las carreteras nacionales que incluyen dentro de su alcance estimado 2195 kilómetros de vías nacionales.

- Construyendo seguridad

La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía, a través de sus seccionales de Tránsito y Transporte, desarrolló campañas preventivas dirigidas a los usuarios viales sobre distancia de seguridad en motociclistas, exceso velocidad y micro sueño, embriaguez y campañas en entidades educativas con la entrega de kits escolares. En estas campañas, realizadas entre el primero de marzo y el 8 de junio de 2019, se ejecutaron 285 actividades, sensibilizando a 37.836 usuarios viales.

- Plan Navidad Segura

Para la temporada decembrina de 2018, se lanzó a nivel nacional el Plan Navidad Segura “Más cerca del ciudadano”, que buscaba garantizar que los colombianos vivieran las celebraciones de Navidad, Año Nuevo y



el puente festivo de Reyes más tranquilas y seguras de la historia. Más de 5000 uniformados de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional acompañaron en sus viajes a los colombianos, que durante fin de año y comienzos del 2019, se desplazaron por los diferentes corredores viales del país. El principal objetivo de este plan fue reducir al máximo las cifras de accidentes y víctimas en accidentes de tránsito.

En el desarrollo de este plan se realizaron diferentes campañas enfocadas a disminuir los índices de mortalidad y morbilidad, dirigidas a todos los actores viales. Estas incluyeron la instalación de puestos de prevención vial, con lo que se logró reducir significativa-

mente las cifras de accidentes presentados en las carreteras nacionales.

- Campaña sobre velocidad durante Semana Santa

Entre el 13 y el 21 de abril se realizó una campaña de BTL en seis puntos de vías nacionales identificados por su alta siniestralidad para la época de vacaciones de Semana Santa. Los puntos seleccionados fueron: Terminal del Salitre, en Bogotá; Vía Cali – Buga, Vía Medellín – Bogotá, Vía Armenia – Pereira, Vía Bucaramanga – Pescadero y Vía Ibagué – Armenia. Se logró impactar a un total de 18.947 viajeros en los corredores viales relacionados.

• Puentes festivos

Se cumplió con los lineamientos trazados para el desarrollo del Plan Vacacional “Construimos Seguridad” en el primer puente festivo Corpus Christy, trabajando colectivamente con las Direcciones de la Policía Nacional. Así se logró garantizar la reducción de la siniestralidad vial y mejoró significativamente la movilidad de los usuarios de las vías, gracias a la atención oportuna de los requerimientos y el compromiso de las unidades durante las diferentes actividades de turismo en el territorio nacional.

Durante el plan éxodo del puente festivo “San Pedro y San Pablo”, se desarrollaron actividades de prevención en pro de la seguridad vial sensibilizando a los usuarios viales en temas de importancia, como el respeto a las normas y señales de tránsito, para que no se presenten siniestros viales durante su recorrido y tengan un feliz retorno a sus hogares.

La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional logró sensibilizar a 1.933.673 actores viales gracias al desarrollo de 39.111.

• Puntos Seguros de Inspección

Los puntos seguros de inspección son una acción de control preventivo que se realiza para los conductores de vehículos de transporte carga, principalmente. Su objetivo es sensibilizar sobre condiciones psicosomáticas, somáticas y de percepción que pueden predisponer a la persona e incrementar su vulnerabilidad en una situación del tráfico.

Entre los meses de junio y agosto de 2019 se dispuso de tres puntos seguros de inspección y dos de bienestar a conductores en los siguientes puntos:

- Ruta transversal 40, tramo 06 entre Bogotá y Villavicencio.

- Ruta 62 Tramo 11 entre Sogamoso y Aguazul.
- Puente helicoidal en la Ruta 40, Tramo 03, final del tramo norte – sur de “la Línea”, al cual se llega luego de 21 Km de bajada. Durante este lapso de tiempo se realizaron 4.118 inspecciones a vehículos y se atendieron 3.488 conductores. Entre los meses de septiembre y noviembre se dispusieron dos puntos de inspección en los siguientes corredores viales: :
 - Ruta transversal 40: Bogotá - Ibagué - Armenia, en el intercambiador Américas (Calarcá).
 - Ruta 55 Bogotá - Duitama; Ruta 62 Duitama - Sogamoso.





millones de personas.

Durante la segunda fase de la campaña, que solo tuvo un componente BTL, desde el 2 de marzo al 1 de junio de 2019, impactó a 67.011 personas en 3.098 establecimientos visitados en las ciudades de Bogotá, Barranquilla, Cali, Cartagena, Cúcuta, Medellín, Palmira, Pereira, Santa Marta y Villavicencio.

- **Plan de seguridad vial para niños y adolescentes**

Es un instrumento de planeación en el que se formulan estrategias, programas, proyectos e iniciativas para tener una movilidad infantil segura, adecuada, responsable, equitativa y coordinada institucionalmente, con el fin reducir tanto fatalidades como lesiones graves en niños, niñas y adolescentes.

Para validar las acciones planteadas en el plan se realizaron cinco talleres con población Docente y adolescentes en cinco ciudades: Bogotá, Barranquilla, Bucaramanga, Cali y Medellín.

- **Kits escolares**

Los niños, niñas y adolescentes se convirtieron en el foco principal de las actividades preventivas por parte del área de seguridad vial de la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional, sin dejar de lado los diferentes actores viales. Se organizaron y entregaron 15.004 kits escolares de seguridad vial y 2.996 kits de promotores de seguridad vial en colegios públicos priorizados a

La seguridad vial para los actores más vulnerables

- **Plan de seguridad para motociclistas**

Teniendo en cuenta que cerca del 50% de víctimas en las vías de Colombia son usuarios de la motocicleta, y considerando la alta vulnerabilidad que tienen estos usuarios en las vías al conducir vehículos sin carrocería y que pueden alcanzar altas velocidades, desde la ANSV se ha establecido como una de las prioridades la implementación de acciones para proteger la vida de este actor vial, enfocadas no solo a los motociclistas, sino a todos los actores viales que comparten la vía con ellos.

Por lo anterior, la ANSV cuenta con una versión preliminar del Plan Nacional de Seguridad Vial del Motociclista 2019 – 2030, donde se definen líneas problemáticas, objetivos y acciones para ser socializadas a nivel intersectorial y a nivel territorial.

- **“Si vas a celebrar, mejor guarda la moto o el carro”: Fases 1 y 2**

Campaña BTL para la prevención del consumo de alcohol en motociclistas y conductores. La campaña estuvo compuesta acciones ATL, como comerciales, cuñas con acentos diferenciados por cuatro regiones del país, una parrilla de redes sociales para Instagram, YouTube, Facebook y activaciones BTL en bares, espacios públicos y lugares de consumo de alcohol en Bogotá, Medellín y Cali. La campaña logró impactar a más de 15

nivel nacional. Con la autorización de los directivos de cada plantel educativo, y bajo la supervisión de los integrantes del grupo de prevención de la Dirección de Tránsito, se capacitaron estudiantes en todos los niveles educativos, desde el grado primero de primaria hasta once bachillerato, y se capacitaron como promotores en seguridad vial a los docentes y directivos de los planteles educativos.

• Atención a Víctimas por Siniestros Viales

Se trazó el objetivo de coordinar con el Ministerio de Salud y Protección Social la creación de un programa o sistema de atención a víctimas en accidentes de tránsito con cargo a los recursos de la subcuenta de Enfermedades Catastróficas y Accidentes de Tránsito (ECAT). En este sentido la ANSV ha realizado las siguientes acciones:

- Se inició la conformación del grupo de atención a víctimas por siniestros viales el cual contará con especialistas en salud pública, psicólogos, abogados y trabajador social con el fin de realizar un abordaje integral de las necesidades de las personas y familias que han estado involucradas en siniestros viales.
- Se inició con la construcción de la ruta de atención de la emergencia de manera articulada con el sector salud, identificando necesidades de trabajo conjunto en aras de garantizar la atención de los lesionados en vías.

- Se inició con el diagnóstico de articulación del sistema médico de emergencias y los siniestros viales.
- Se encuentra en evaluación el apoyo para los territorios encaminados a la conformación y fortalecimiento de las unidades de atención a víctimas.
- Se conformó mesa de trabajo en el Departamento de Antioquia para evaluación de necesidades e implementación del protocolo de atención a víctimas con la presencia de entidades como ANI, Invías, Minsalud y Agencia de Seguridad Vial de Antioquia y la ANSV.
- Se realizó conmemoración del día de las víctimas el 15 de noviembre de 2019 con un homenaje de recordación a las familias de los fallecidos y los lesionados en siniestros viales.

En el segundo trimestre de 2019 se redujo en un 12% el número de sectores críticos de accidentalidad de las concesiones del país, en comparación con el mismo periodo del año 2018.





y seguridad vial y la creación/consolidación de Agencias Nacionales; Generar y gestionar conocimiento estandarizado en materia de seguridad vial que favorezca la toma de decisiones; Implicar a grupos de la sociedad civil activos en el ámbito de Seguridad Vial en la definición, implementación y evaluación de una política pública integral e inclusiva.

- **Grupos Cuerpos Especiales Contra la Ilegalidad y Siniestralidad Vial (Cesis)**

Los Cesis son grupos creados por la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional, para contrarrestar la informalidad en el transporte de pasajeros en las diferentes modalidades de servicio, mediante la realización de intervenciones en vías urbanas y rurales de ciudades y municipios. Igualmente, para la realización y ejecución de actividades preventivas y de control que contribuyan a minimizar riesgos, evitando que los conductores incurran en comportamientos que afecten la seguridad de los actores viales.

En la actualidad se cuenta con cinco grupos Cesis con sedes en Bogotá, Cali, Medellín, Barranquilla y Villavicencio y se han intervenido 34 regiones del país.

- **Acciones de control y de movilidad debido a cierre total de la vía Bogotá – Villavicencio.**

En virtud de los cierres ordenados por el Gobierno Nacional teniendo en cuenta la emergencia vial presentada desde el mes de junio

Otras estrategias para salvar vidas en vía

- **Gran Pacto por la Seguridad Vial**

El 21 de junio de 2019 fue firmado el Gran Pacto por la Seguridad Vial por el Ministerio de Transporte, Ministerio de Salud, Agencia Nacional de Seguridad Vial y Comité Empresarial de Seguridad Vial -CESV-, con el propósito de realizar un trabajo coordinado en la construcción de la estrategia que fomente una movilidad segura en las carreteras de Colombia, a través de una articulación público - privada. A la fecha, se han realizado actividades llamadas “puntos seguros” que buscan sensibilizar a distintos usuarios via-

les sobre riesgos, deberes y derechos con los que cuentan en la vía, con el fin de promover mejores hábitos y comportamientos en las carreteras del país.

- **Programa Iberoamericano de Seguridad Vial**

En marzo de 2019, la ANSV se adhirió a este programa que tiene como objetivo general, promover el desplazamiento seguro de las personas en el sistema vial, reduciendo lesiones, discapacidades y muertes por accidentes de tránsito en todos los países miembros del OISEVI (21 países). En el mismo sentido, se tiene como objetivos específicos: Apoyar el diseño y aplicación de políticas integrales e inclusivas en movilidad

de 209 en la vía Bogotá – Villavicencio km 58+000, sector conocido como Barrio Nuevo del municipio de Guayabetal, generada por un movimiento de masa (tierra, piedra, lodo, etc.), se dispuso la ubicación de personal en puntos estratégicos para controlar el paso de vehículos y personas, minimizando riesgos y para no afectar a las personas que residían en municipios de la provincia de Oriente de Cundinamarca. Igualmente, participamos en los Puestos de Mando Unificados (PMU), liderados por la Presidencia de la República, la Gobernación de Cundinamarca, la Alcaldía Municipal de Guayabetal y la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo, contribuyendo en la toma de decisiones relacionadas con la movilidad y seguridad de los actores viales, participamos de manera activa en los simulacros de evacuación, en coordinación con el Ministerio de Transporte se establecieron las rutas alternas para la circulación de vehículos livianos y pesados con destino a los departamentos de Casanare, Meta, Arauca, Guaviare, entre otros, aliviando el impacto que generaría el cierre para la economía de la Región.

Por último, cuando estaban próximas a culminar las labores de remoción de tierra y piedra y la adecuación de la calzada para su reapertura, se reforzó el servicio policial en los extremos del lugar donde se presentó la emergencia vial, para impedir el paso de vehículos y peatones, hasta tanto las autoridades y el concesionario no autorizaran nuevamente el uso de la vía.



Objetivo 3: Sistemas inteligentes, análisis y gobernanza de la información para la gestión del transporte y del tránsito

Consiste en fortalecer los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT), el análisis y gobernanza de la información, teniendo en cuenta las plataformas actuales y la interoperabilidad, los métodos alternativos de obtención y generación de información y la infraestructura tecnológica necesaria para la competitividad.

→ LOGROS DESTACADOS

- Modernización del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT)

El Ministerio de Transporte inició la estructuración del nuevo modelo de concesión para el diseño, implementación y operación del nuevo RUNT, con un cronograma detallado y la conformación de un equipo interdisciplinario de lo más altos perfiles.

En el marco de este proceso y con el propósito de fortalecer la experiencia del Ministerio de Transporte, se suscribió el Convenio No. 181 de 2019 con la Agencia Nacional de

Infraestructura (ANI), cuyo objeto es aunar esfuerzos para la implementación de buenas prácticas en la estructuración del nuevo modelo de operación del RUNT.

Así mismo, se efectuó solicitud de acompañamiento de la Procuraduría General de la Nación en el proceso de modernización de la plataforma. Con ello, el Ministerio de Transporte fortalecerá la efectiva vigilancia a las garantías de transparencia y eficiencia que deben enmarcar la licitación de la nueva plataforma.

A partir de las necesidades plasmadas por los diferentes actores de la actual plataforma y teniendo en cuenta la ejecución del modelo de operación existente, el nuevo RUNT pretende incorporar los conceptos de flexibilidad del sistema, intermodalidad, autogestión, virtualización de trámites para que sea más amigable al ciudadano, exigencia de indicadores de niveles de servicio y gobernabilidad del Ministerio de Transporte sobre la solución tecnológica, pasando así a un contrato con enfoque de servicios y procesos.

El 29 de abril de 2019, el Ministerio de Transporte suscribió el Otrosí No. 9 al contrato de concesión 033 de 2007, mediante el cual se prorrogó el referido contrato hasta el 31 de octubre de 2021, con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio público a los ciudadanos que usan la plataforma en todo el país.

Con la firma del Otrosí, se lograrán inversiones directas por parte del actual conce-

sionario del orden de \$19.400 millones de pesos que, sumados a los \$11.429 millones de pesos acumulados que se prevé estarán disponibles en el fondo de reposición, se tendrían más de \$30.000 millones de pesos que se destinarían a la modernización de la plataforma actual.

“El Registro Único Nacional de Tránsito es el cerebro informático del Sector Transporte. Por eso, se está trabajando en la estructuración del nuevo modelo, para que sea mucho más moderno y signifique para el usuario la reducción de trámites, tiempos y recursos”. Juan Camilo Ostos, Viceministro de Transporte

- **Gestor de Proyectos de Infraestructura (GPI)**

El Ministerio de Transporte fortaleció el Gestor de Proyectos de Infraestructura (GPI) creado por esta entidad en noviembre de 2018, permitiendo que la información pública de los proyectos de infraestructura de transporte de importancia nacional, como el contrato, informes de interventoría, avance de obra y avance de ejecución financiera, e información actualizada del proyecto, entre otros, esté al alcance de todos los interesados. dando transparencia a las actuaciones.



- **Sistemas Inteligentes de Transporte**

Hackathon 2018

En conjunto con Y4PT, UITP, academia, entidades locales y nacionales, se llevó a cabo la Hackathon de Transporte a nivel nacional 2018 (<http://www.hackamericas.org/seasons/s1/colombia/>), evento de emprendimiento en tiempo real dónde equipos multidisciplinarios y motivados por la movilidad, el transporte y la logística, compiten para crear las mejores soluciones innovadoras a desafíos actuales y futuros de la movilidad en Colombia.

Fotodetección a nivel nacional

Puesta en marcha del sistema de información de fotodetección del Ministerio de Transporte en cumplimiento con lo dispuesto en la Resolución 718 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. Es importante resaltar que al 18 de junio de 2019, el Ministerio de Transporte ha aprobado 301 puntos en el territorio nacional para la toma de fotodetecciones, de acuerdo a los procedimientos establecidos en la reglamentación vigente. Adicionalmente, estos puntos se encuentran georreferenciados para permitir su visualización en el sistema de información correspondiente (<https://vut.mintransporte.gov.co/>).

2nd ITS LATAM

En conjunto con la academia y el sector privado, se llevó a cabo el segundo evento sobre ITS Latinoamérica en el marco de la feria Andinatraffic (<https://its-colombia.org/congreso2019/>), el cual consiste en un espacio para la estructuración, formulación y seguimiento de los proyectos en materia de ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte, por su sigla en inglés).

- **Rueda de la Innovación y Sostenibilidad**

Con el propósito de generar nuevos emprendimientos en infraestructura vial y estimular el uso de nuevas tecnologías, el Instituto Nacional de Vías (Invías) realizó en abril de 2019, la 2ª. Rueda de la Innovación y Sostenibilidad de la Infraestructura Vial enfocada en sistemas ITS de movilidad, en la cual se presentaron diferentes actores del sector tecnológico y de telecomunicaciones, apor-

tando ideas, antecedentes y soportes para adelantar desde la entidad el nuevo proceso de contratación de monitoreo vial, para que sea integrado al seguimiento de los peajes a cargo de dicha entidad, el componente de gestión del riesgo y atención de emergencias y la seguridad vial, desde la óptica de sistemas inteligentes predictivos que permitan la toma de decisiones oportunas.

Así mismo, el día 18 de octubre realizó la tercera Rueda de Innovación y Sostenibilidad de la Infraestructura Vial, cuyo objetivo era conocer tecnologías alternativas a las convencionales, aplicables al desarrollo de la Infraestructura de Transporte con énfasis en seguridad vial, vías seguras y resilientes, en la cual participaron 37 empresas con 42 Tecnologías.







Estas ruedas de innovación servirán como insumo para conocer avances tecnológicos en materia de infraestructura de transporte las cuales serán susceptibles de regular técnicamente.



→ **GESTIÓN RELEVANTE**

- Plataforma de interoperabilidad de las Terminales de Transporte: La Supertransporte desarrolló una aplicación para recibir la información desde los terminales de transporte en temporadas altas, logrando la estandarización del proceso y de la información e implementación de controles eficientes. Es así como actualmente cuarenta y cinco (45) de las cuarenta y nueve (49) terminales de transporte están conectadas bajo la plataforma de interoperabilidad, que corresponde al (91,84%).
- A fin de promover el desarrollo tecnológico, Cormagdalena viene adelantando la construcción de una plataforma de visualización de información geográfica que permita presentar a la comunidad en general, información relacionada con el río Magdalena y su área de influencia.

→ **RETOS**

INDICADORES DE RESULTADO				
Indicador	Meta cuatrienio	ODS asociado (primario)	ODS asociado (secundario)	Derechos humanos asociados
Fallecidos por siniestros viales	5.320			Derecho a la vida Derecho a la democracia y participación en el gobierno
Personas lesionadas con incapacidades permanentes por siniestros viales	12.058		  	Derecho a la vida Derecho a un trabajo digno Derecho a la democracia y participación en el gobierno

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

➤ Situación encontrada⁵

Desde 2002, la Nación y los territorios han impulsado los sistemas de transporte masivo y estratégico en las ciudades, y han fortalecido la capacidad institucional de planear y gestionar el tráfico para incrementar su calidad de vida y productividad. La evaluación "Expost" realizada por el DNP entre 2009 y 2012⁶ indica que la relación costo - beneficio de los sistemas evaluados es positiva. Sin embargo, la falta de cobertura, el aumento en los tiempos de espera, la ilegalidad y la motorización han afectado negativamente la demanda de los sistemas, y aunque las estrategias de solución propuestas hasta el momento han generado beneficios, estos no han sido suficientes.

De otra parte, la Ley 1753 de 2015 definió fuentes adicionales de financiación para sistemas de transporte⁷, que permitieron reconsiderar que la única fuente fuese la tarifa. No obstante, la dificultad en la implementación de estas fuentes, la insuficiencia del

aporte de recursos directos de las Administraciones municipales y las bajas demandas reducen los ingresos para prestar un servicio de calidad, conducen a tarifas superiores a la capacidad de pago y a un alto nivel de endeudamiento de los operadores. Adicionalmente, los costos que sirven de base para la fijación de las tarifas de transporte público⁸, desconocen los cambios tecnológicos que ha presentado el sector en los últimos 20 años.

Otro aspecto a considerar es el alto creci-

-
5. Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”.
 6. Para los sistemas TransMilenio, Megabús, MIO, Metrolínea y Transmetro
 7. Fondos de estabilización y subsidio a la demanda, contribución por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público, cobros por congestión o contaminación, cofinanciación de proyectos de asociación público privada, valorización, subasta de norma urbanística, herramientas de captura del valor del suelo y cobro o aportes por edificabilidad adicional
 8. Transporte público municipal, distrital y/o metropolitano y/o mixto.

miento de las poblaciones satélite de las aglomeraciones urbanas (20% anual), mayor al de sus poblaciones núcleo (1,2% anual), el cual ha generado desarticulación institucional entre municipios y escalas de gobierno con diferentes competencias frente al ordenamiento territorial y la financiación de proyectos de interés regional, que dificultan la ejecución de infraestructura adecuada acorde a las necesidades y la prestación de un buen servicio de transporte.

Lograr dinamizar la prestación de servicios de transporte público es una de las metas del Gobierno Nacional. De allí que se han iniciado estrategias y acciones tendientes a fortalecer la conectividad urbano-regional en el país. Lo anterior, aportará a solventar los importantes retos de movilidad y conectividad a los que

se enfrenta el país, bajo la implementación de los sistemas de transporte público efectivos como un componente fundamental para la calidad de vida, la salud, el acceso a mercados laborales y servicios, y en la reducción del tiempo que los ciudadanos destinan en sus traslados.

El Gobierno nacional ha priorizado alternativas de transporte que minimizan la congestión, la contaminación y la siniestralidad, ello considerando que el 78,4% (DANE, 2018) de la población nacional habita en zonas urbanas. De allí que se aúnen esfuerzos para cofinanciar los sistemas de transporte público, para mejorar la estructura institucional y para fortalecer los mecanismos de financiación, de los accesos y pasos urbanos.

Los Sistemas de Transporte Público son fundamentales para reducir de manera masiva la congestión, contaminación y accidentalidad de las ciudades, beneficiando así la vitalidad que éstas y sus habitantes necesitan. Los SITM y los SETP son la apuesta para el desarrollo de un sistema masivo sostenible de transporte.

Objetivo 1: Movilidad integral en las ciudades y aglomeraciones urbanas

Enfocado en ofrecer alternativas de transporte de pasajeros y carga que minimicen la congestión, la siniestralidad y la contaminación y en fortalecer los instrumentos de planeación y regulación de la movilidad para promover el acceso a bienes y servicios en medios de transporte equitativos, seguros y sostenibles.

→ LOGROS DESTACADOS

El Sector Transporte se encuentra comprometido con la sostenibilidad y la mitigación del cambio climático. Por ello se busca elevar en aproximadamente 254% el número de vehículos eléctricos registrados en el RUNT, teniendo como meta 6.600 vehículos de esta modalidad registrados para el año 2022, incrementando el número de vehículos de combustibles de cero y bajas emisiones.

Para ello, se expidió la Ley 1964 del 11 de julio de 2019, Ley de Movilidad Eléctrica, la cual promueve el uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones en el país, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.

La movilidad sostenible es aquella que es capaz de satisfacer las necesidades de la

sociedad de moverse libremente sin sacrificar entre otros valores ecológicos actuales o futuros.

Esta Ley define la necesidad de reglamentar diferentes aspectos asociados a vehículos eléctricos tales como la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes, su costo, la identificación de parqueaderos preferenciales para este tipo de vehículos, la Reglamentación de las etiquetas ambiental y de eficiencia energética

Por otro lado, en 2018 se inició la ejecución de proyectos como la NAMA MovE (movilidad eléctrica), cuyos recursos para la primera etapa por 338.000 euros ya fueron aprobados. Este proyecto busca desarrollar instrumentos financieros específicos para segmentos de transporte público. De esta manera, se impulsa una política pública para desarrollar la movilidad eléctrica en Colombia (entorno normativo, técnico y regulatorio) que permita promover la demanda de vehículos eléctricos con el fin de llegar a una circulación de aproximadamente 600.000 vehículos eléctricos en 2030.

Este proyecto obtuvo financiación del NAMA Facility (Acción de Mitigación Nacionalmente Apropiada), para desarrollar la fase de preparación detallada del proyecto (DPP) de construcción de la NAMA MovE o NAMA de Movilidad Eléctrica.

Colombia fue seleccionada entre 76 propuestas internacionales para obtener la financiación del Fondo NAMA Facility en su primera fase. Lo anterior se llevó a cabo, luego de



hacer una revisión de todos los posibles proyectos tipo NAMA en el país. De este modo, el Ministerio de Transporte en conjunto con Findeter aplicó al quinto llamado del fondo NAMA Facility, con un proyecto para promover la movilidad eléctrica.

Actualmente, se está realizando seguimiento a la firma del contrato entre Findeter y NAMA Facility. Se espera que el NAMA Facility desembolse los recursos para la fase de preparación detallada y se proceda a la estructuración de los términos de referencia para contratar las consultorías de estructuración de la NAMA.

• NAMA TOD

La Acción de Mitigación Nacionalmente Apropiada (NAMA) de Desarrollo Orientado al Transporte (TOD) busca reducir las emisiones anuales de gases de efecto invernadero (GEI) a 3,28 MtCO₂ eq hacia el 2030, a través de cambios en el uso del suelo y los patrones de viaje que disminuirán los niveles de conducción de vehículos privados en 25%-36%. Además mejorarán los niveles de contaminación del aire y reducirán el número de muertos por accidentes de tránsito.

A la fecha, se están estructurando –a nivel factibilidad- los proyectos TOD en Pasto

(proyecto piloto de súper manzanas), Manizales (proyecto de infraestructura intermodal), Montería (proyecto de gestión urbana integral en el centro tradicional), y Medellín (proyecto de gestión urbana integral).

Adicionalmente, se está adelantando el estudio de formulación de los lineamientos y recomendaciones de política para la implementación de iniciativas de desarrollo orientado al transporte sostenible en Colombia y el estudio de apoyar la implementación de la estrategia de monitoreo y evaluación (M&E) de la TOD-NAMA, así como realizar la articulación con el sistema de monitoreo, reporte y evaluación (MRV) establecido a nivel nacional.

- **NAMA TAnDem**

La Acción de Mitigación Nacionalmente Apropriada (NAMA) de Transporte Activo y gestión de la Demanda (TAnDem), busca mejorar la calidad de la vida urbana y contribuir a mitigar el cambio climático, reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) acumuladas al 2030 de 3,88 MtCO₂ eq, a través de un aumento en el uso de la bicicleta y el uso responsable de los motorizados, en 19 ciudades colombianas con SITM o SETP (existentes y planeados).

Se incluyen acciones como esquemas de gestión de estacionamiento para vehículos motorizados, zonas de pacificación del tránsito, ciclo-estacionamientos en nodos multimodales, ciclo-estacionamientos en espacios públicos y privados, construcción y

rehabilitación de vías ciclistas, sistemas públicos de bicicletas (SPB), servicios formales de tricimóviles y bicicletas eléctricas asistidas. Se encuentra en fase piloto en Ibagué, Pereira y Bogotá. De igual manera, se está avanzando en la estructuración del registro oficial ante la NAMA Registry y la consecución de recursos para su financiación con el NAMA Facility.

- **Ley para la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente**

Se expidió la Ley 1972 del 18 de julio de 2019 la cual establece medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes al aire provenientes de fuentes móviles que circulen por el territorio nacional, haciendo énfasis en el material particulado, con el fin de resguardar la vida, la salud y goce de ambiente sano.

A partir de esta Ley se definen diferentes iniciativas conducentes, entre otros, a definir plazos para que los diferentes tipos de vehículos que circulan por el territorio nacional se ajusten a límites máximos de emisión contaminante que puedan generar. Dentro de estas se encuentran:

- A partir del 10 de enero de 2023 las fuentes móviles terrestres con motor ciclo diésel que se fabriquen, ensamblen o importen al país, con rango de operación nacional, tendrán que cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes al aire correspondientes a

tecnologías Euro VI, su equivalente o superiores.

- A partir del 10 de enero de 2035 los vehículos en circulación con motor diésel tendrán que cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes al aire correspondiente a tecnologías Euro VI en uso, su equivalente o superiores.
- A partir del 10 de enero de 2021 todas las motocicletas que se fabriquen, ensamblen o importen para circular por el territorio nacional, deberán cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes al aire correspondiente a Euro 3, su equivalente o superior.
- El Ministerio de Transporte, en conjunto con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, establecerán un plan y cronograma de renovación del parque automotor de motocicletas en circulación para que a 2030 se cumplan con los límites máximos permisibles de emisión correspondientes a Euro 3, su equivalente o superior.
- A partir del 10 de enero de 2030 todos los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistemas Estratégicos Transporte Público (SETP), Sistemas Integrados Transporte Público (SITP) y los Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR) deberán contar con un mínimo de 20% de la flota total nueva correspondiente a tecnología cero emisiones.



- **Semana Nacional por la Movilidad Sostenible**

Se realizó la semana por la movilidad saludable, segura y ambientalmente sostenible, del 21 al 29 de septiembre de 2019, liderada por el Comité Organizador, encabezado por el Ministerio de Transporte y compuesto por los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de Salud y Protección Social, de Educación, de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, Coldeportes, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y Findeter.

Se realizaron 187 eventos en 142 municipios

alrededor de todo el territorio nacional, actividades académicas, culturales, recreo-deportivas, y de intervención urbana (temporal o permanente), entre otras, que permitieron contar con un escenario para repensar las ciudades en favor de la movilidad, promoviendo cambios transformacionales en materia de comportamiento ciudadano, política pública, construcción de infraestructura, etc. Estas actividades se enmarcan en tres modalidades de participación: actividades realizadas durante la semana en mención, medidas permanentes y día del transporte sostenible.

- **Política Nacional de Movilidad Activa**

Se está estructurando una política integral para promover y masificar el uso de la bicicleta y la caminata en el territorio nacional. Esta política contempla la articulación con algunos instrumentos ya desarrollados como la NAMA TAnDem (Acción de Mitigación Nacionalmente Apropriada de Transporte Activo y gestión de la demanda) y el Conpes de Movilidad Urbana, que se encuentra en etapa de formulación avanzada. Esta política busca el desarrollo de mecanismos para implementar los proyectos con los gobiernos subnacionales, la integración con los sistemas de transporte, masivos y estratégicos, el uso de sistemas de información, entre otros objetivos.

- **Proyecto EcoLogistics: Transporte de carga bajo en carbono para ciudades sostenibles.**

Con un presupuesto de 3,2 millones de euros y financiado por la Iniciativa Internacional del Clima (IKI), del Ministerio Federal de Medio Ambiente, Protección de la Naturaleza y Seguridad Nuclear de Alemania (BMU) y ejecutado por ICLEI América del Sur, el proyecto EcoLogistics (transporte de carga bajo en carbono para ciudades sostenibles) apoyará a ciudades piloto en Argentina y Colombia en el desarrollo e implementación de planes sustentables de transporte urbano por medio de la creación de capacidades de las partes interesadas.



A la fecha, se viene desarrollando la etapa 1 del proyecto en Bogotá, Manizales y el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, ciudades seleccionadas como piloto para el proyecto. Esta etapa contempla la caracterización y diagnóstico del sector logístico de carga urbana, la identificación de los proyectos piloto posibles a desarrollar y la puesta en marcha de generación de capacidades técnicas con los stakeholders para la determinación de una línea base de emisión de GEI muestral.

- **UrbanLEDS II**

Con un presupuesto de 8 millones de euros, UrbanLEDS II (Proyecto Acelerando Estrategias de Desarrollo Urbano Bajo en Carbono) es financiado por la Comisión Europea y ejecutado por ICLEI América del Sur y ONU-Hábitat. Este proyecto busca contribuir a la reducción de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en municipios y regiones metropolitanas a través de la promoción de estrategias urbanas de bajo carbono, mediante la creación de instrumentos políticos, institucionales, técnicos y financieros en cuatro nuevos países (Bangladesh, Colombia, Laos y Ruanda) que se sumarán a los países participantes del primer ciclo del proyecto (Sudáfrica, Brasil, India e Indonesia).

A la fecha, las ciudades seleccionadas para hacer parte del proyecto en Colombia son Cali, Ibagué, Área Metropolitana del Valle de Aburrá, Cartago, Tópaga, Valledupar y Manizales. El proyecto apoya a estas ciudades

con la realización de un diagnóstico del contexto local frente a las políticas e iniciativas existentes con sinergias al cambio climático; capacitaciones técnicas para temas relacionados con la reducción de emisiones de GEI y vulnerabilidades climáticas; apoyo para la elaboración de modelos de negocios y financiamiento para medidas de mitigación y adaptación; intercambios con otras ciudades; y divulgación de buenas prácticas en eventos y conferencias, nacional, regional e internacionalmente.

- **Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica**

Se estructuró, junto con los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Minas y Energía, la Unidad de Planeación Minero Energética (UPME) y DNP, la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (ENME), para impulsar la masificación de vehículos eléctricos en el país.

Esta estrategia busca abordar las soluciones a temas relacionados con: articulación nación – territorios, definición de metas claras y vinculantes (diferenciadamente por segmentos de transporte: transporte público buses y taxis, oficiales, particulares, carga, etc.), lineamientos de política en materia de ordenamiento territorial, lineamientos de política en aspectos técnicos para el adecuado ingreso de la tecnología y el proceso de masificación, tarifa energía eléctrica, incentivos e impactos fiscales, entre otros.

- Política Nacional de Movilidad Activa

Se está estructurando una política integral para promover y masificar el uso de la bicicleta y la caminata en el territorio nacional. Esta política contempla la articulación con algunos instrumentos ya desarrollados como la NAMA TAnDem (Acción de Mitigación Nacionalmente Apropriada de Transporte Activo y gestión de la demanda) y el Conpes de Movilidad Urbana, que se encuentra en etapa de formulación avanzada. Esta política busca el desarrollo de mecanismos para implementar los proyectos con los gobiernos subnacionales, la integración con los sistemas de transporte, masivos y estratégicos, el uso de sistemas de información, entre otros objetivos.

- Flota de buses eléctricos: SITM-MIO

Igualmente, se compró la primera flota de buses eléctricos de un Sistema Integrado de Transporte Masivo en Colombia, los cuales comenzaron a operar en el SITM-MIO de Cali el 10 de Septiembre de 2019. Se trata de los primeros 26 buses eléctricos —marca Sunwin— de la nueva flota del Masivo Integrado de Occidente (MIO) de un total de 125 vehículos eléctricos que entrarán a fortalecer la operación del sistema a finales de 2019 e inicios de 2020.

El SITM – Metroplús (Medellín), es colíder en avances para implementar un componente eléctrico en la transición de los sistemas de



transporte público hacia las tecnologías más limpias y adjudicó al CONSORCIO GREEN MEDALLIN por un valor de \$75.160 millones de pesos, la adquisición de 64 buses marca BYD padrones para 80 pasajeros 100% eléctricos, el suministro y puesta en funcionamiento de 16 cargadores. A esta flota actualmente se le realiza el alistamiento requerido en Medellín y entrará a operar entre los meses de noviembre y diciembre de 2019.

Con el mismo objetivo, entraron en operación 131 buses nuevos (32 articulados duales, 30 busetones y 69 padrones) con tecno-

logía Euro VI a gas natural vehicular para el SITM - Transcaribe Cartagena (Bolívar), tras la autorización de la exclusión del IVA para la adquisición que generó un ahorro de \$16.580 millones de pesos.

Los 44 nuevos buses para Transcaribe (Cartagena) tuvieron una inversión de \$87.200 millones aproximadamente.



promover el sentido de pertenencia y apropiación de los usuarios de Transcaribe S.A., en el cual de manera simbólica se entregaron a los líderes de las comunidades beneficiadas, las llaves de los 131 buses nuevos que entraron a operar en seis rutas nuevas, completando el 45 % de la implementación de rutas para todo el sistema

→ GESTIÓN RELEVANTE

- Se logró dentro de la Ley de Financiamiento – Ley 1943 de diciembre de 2018 - la exención del IVA para los vehículos de servicio público de carga y para los sistemas de transporte de pasajeros que incorporen tecnologías ambientalmente amigables, es decir que cumplan con el reto de cero o bajas emisiones, lo que contribuye a hacer más sostenible los sistemas.
- El 11 de julio del presente año en el Ministerio de Transporte se realizó un taller de socialización de los artículos del Plan Nacional de Desarrollo “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, adoptado mediante la Ley 1955 de mayo de 2019, con la participación de todos los entes Gestores de los SITM y SETP, en el cual por parte del viceministro de Transporte, la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible y el DNP se dieron a conocer la aplicación de los artículos que involucran los Sistemas para lograr sus sostenibilidad y los pasos a seguir por todos los actores.

Con la adquisición de esta nueva flota, entraron en operación seis nuevas rutas completándose de esta forma 21 rutas que circulan por toda la ciudad, distribuidas así: 9 rutas alimentadoras, 4 troncales, 6 pre-troncales y 2 circulares, permitiendo la conectividad de 90 barrios en toda la ciudad.

Así mismo, los pasajeros adicionales por la entrada de estas seis nuevas rutas son en

promedio de 22.000 usuarios día/hábil, con una población beneficiada de 40.000 habitantes, obteniendo de esta forma un incremento del 19% con respecto a la demanda promedio total del sistema, la cual hoy en día se registra en 128.000 pasajeros día hábil en 36.2 km en operación.

El 15 de marzo de 2019, se realizó un acto emblemático en Cartagena de Indias, para

Objetivo 2: Sistemas de transporte de pasajeros competitivos y de calidad

Busca fortalecer los sistemas de transporte de pasajeros como un servicio público esencial que supla las necesidades de los usuarios y contribuya al goce efectivo de los derechos ciudadanos.

→ LOGROS DESTACADOS

Sistemas de Transporte Público cofinanciados por la Nación

En la ley 1955 de 2019, PND 2018-2022, se plasmó el apoyo de la Nación para fortalecer los sistemas de transporte de pasajeros como un servicio público que sirva las necesidades de movilidad de los usuarios y contribuya al goce efectivo de los derechos ciudadanos. Esto incluye un paquete de alternativas en artículos que ofrecen herramientas para dar sostenibilidad a la operación de los sistemas con base en criterios de calidad en la prestación del servicio, control a la ilegalidad e informalidad, y apoyando la política nacional de movilidad urbana en los procesos de renegociación de los contratos de concesión de operación, lo anterior como parte de un modelo integral de sostenibilidad.

Para transformar y mejorar la prestación de servicio público de transporte, el Gobierno nacional fortalecerá mediante convenios de cofinanciación, la infraestructura vial de los sistemas de transporte público urbano y alcanzar 1.197 km intervenidos para el año 2022.

Para cumplir este objetivo y dinamizar la implementación de los Sistemas de Transporte Cofinanciados por la Nación, se ha avanzado en la construcción de infraestructura vial destinada a los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) en Santa Marta, Pasto, Popayán, Armenia, Neiva, Sincelejo, Valledupar y Montería y de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) de Cartagena (Transcaribe), Cali (MIO), Bucaramanga (Metrolínea), Medellín (Metroplús) y Soacha Fases II & III (TransMilenio).

Entre el 7 de agosto y el 30 de Septiembre de 2019 se han realizado desembolsos de la Nación por \$253.996 millones de pesos en la implementación de Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP). Incluye los SETP de Montería, Popayán, Pasto, Armenia, Neiva, Sincelejo y Valledupar; y los SITM de Cartagena, Cali, Bucaramanga, Valle de Aburrá y Soacha, distribuidos así: \$ 109.596 millones en los SITM y \$ 144.400 millones SETP.

Documento CONPES 3946

En septiembre de 2018 se aprobó el documento CONPES 3946, que modifica el documento CONPES 3657 “Concepto favorable de la Nación para contratar empréstitos exter-

nos con bancos u organismos multilaterales, entidades de fomento o gobiernos hasta por la suma de US\$2.006 millones de dólares o su equivalente en otras monedas, destinados a financiar parcialmente los aportes de la Nación a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP)”, garantizando la financiación del Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo hasta el año 2020 y la Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) hasta el 2019. Con este documento se adicionó hasta el mes de septiembre de 2020 el contrato de préstamo BIRF 8083-CO, suscrito entre la Nación y el Banco Mundial, para la financiación parcial de los aportes de la Nación a los proyectos SITM del Valle de Aburrá y del área Metropolitana de Bucaramanga, así como los SETP de Sincelejo y Valledupar.

A continuación, se detallan datos de interés sobre algunas de las principales obras:

- Implementación de los SETP

SETP – Neiva (Huila)



En diciembre de 2018 entró en funcionamiento el Intercambiador Vial de la Carrera 16 por avenida La Toma, obra que incluyó tres puentes, dos retornos sobre la conocida Avenida La Toma

(al oriente y occidente) y un paso elevado sobre la carrera 16 con una longitud de 160

metros, siendo éste el más largo construido en la ciudad.

El intercambiador vial ha mejorado la movilidad del nororiente de Neiva, reduciendo los tiempos de desplazamiento del norte y oriente hacia el centro administrativo, optimizando el recorrido de rutas del Sistema Estratégico de Transporte Público (cerca de cuatro minutos de 11.500 viajes diarios en promedio); además ofrece soluciones integrales de desplazamientos a peatones, ciclistas y habitantes del sector.

En ejecución se encuentra el Intercambiador de la Universidad Surcolombiana (USCO), el cual cuenta con un avance del 78% e inversión total de \$29.000 millones de pesos. También se encuentran en ejecución las obras de rehabilitación vial para rutas estratégicas del SETP Fases IV, V, VI y VII, por una inversión total de \$48.000 millones de pesos.

Durante el proceso de construcción del intercambiador de la Carrera 16 se generaron 800 empleos directos y 1200 indirectos. La obra se ejecutó con una inversión cercana a los \$37.000 millones de pesos.



SETP - Montería Ciudad Amable – Montería (Córdoba)



Para el SETP de Montería avanza en obras que tienen el potencial de beneficiar a cerca de 198.000 habitantes de sus zonas de influencia. Estas obras incluyen la construcción del Puente Vehicular

ubicado en la Av. Circunvalar con Calle 29, puentes peatonales e intercambiador vial en la Av. Circunvalar con Cra. 1, vías, andenes y espacio público, Paraderos con Espacio Público, terminando un paquete de obras que le han sumado al desarrollo de los componentes de infraestructura para completar una red de transporte que dé prioridad a los usuarios y servicios del SETP de la ciudad.

En diciembre de 2018 se inauguró el Centro Integrado de Servicio al Ciudadano (CISC) Centro Verde. Este centro busca descentralizar los servicios y reducir el número de viajes ineficientes, y se encuentra adecuado para ofrecer servicios de la alcaldía, el ente gestor del SETP Montería Amable, auditorio, oficinas del SISBEN y secretaría de Salud. La entrada de operación del Centro Verde permite la desconcentración de servicios y reducir la necesidad de viajes en la ciudad. El proyecto presentó una inversión total de \$13.690 millones de pesos.

De manera complementaria se dio inicio a la ejecución de importantes obras que se enmarcan en el proyecto de implementación del SETP Montería Ciudad Amable.

Para 2020 se espera invertir 47.000 millones de pesos en obras en ejecución y proyectadas del SETP de Montería.

De estas obras están por entregarse:

- Suministro, instalación y mantenimiento de paraderos: 75 paraderos M10 y 150 paraderos tipo colombina, por un valor de \$4.356 millones de pesos se entregó en Agosto de 2019. Esta obra beneficiará a la totalidad de los usuarios del Transporte Público en la ciudad que son 77.000 pasajeros en día hábil.
- Construcción Centro Integrado de Servicio al Ciudadano (CISC), punto de descentralización zona sur Robinson Pitala en casa justicia: El punto de descentralización Robinson Pitalua está ubicado en la comuna 4, sur occidente de la ciudad, zona que se ha convertido en un polo de desarrollo en lo referente a estratos 1 – 2. La inversión de la Nación en este proyecto fue de \$818 millones



SETP – Sincelejo (Sucre)



Se contrataron obras de construcción de obras viales y espacio público, las cuales iniciaron ejecución en febrero de 2019. Estas obras beneficiarán a los usuarios del

Transporte Público del municipio de Sincelejo (aprox. 8000 viajes/día), mejorando las condiciones de tiempo y comodidad de sus recorridos. Así mismo, con la construcción de los paraderos con espacio público (PEP), se mejoran las condiciones de accesibilidad de los usuarios, a través de infraestructura segura y de calidad que integra a la comunidad en los parques de la Zona de Influencia Directa del sistema, en torno a actividades recreativas que enriquecen la calidad de vida en la ciudad. El proyecto incluye las siguientes obras:

- Construcción de vías y andenes del SETP en el barrio Florencia, renovación de redes de acueducto y alcantarillado y construcción de alcantarillado pluvial. El proyecto programa su finalización en agosto de 2020 e incluye la construcción de 1,9 km de vías.
- Reconstrucción de vías y andenes de la calle Universidad de Sucre, renovación de redes de acueducto y alcantarillado, construcción de alcantarillado pluvial y reconstrucción de losas de pavimento del Sistema en tramos de las rutas del SETP. La obra pretende la reconstrucción de 1 km de vías y andenes, y se espera que finalice en febrero de 2020.

- Construcción de los Paraderos con Espacio Público (PEP) El Cabrero, Salvador y Sincelejito. Se espera que las obras finalicen en noviembre de 2019, sumando la intervención de 3.700 m² de espacio público para el uso de la comunidad.

INVERSIÓN: Obras para el SETP – Sincelejo (Sucre) por \$39.000 millones de pesos aproximadamente.



SETP – Santa Marta



Se destacan los puentes vehiculares en doble calzada sobre el Río Manzanares en las Carreteras 4ta y 5ta, como también la rehabilitación y adecuación del corredor vial urbano de la Calle 29 (Av. del río) entre estas carreteras, obras que han mejorado notoriamente la movilidad y flujos entre el sur y norte de la ciudad.

Entre 2018 y 2020 se invertirán aproximadamente 33.000 millones de pesos en obras para el SETP de Santa Marta.



SETP – Valledupar



Obras viales claves terminadas en las principales vías de la ciudad entre las que se encuentran la Av. 450 años, entre la Av. Los Militares y los Av. 450 años; Av. Fundación entre la Glorieta El Obelisco y la Cra 12, y en la Av. Simón Bolívar entre las Glorietas Terminal y La Ceiba; se han realizado a través de la priorización de infraestructura de transporte que servirá para la operación de rutas estratégicas del SETP.

El SETP de Valledupar tiene proyectadas inversiones en obras por aproximadamente 50.000 millones de pesos para los primeros dos años de Gobierno.



SETP – Armenia



En el centro de Armenia, se adelantan obras de rehabilitación vial en tres tramos de la concurrida Carrera 19. Amable, ente Gestor del SETP, estructura, con la asistencia técnica y acompañamiento de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible del Ministerio de Transporte, los proyectos del Puente Los Quindos en la Cl. 50 – T3, Terminal Ruta Puerto Espejo, Paradero con Espacio Público (PEP), hospital San Juan de Dios.

INVERSIÓN: Obras para el SETP – Armenia (Quindío) proyectadas durante los primeros 18 meses de gobierno por \$24.000 millones de pesos aproximadamente.



SETP – Popayán



Obras viales en ejecución y proyectadas que incluyen construcción y renovación de espacio público y paraderos con espacio público (PEP) a lo largo de tramos que son claves para la operación que tendrá el SETP que implementa en la ciudad blanca el ente gestor Movilidad Futura.

INVERSIÓN: Obras para el SETP – Popayán (Cauca) durante los primeros 2 años de gobierno por \$36.000 millones de pesos aproximadamente.

SETP – Pasto



La adecuación de los Patios - Taller es un componente fundamental que requiere la operación del SETP de Pasto. Durante este periodo Avante, ente gestor del sistema, estructuró la intervención de tres Patios - Taller (Aranda, Mijitayo, y Briceño). Avanza la ejecución del contrato de Señalética - Fase II y la estructuración de intervenciones viales y de espacio público en la Carrera 27 (Fases II y III).

Durante los primeros dos años de gobierno se destinaron 14.000 millones de pesos para obras del SETP de Pasto.



- Implementación de los SITM

SITM – Transcaribe (Cartagena)



Respecto a la ejecución de la infraestructura del SITM de Cartagena, en diciembre de 2018, Transcaribe S.A. suscribió el acta de inicio para la construcción de vías de pre-carga (Alimentadoras y Complementarias), con las que se intervendrán 17.2 km de vías urbanas, necesarias para el buen desarrollo y operación del sistema de transporte. Estas obras tienen programada su ejecución hasta marzo de 2020, y presentan un avance en la intervención vial de 65% en las Rutas Alimentadoras y 40% en la Rutas Complementarias.

INVERSIÓN: \$50.000 millones de pesos, aportes de la Nación incluidos en el convenio de cofinanciación establecido con el Distrito de Cartagena.



SITM – MIO (Cali)



A la infraestructura que renovó la ciudad se suman obras que contribuirán a la renovación urbana y a mejorar las condiciones de movilidad del MIO, de manera especial en el sur y oriente de Cali.

Mediante el convenio de cofinanciación con que se construyen las obras del MIO, se invierten \$102.000 millones de pesos del municipio y \$238.000 millones de pesos de la Nación en las principales obras en ejecución, entre las que se destacan la Terminales Simón Bolívar y Aguablanca.



SITM – Metrolínea (Área Metropolitana de Bucaramanga)



Con la construcción de los Portales de Piedecuesta y Norte, se contarán con obras claves para la operación y el servicio en los componentes troncal y de alimentación del sistema en dos zonas claves de la ciudad.

INVERSIÓN: En 2019 avanzan obras claves para la operación de Metrolínea, en los Portales de Piedecuesta y Norte, sumando una inversión de 70.000 millones de pesos, con avances del 89% y 72%, respectivamente.

SITM – Metroplús (Área Metropolitana del Valle de Aburrá)



Inversión que se realiza para completar la red troncal del sistema pendiente y que beneficiará a los usuarios del Sistema en los municipios de Envigado, Itagüí y Medellín.

Las obras de la Calle 12 Sur, que tienen una inversión de 41.835 millones de pesos, presentan un avance del 56%. Para 2020 Metroplús tiene proyectado iniciar las obras de las estaciones Calle 12 Sur y Envigado, por \$35.000 millones de pesos.

SITM – TransMilenio (Bogotá)



Para mejorar la calidad del servicio y competitividad de TransMilenio, el 2 de noviembre de 2018 se adjudicó la licitación para la renovación de la flota de las Fases I y II, que tenía por objeto la llegada de 1.441 vehículos nuevos (67% serán buses biarticulados y 33% restante articulados), lo que está permitiendo mejorar la capacidad del sistema y el ingreso de tecnologías más limpias.

Este modelo de negocio implementado por primera vez en Colombia separa el proceso de contratación en dos componentes: Provisión de los buses y operación y manteni-

miento de la flota y patio talleres. Esto minimiza el riesgo de la operación e incentiva la mejor calidad en la prestación del servicio.

La inversión para adquisición de los buses es del orden de 1.6 billones de pesos y el costo de la operación y mantenimiento de la flota es cercana a 5.5 billones de pesos a lo largo de la vida útil de los vehículos.

Con los seis patios adjudicados, avanza desde junio de 2019 el ingreso a la operación del sistema de los 1.441 buses nuevos, de los cuales 741 vehículos son a gas natural vehicular (tecnología Euro VI) y 700 a diésel con filtro (tecnología Euro V), los cuales entrarán en su totalidad a la operación de TransMilenio durante el primer semestre de 2020.



SITM – TransMilenio (Soacha – Fases II y III).



El 21 de diciembre de 2018 se firmó el contrato de consultoría 1289 de 2018 entre la Secretaría de Movilidad de Soacha y el CONSORCIO GITS - SOACHA 2018, con objeto; "Formulación del estudio para la reestructuración técnica, legal y financiera del transporte público colectivo urbano e interurbano que opera al interior del municipio de Soacha, sobre el corredor Soacha-Bogotá y en su área de influencia directa", para actualizar los requerimientos de racionalización de servicios de transporte en el corredor de la Autopista Sur (termina ejecución segundo semestre de 2019).

Gestión:

- Durante 2019 se continuó la ejecución del contrato Interadministrativo con la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN) cuyo objeto es: "Realizar la optimización, actualización y complementación a los estudios y diseños de la fase II y III de la extensión NQS del Sistema TransMilenio en el municipio de Soacha".
- Se ejecutó el contrato para el diseño de la operación de crédito a realizarse para la ejecución de las obras.
- Continua la ejecución del contrato interadministrativo con la Empresa Inmobiliaria y de Servicios Logísticos de Cundinamarca (EIC) por \$1.750 millones de pesos, cuyo

objetos es: "Realizar la optimización de los insumos socio-prediales y la adquisición de los predios en las etapas de enajenación voluntaria y expropiación judicial o administrativa en caso de que se requiera, conforme a la normatividad sobre la materia, respecto a los predios que conforman el proyecto extensión de la troncal NQS del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Bogotá D.C. en el municipio de Soacha Fases II y III".

- Mesas de trabajo con la ANI, encargado a través del concesionario Vía 40, del co-

redor Bogotá – Girardot para acordar la construcción de los puentes peatonales en el área de influencia del proyecto.

Finalmente, es importante mencionar que para los SITM Transmilenio (Bogotá Fases I, II y III Soacha – Fase I), Megabús (AM de Centro Occidente en Pereira) y Transmetro (AM de Barranquilla) se ejecutó el 100% de los recursos de cofinanciación de la Nación destinados para la implementación de estos Sistemas Integrados de Transporte Masivo de acuerdo a sus documentos CONPES y Convenios de Cofinanciación suscritos.



• Incremento del número de pasajeros

Troncales Alimentadoras de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) – Tramo 1



Adicionalmente, desde el 14 de noviembre de 2018 se firmó, entre la Nación y el Distrito Capital, el Convenio de Cofinanciación para la construcción de las Troncales Alimentadoras, componente

integral de la PLMB – Tramo 1, las cuales corresponden a las troncales de la Av. 68 (Desde la Carrera. 7 hasta la Auto-sur con una longitud de 17 km) y la Av. Ciudad de Cali (Desde Av. Américas hasta la Av. Circunvalar del Sur –límites con el Municipio de Soacha-, con una longitud de 7.3 km). Este convenio comprende aportes del orden de \$4,6 billones de pesos de 2017 (\$ 4,02 billones de inversión de la Nación entre 2021 y 2038 y \$665 mil millones del Distrito - cifras en millones de pesos constantes 2017).

Dentro del componente troncal de la PLMB-Tramo 1, se incluyen las troncales complementarias, correspondientes a la Carrera 7 (desde Calle 32 hasta Calle 200 con una longitud de 19.2 km) y la extensión de la Troncal Av. Caracas (desde Estación Los Molinos hasta el Portal Usme, con una longitud de 3.2 km), las cuales suman \$2.5 billones de inversión exclusiva del Distrito.

Entre troncales alimentadoras y complementarias de la PLMB, se invertirá un total de 7.2

billones de pesos en aportes (Nación 4 billones y Distrito 3,2 billones). Es decir, que la PLMB – Tramo 1 y sus troncales alimentadoras y complementarias suman un total \$29 billones de pesos en aportes, de los cuales la Nación financiará \$19 billones de pesos. A continuación se presentan los tramos del proyecto integral PLMB – Tramo 1:

Proyecto integral de la PLMB - Tramo 1, troncales alimentadoras y complementarias:

Componente férreo: 24 Km

Componente troncal: 46,8 Km

- Troncales Alimentadoras: **24,3 Km**
 - Av. 68 desde la Carrera 7 hasta la Autopista Sur: 17 Km
 - Av. Ciudad de Cali desde la Av. de las Américas hasta la Av. Circunvalar del Sur: 7,3 Km
- Troncales Complementarias: **22,5 Km**
 - Av. Caracas desde la estación de Molinos hasta el Portal Usme: **3,2 km**
 - Carrera Séptima desde la Calle 32 hasta la Calle 200: **19,2 Km**

Total: 70,8 Km de SITM Metro – Bogotá

La Primera Línea del Metro de Bogotá Tramo 1 contará con aportes totales que ascienden a \$22,3 billones. De esta suma, \$15,14 billones corresponden a la Nación y \$7,18 billones al Distrito.

Primera Línea del Metro de Bogotá PLMB –Tramo 1



Para este proyecto, durante el mes de marzo de 2019 se conformó lista corta con 6 consorcios internacionales precalificados para participar en la construcción y operación de la PLMB – Tramo 1, proyecto

que cuenta con una inversión aproximada de \$22,3 billones de pesos, \$15,1 billones de la Nación y \$7,2 billones del Distrito para su componente Ferrero (Tramo 1) de 24 km (cifras en millones de pesos constantes 2017).

En junio, a través de proceso de la Banca Multilateral (Banco Interamericano de Desarrollo, BID; Banco Mundial y; Banco Europeo de Inversiones, BEI) el Gobierno Distrital abrió el proceso de licitación de la concesión integral del proyecto, contrató que se adjudicó el 17 de octubre de 2019 al consorcio APCA Transmimetro.

Las principales actividades a cargo de la concesión son:

- i) Financiación, estudios y diseños de detalle, ejecución de las obras, la operación y el mantenimiento del proyecto y la reversión de la infraestructura correspondiente a la PLMB – Tramo 1
- ii) Financiación, diseño, instalación, suministro, pruebas, puesta en marcha, operación, reposición, mantenimiento y reversión del material rodante y de los sistemas metro-ferroviarios
- iii) Prestación del servicio público de transporte férreo de pasajeros en Bogotá, a través de la PLMB – Tramo 1.

El contrato se firmará en diciembre de 2019. Este proceso de Licitación Pública Internacional incluyó a seis consorcios precalificados: Consorcio Metro de Bogotá, APCA Metro Capital, Consorcio Sunrise, APCA TransMimetro, Consorcio Línea 1 y Unión Metro Capital. A continuación se desagregan las empresas que los conformaron:



Nombre del solicitante	Empresas que lo conforman
Consorcio Metro de Bogotá	<ul style="list-style-type: none"> • FCC concesiones de infraestructura, s.l.u • Carso infraestructura y construcción s.a. de c.v. • Promotora del desarrollo de américa latina, s.a. de c.v.
APCA Metro Capital	<ul style="list-style-type: none"> • Controladora de Operaciones de Infraestructura, S.A. DC.UV. • ICA constructora, S.A. DC.UV. • Power China International Group Limited Sucursal Colombia • Siemens Project Ventures GmbH • Strukton Integrale Projecten B.C
Consorcio Sunrise	<ul style="list-style-type: none"> • Acciona Construcción S.A. • Impregilo International Infrastructures N.V. • Ansaldo STS S p.A. • Hitachi Rail Italy S.p.A
APCA Transmilenio	<ul style="list-style-type: none"> • Acciona Construcción S.A. • Impregilo International Infrastructures N.V. • Ansaldo STS S p.A. • Hitachi Rail Italy S.p.A
Consorcio Línea 1	<ul style="list-style-type: none"> • Obrasco Huarte Laín S.A. Sucursal Colombia • Andrade Gutiérrez Engenharia S.A. Sucursal Colombia • Camargo Correa Infra constucoes S.A • CCR S.A
Unión Metro Capital	<ul style="list-style-type: none"> • Sacyr Concesiones Colombia S.A.S • Hyundai Engineering & Construction Co Ltd Sucursal Colombia • STOA S.A. • Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles CAF Colombia S.A.S.

- Es importante mencionar que se avanza en el proceso de contratación de “la interventoría integral al Contrato de Concesión que resulte del Proceso de Selección GT-LPI-001-2018 adelantado por la Empresa Metro de Bogotá.”

Desde agosto de 2018 a la fecha, el gobierno Nacional ha contribuido al cumplimiento de los siguientes hitos para el proyecto PLMB – Tramo 1:

- Documento Conpes 3961 del 28 de mayo de 2019 que define los lineamientos de política de riesgo contractual del estado para proyectos de sistemas férreos de pasajeros cofinanciados por la Nación. Este Documento Conpes contribuye a la identificación y asignación de riesgos tanto para la PLMB como para el RegioTram de Occidente.
- Decreto 1110 del 21 de junio de 2019, para reglamentar parcialmente el artículo 107 de la Ley 1955 de 2019 (PND), que permite el otorgamiento de la garantía de la Nación a las operaciones de financiamiento externo e interno que realicen las entidades territoriales y sus descentralizadas, en el marco de la cofinanciación de sistemas de transporte público colectivo y masivo que sean desarrollados por medio de contratos de concesión (entre otras se incluyen títulos de deuda pública y de títulos valores como mecanismos de pago).
- En conjunto con el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, se elaboró Aden-

da No. 1 del Documento CONPES 3923: La Garantía soberana otorgada por la Nación también contempla los títulos valores y los títulos de deuda pública emitidos por la EMB, como mecanismos de pago al contratista de la PLMB – tramo 1; sin

modificar el cupo de endeudamiento de hasta 7,8 billones de pesos constantes de diciembre de 2017 que puede ser garantizado conforme al concepto favorable del Documento CONPES 3923 y la Comisión Interparlamentaria de Crédito Público.



Proyecto RegioTram de Occidente – Región Capital



Para el proyecto RegioTram de Occidente, conforme al Documento CONPES 3902 de 2017 y al convenio de Cofinanciación firmado entre la Nación y Cundinamarca, se tiene un total de aportes de \$1,916 bi-

llones de pesos constantes de 2017 (Nación: \$1,322 billones y Departamento: \$594.000 millones). Con base en los resultados del estudio de demanda potencial, se adelanta la Estructuración técnica, legal y financiera del proyecto RegioTram de Occidente. Este proyecto de transporte conectará el Distrito con los municipios de Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá. Este proyecto se conectará con la PLMB – Tramo 1.

Documento CONPES 3961 del 28 de mayo de 2019, mencionado previamente para el proyecto PLMB, define los lineamientos de política de riesgo contractual del estado para proyectos de sistemas férreos de pasajeros cofinanciados por la Nación, entre los que se encuentra el proyecto RegioTram de Occidente de la Región Capital.

El 26 de junio de 2019, el Invías, la ANI y la Empresa Férrea Regional (EFR) suscribieron convenio interadministrativo cuyo objeto es “Entregar al departamento de Cundinamarca el corredor férreo Bogotá – Facatativá desde el K0+582 al K40+374.20 para su administración, mantenimiento, control y operación en desarrollo del proyecto RegioTram de Occidente”.

Así como para la PLMB, el Decreto 1110 del 21 de junio de 2019 también aplica para el RegioTram de Occidente, ya que permite el otorgamiento de la garantía de la Nación a las operaciones de financiamiento externo e interno que realicen las entidades territoriales y sus descentralizadas, en el marco de la cofinanciación de sistemas de transporte público colectivo y masivo que sean desarrollados por medio de contratos de concesión (entre otras se incluyen títulos de deuda pública y de títulos valores como mecanismos de pago).

El 12 de agosto de 2019, el Ministerio de Transporte emitió pronunciamiento favorable para la definición propuesta sobre las zonas de seguridad, retiro, protección y reserva para el proyecto RegioTram de Occidente, de conformidad con lo establecido en el artículo 301 de la Ley 1955 de 2019.

El 13 de agosto de 2019, la ANI emitió pronunciamiento favorable con respecto a la propuesta presentada por la EFR para la individualización de las áreas del KM05 y de su correspondiente acceso desde el tramo que se dirige a Belencito, por cuanto cumple satisfactoriamente conforme a las exigencias solicitadas en la instancia previa a la publicación de pliegos del Proyecto RegioTram de Occidente. En consecuencia, el concesionario de este proyecto deberá dar cumplimiento a las exigencias de la ANI durante los estudios de detalles y la construcción del mismo.

El Invías emitió pronunciamiento favorable con respecto a la propuesta presentada por

la EFR para la individualización de las áreas y longitudes de los talleres y cocheras, ubicados en el predio del Corzo, requeridas para el desarrollo del proyecto.

En estudio la propuesta de modificación del convenio de cofinanciación para incluir el Patrimonio Autónomo para la titularizar los recursos de vigencias futuras.

Estado del proyecto:

La EFR adelanta el proceso para contratar (Licitación pública) para concesión integral para que el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo todas las actividades necesarias para la financiación, Estudios y Diseños, Gestión Predial, Gestión Ambiental y Social, ejecución de las Obras de Construcción, las Obras de la Fase Previa, las Obras de Adecuación y Reparación de Desvíos, las Obras para Redes, la Operación, el Mantenimiento y la Reversión de la infraestructura correspondiente al Proyecto RegioTram de Occidente, así como la financiación, diseño, instalación, suministro, pruebas, puesta en marcha, Operación, reposición, Mantenimiento y Reversión del Material Rodante y de los Sistemas Ferroviarios de Señalización y la prestación del servicio público de transporte férreo de pasajeros, incluyendo su recaudo.

- Valor: **\$3,43 billones de pesos**
- Duración concesión: **26 años**

Cronograma contractual:

Se estima adjudicar el contrato de la concesión en diciembre de 2019. A la fecha los concursantes preparan propuestas el contrato en diciembre del presente año.

Así mismo, se tiene que la EFR presentó al Ministerio de Hacienda y Crédito Público y al Ministerio de Transporte, solicitud de modificación del Convenio de Cofinanciación para el Proyecto Regiotram de Occidente, en el sentido de incluir el material rodante como componente elegible de la cofinanciación, manteniendo el proyecto conforme al documento CONPES 3902 de 2017.

- Seguimiento al desarrollo de la consultoría para la Estructuración técnica, legal y financiera del proyecto Regiotram de Occidente.
- Seguimiento al proceso pre-contractual para la concesión integral del proyecto Regiotram de Occidente.

“Hemos venido trabajando con todos los entes gestores de los sistemas de transportes para lograr la sostenibilidad, efectividad y cobertura de manera que montemos a los colombianos en el transporte público”, Ángela María Orozco, Ministra de Transporte.



Objetivo 3: Financiamiento para la movilidad eficiente

Establecer mecanismos de financiación para soluciones de movilidad de calidad.

→ LOGROS DESTACADOS

• Sostenibilidad del SITM - MIO

Con el propósito de lograr la sostenibilidad del sistema MIO, Metro Cali S.A. y la Alcaldía de Cali suscribieron un plan de acción, del cual sobresale el proyecto integral fuentes de financiación para la sostenibilidad del sistema MIO:

- Con base en las fuentes de financiación establecidas en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, y otras fuentes de subsidio cruzado hacia el transporte masivo de otros modos de transporte, que generan impactos negativos como el vehículo particular, se adoptó el Acuerdo No. 0452 del 7 de diciembre de 2018, “por el cual se conceden, modifican y destinan unas rentas dirigidas al financiamiento integral del sistema integrado de transporte masivo SITM MIO, se concede una autorización y se dictan otras disposiciones”. Es así como en el artículo 3° del mencionado acuerdo, fueron aprobadas las siguientes fuentes de financiación:

- Contribución por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público.
- Tasa de congestión o contaminación
- Explotación económica de estacionamiento en vía pública.
- Rentas reorientadas.
- Sobretasa a la gasolina motor corriente y extra.

• Renegociación Contratos de Operación SITM – MIO:

- En agosto de 2018, el Ente Gestor del MIO firmó el Otrosí a los contratos de operación con dos concesionarios de operación de SITM: GIT Masivo y Unimetro. A partir de este momento, GIT masivo empieza a recibir recursos del Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda (Fesde), al cumplir las metas del Decreto establecido.
- Bajo estas nuevas condiciones se logrará que mejoren sus índices de confiabilidad mediante el mantenimiento oportuno de sus vehículos, lo que permitirá reducir las salidas de buses por fallas mecánicas, cumpliendo con las frecuencias programadas por Metro Cali.
- Incluye plan de vinculación de flota a partir de la renegociación de los contratos, para la recuperación y puesta a punto de flota. Así mismo, se estipuló el Plan de vinculación de flota para la recuperación y puesta a punto de 147 vehículos entre 2019 y 2020.

• Renegociación Contratos de Operación SITP Bogotá (Componente Zonal):

Posterior a la firma del Plan Nacional de Desarrollo, Ley 1955 de 2019, en aplicación del artículo 98: Sostenibilidad de los Sistemas de Transporte, el 29 de mayo de 2019 se firmaron los Otrosíes a los Contratos de Operación de Transporte del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP) – componente zonal, entre los que se destacan los siguientes acuerdos:

- Aplicación tarifa kilómetro revisada para toda la flota.
- Reconocimiento de un componente adicional de remuneración por pasajero (primeras validaciones) hasta un monto agotable.
- Remuneración de kilómetros en vacío a partir del momento en que cada concesionario acredite la vinculación de la flota y el cumplimiento del anexo técnico.
- Implementación Evaluación Integral de la Calidad.
- Modificación metodología de cálculo pasajeros de alimentación.

Objetivo 4: Conectividad urbano-regional

Busca optimizar accesos y pasos urbanos para aumentar la competitividad, mejorar el abastecimiento y facilitar el comercio de las ciudades, así como integrar la movilidad y el ordenamiento territorial para beneficiar la oferta de servicios integrales de transporte para la ciudadanía.

LOGROS DESTACADOS

Se suscribieron convenios con Bogotá para la construcción de la Avenida Longitudinal del Occidente (ALO) en su tramo sur, y para la ampliación de los accesos por el norte de la ciudad (Accesos Norte II), proyectos que se desarrollarán bajo el esquema de asociación público privada (APP), así como el proyecto Accesos Cali y Palmira en los departamentos del Valle y Cauca, que están siendo estructurados por parte de la ANI.

Con la participación permanente del Ministerio de Transporte y desde la ANI, en conjunto con la Alcaldía Mayor de Bogotá a través del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), se surtió un proceso de evaluación de la iniciativa privada para la construcción de la Avenida Longitudinal del Occidente (ALO) de Bogotá en su tramo sur, bajo el modelo de APP, Actualmente se está a la espera del visto bueno de la secretaria jurídica de la Presidencia

de la Republica, con el fin de presentar el proyecto al Consejo de Ministros.

Esta APP busca conectar la Calle 13 (al occidente de la capital) desde Fontibón hasta la intersección Chusacá, a través de la construcción y mejoramiento de cerca de 24 kilómetros de doble calzada y una alameda de 153.000 metros cuadrados. Este proyecto también incluye una moderna ciclo ruta de más de 10 kilómetros, contribuyendo a mejorar la calidad del aire mediante el uso de la bicicleta y el alto flujo de transporte que se movilizan por este lugar.

Bajo el liderazgo del Ministerio de Transporte, a través de la ANI se estructuró el proyecto de la ampliación de los accesos a Bogotá por la Autopista Norte y la Carrera Séptima. Este se divide en dos proyectos de APP denominados Accesos al Norte de Bogotá (Accenorte) Fase I y Fase II. En el caso de la Fase I, que ampliará la Autopista Norte y la Carrera Séptima entre la calle 245 y La Caro, el proyecto se encuentra en etapa de construcción y las obras tienen un avance del 22%.

En cuanto a la Fase II, durante la presente vigencia se han realizado reuniones de socialización con los grupos de interés y se ha avanzado en los trámites requeridos ante el Gobierno Nacional para la aprobación del proyecto, dado que es prioridad mitigar los impactos en movilidad generados por los embotellamientos en este sector de la ciudad y en los municipios del área de influencia de la vía.

Respecto del proyecto Accesos Cali y Palmira, a la fecha el alcance técnico se encuentra definido y en fase final de la estructuración financiera y legal. Se realizaron y culminaron las Consultas Previas con las comunidades de San Isidro, Bocas del Palo y Dos Aguas de Cascajal; de igual manera se realizó la articulación con el Ministerio de Hacienda y DNP, para facilitar los trámites de aprobación. Por otra parte, a solicitud del DNP, se adelantó un panel de expertos para valorar los riesgos de construcción, operación y mantenimiento a ser transferidos al privado, los resultados servirán como insumo para la estimación del comparador público privado. Se espera la adjudicación de este proyecto en la vigencia 2020.

Por otro lado, el Ministerio de Transporte trabaja en conjunto con las entidades del sector, en los ajustes del borrador de lineamientos de accesos y pasos urbanos, de acuerdo a los comentarios realizados por la Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible (DIES) del DNP.

Con la implementación de esta política se espera mejorar la coordinación entre las entidades del orden nacional y territorial para el desarrollo de proyectos de infraestructura nacional con incidencia urbana, generando estrategias en cuanto a la planificación articulada, así como la reducción de los tiempos de viajes, siniestralidad y generando un desarrollo urbano más controlado alrededor de las vías.

→ GESTIÓN RELEVANTE







- Desde la Superintendencia de Transporte se creó el "Programa para la identificación de la infraestructura de abordaje de pasajeros en el servicio público de transporte intermunicipal y sus condiciones de accesibilidad", el cual tiene como finalidad no solo la identificación del grado de informalidad en que se desarrolla el servicio público de transporte terrestre y de la infraestructura misma, sino también los avances en el cumplimiento de lo previsto por la Ley 1618 de 2013 en materia de infraestructura accesible.

Para la implementación del programa se consideraron recorridos por los siete corredores logísticos de importancia estratégica para el país, atendiendo a los fines dispuestos por el artículo 69 de la Ley 1682 de 2013.

Así, la Superintendencia de Transporte hoy cuenta con una metodología para la supervisión de la infraestructura de transporte, lo cual contribuye a su mantenimiento y operación en términos de calidad y seguridad en la prestación del servicio.

- Reglamentación sobre Internación de Vehículos: Se expidió el Decreto 2453 del 27 de diciembre de 2018: "Por el cual se modifica el Título 11 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015", en relación con el término para solicitar y renovar la autorización de internación temporal de vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores con matrícula de un país vecino.

→ RETOS

Indicadores de resultado				
Indicador	Meta cuatrienio	ODS asociado (primario)	ODS asociado (secundario)	Derechos humanos asociados
Promedio de viajes en día hábil en sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación	6.000.000			Derecho a circular libremente Derecho a la vida
Ciclorred construida en sistemas de transporte cofinanciados por la Nación	255 km			Derecho a circular libremente Derecho a la vida
Infraestructura vial intervenida de los sistemas de transporte público urbano cofinanciados por la Nación	1.197 km			Derecho a circular libremente Derecho a la vida Derecho a la democracia y participación en el Gobierno

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



➤ SITUACIÓN ENCONTRADA⁹

Desde 2015, Colombia ha mejorado la calidad de la infraestructura de transporte y su acervo. La gráfica de la página siguiente "Calidad de la Infraestructura de Transporte en Colombia" muestra indicadores de calidad de infraestructura para los modos de transporte aéreo, portuario, férreo y carretero (Foro Económico Mundial, 2018). Sin embargo, a pesar de los avances en la generación de políticas para impulsar y priorizar los proyectos del sector, aún el país debe superar retos que permitan la reducción de costos logísticos, mejoras en la conectividad e impulsar el transporte intermodalidad.

9

Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”.

Frente al modo de transporte carretero, persisten las dificultades con la gestión predial, social y ambiental, que impiden finalizar los proyectos en ejecución. Las concesiones de 4G no se han desarrollado (en las diferentes etapas) de la manera prevista y el 75% de la red rural se encuentra en estado regular a malo.

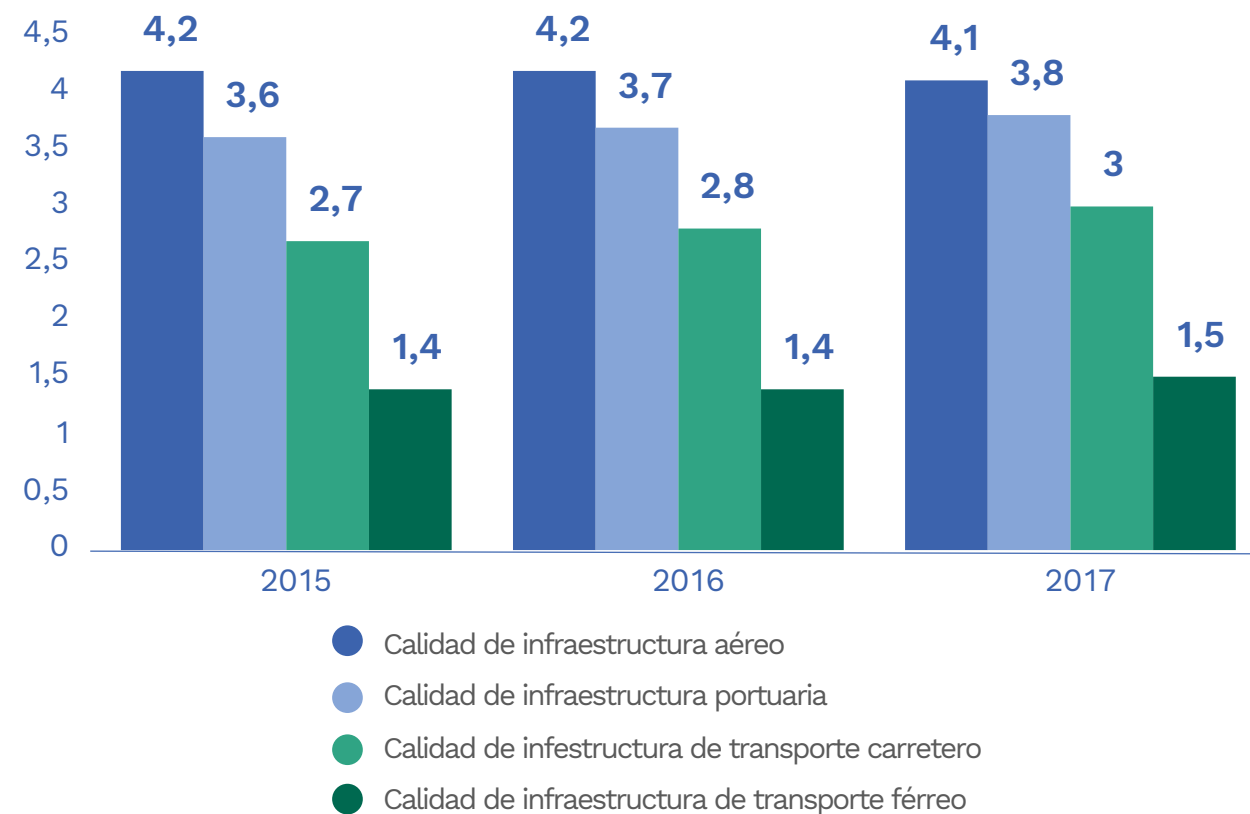
De otra parte, con más de 3.300 km de red, el modo férreo no ha contado con recursos suficientes para la reactivación integral de los corredores existentes, sumado a la ausencia de una política pública para el modo.

Si bien Colombia cuenta con más de 18.000 km de red fluvial navegable, esta red no se aprovecha debido a la baja inversión pública. La operación, aun cuando es privada, tiene bajos niveles de servicio, es insegura y se concentra en el Río Magdalena. Las embarcaciones superan en muchos casos los 50 años de antigüedad, los flujos de transporte son unidireccionales y generan mayores costos de operación, y las instalaciones de transferencia intermodal son escasas (Arcadis- Jesyca, 2015).

El modo marítimo representa para Colombia la principal conexión con las distintas economías del mundo. Más del 96% del comercio exterior se realiza a través del modo marítimo, y en este segmento, entre 2010 y 2017, se han invertido más de \$5,4 billones de pesos de 2017 en modernización de equipos, ampliación o construcción de infraestructura, lo que significó un aumento del 45% de la capacidad portuaria.

En lo relacionado con el modo aéreo, Co-

◇ Calidad de la Infraestructura de Transporte en Colombia



lombia se encuentra entre los 10 primeros países del mundo con mayor crecimiento de pasajeros y carga proyectado (7,1 %) para el periodo 2016-2040, y los aeropuertos de Bogotá, Rionegro, Cali y Barranquilla movilizaron el 99% de la carga aérea de comercio exterior, lo que demanda la constante evolución del sector aéreo en el país.

Finalmente, pero no menos importante, la edad del parque automotor incide en los bajos niveles de productividad y un aumento en los costos logísticos. En términos de la eficiencia en la operación, la productividad del parque automotor de carga en Colombia es menor a la de otros países de América Latina.

Objetivo 1: Desarrollo y promoción del Plan Maestro de Transporte hacia una intermodalidad eficiente

Se busca fortalecer el proceso de planeación y estructuración de alto nivel del Sector Transporte, por medio de mejoras en la construcción y priorización de bancos de proyectos y búsqueda de nuevas fuentes de pago, así como desarrollar una estrategia que incentive el transporte intermodal, en la que se evalúen las condiciones para la prestación del servicio, costos, tiempos y aspectos regulatorios que promuevan el desarrollo de esta actividad.

→ LOGROS DESTACADOS

Teniendo en cuenta las metas que se tienen a corto, mediano y largo plazo para el Sector Transporte, de conformidad con el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) y las recomendaciones derivadas de los módulos I y II del PMTI (enfocados en infraestructura y logística respectivamente), actualmente se está trabajando en lograr los siguientes hitos:

- **Gerencias de corredores logísticos**

Con el apoyo de la Rape Región Central, la ANSV, la ANI y el Invías, el Ministerio de

Transporte logró la vinculación de seis gerentes de corredor logístico para gestionar las acciones de articulación en cinco de los corredores de importancia estratégica para el país. Esta iniciativa se ha socializado con la comunidad logística nacional para consolidar a los gerentes como la figura responsable de la articulación de acciones para garantizar el flujo de mercancías.

Así mismo, se definió un marco estándar de actuación para estas gerencias, con lo cual se homogeniza la gestión en los corredores y se definen actividades claras y resultados esperados.

Adicionalmente, se articuló el plan de contingencia ante la temporada de cosecha de arroz en cabeza de la gerencia de corredor Bogotá – Yopal, con lo cual se desarrollaron acciones que permitieron garantizar el flujo de mercancía por el corredor.

- **Portal Logístico de Colombia**

Se rediseñó el Portal Logístico de Colombia, incluyendo información de los corredores logísticos de importancia estratégica para el país, las Alianzas Logísticas Regionales y las publicaciones del Ministerio de Transporte en el marco del programa de implementación de la Política Nacional Logística.

Adicionalmente, se desarrollaron tres tableros de control para los corredores logísticos de importancia estratégica priorizados. Estos tableros presentan indicadores de flujo de mercancías, emisiones contaminantes, incidentes presentados, capacidad de mo-

vilización de carga y costos reportados al RNDC, lo que permite contar con una herramienta para la medición de la eficiencia y el nivel de servicio del corredor logístico.

Con esta herramienta se busca mejorar la competitividad del país, por medio de la disminución de costos logísticos y la reducción del impacto ambiental del Sector Transporte. En especial, se espera que las nuevas tecnologías digitales fortalezcan la conectividad física y, con ello, minimicen los riesgos de disrupción y reduzcan los costos en el flujo de materiales y productos a lo largo de las cadenas de suministro.

Política de eficiencia portuaria

El Ministerio de Transporte se encuentra formulando un proyecto de resolución para la eficiencia portuaria que busca formalizar el mecanismo de verificación de cumplimiento a la atención de los vehículos en las terminales portuarias del país, con el fin de generar información sobre la medición de la eficiencia en las operaciones de la interfaz terrestre – marítima, y así facilitar la toma de decisiones en política portuaria.

- **Fortalecimiento del RNDC**

El Registro Nacional de Despacho de Carga (RNDC) ha demostrado su utilidad para las empresas generadoras y transportadoras del sector, funcionando como una herramienta para la gestión y la trazabilidad de sus operaciones de transporte y validación del cumplimiento de los requisitos establecidos para el transporte de carga.

Así mismo, al ser el RNDC la principal herramienta de seguimiento y generación de estadísticas para las operaciones de transporte de carga, se hace necesario establecer mecanismos para el fortalecimiento del cargue de la información, involucrando a otras entidades y actores que participan en el desarrollo del transporte de carga en el país.

Teniendo en cuenta lo anterior, se formuló un proyecto de resolución para fortalecer la herramienta, estableciendo mecanismos para el robustecimiento del sistema, involucrando a otras entidades y actores que participan en las operaciones de transporte de carga.

→ LOGROS DESTACADOS

- Competitividad portuaria: estructuración del procedimiento para la implementación del Sistema Director de Tránsito para el puerto de Buenaventura.
- Estudio de capacidad portuaria: apoyo en la creación de los términos de referencia para el estudio de capacidad portuaria que desarrolla el DNP y acompañamiento técnico en la ejecución de la consultoría.
- Reformulación de corredores logísticos: reformulación de los corredores logísticos de importancia estratégica, incluyendo características de intermodalidad, continuando así con la agenda de desarrollo logístico.



- Nuevas Alianzas Logísticas Regionales: acompañamiento continuo a las siete Alianzas Logísticas Regionales existentes. Gestión para la conformación de ALR de la Orinoquía y la ALR del Eje Cafetero.
- Mesa Logística Privada: se desarrolló la primera mesa logística con el sector privado, en donde se presentó la agenda definida para el desarrollo logístico en los próximos años y se escucharon las consi-

deraciones que tienen los grandes generadores de carga al respecto.

- Logística sostenible: en cabeza del Ministerio de Transporte, se identificaron buenas prácticas en logística sostenible desarrolladas por empresas privadas en todo el territorio nacional. Para esto se desarrolló un ejercicio en el que se visitaron las empresas líderes en implementación de soluciones sostenibles para el sector.

Objetivo 2: Reactivación del transporte ferroviario como motor de desarrollo de las regiones

Consiste en establecer e implementar la política nacional de reactivación y consolidación del transporte ferroviario de carga.

→ LOGROS DESTACADOS

Se logró la consolidación de la operación comercial y multimodal en los corredores férreos Bogotá – Belencito (Boyacá) y La Dorada (Caldas) – Chiriguaná (Cesar), este último conectando la carga con el corredor Chiriguaná – Santa Marta. En el último año se movilizaron aproximadamente 60.000 toneladas de productos como cemento, palanquilla de acero, café y bebidas entre otros. Estas vías férreas tienen capacidad para movilizar 3 millones de toneladas anuales en el corredor Bogotá - Belencito y 5 millones de toneladas año en el corredor La Dorada -Chiriguaná.

El tránsito de estos productos demuestra el gran potencial que tiene el transporte intermodal en Colombia y cómo la red férrea nacional está preparada para recibir cualquier tipo de mercancías, principalmente de grandes volúmenes, que, por lo general, tienen vocación férrea.

En este sentido, se adjudicó el mantenimiento y conservación de los 558,3 kilómetros de la vía férrea del corredor La Dorada – Chiriguaná y los 308,3 kilómetros del corredor Bogotá – Belencito. El contrato de obra pública tendrá una duración de 12 meses, contados a partir del 1 de agosto de 2019 y, de los cerca de \$96.000 millones de pesos de valor total, se destinarán \$51.300 millones de pesos aproximadamente, se destinarán al corredor La Dorada – Chiriguaná, que incluye el tramo Puerto Berrio – Cabañas y el ramal de Puerto Capulco, y \$44.700 millones aproximadamente, al Corredor Bogotá – Belencito, que incluye el tramo La Caro – Zipaquirá.

INVERSIÓN: Más de \$96.000 millones de pesos para mantenimiento y conservación de la vía férrea en los corredores La Dorada (Caldas) – Chiriguaná (Cesar) y Bogotá – Belencito (Boyacá).

Además, actualmente se está desarrollando un contrato de consultoría cuyo objeto es “Estructuración técnica, a nivel de ingenie-



ría básica avanzada del corredor férreo comprendido entre los municipios de La Dorada en el departamento de Caldas y Chiriguaná en el departamento del Cesar, con sus respectivos ramales". Con el desarrollo de este contrato se contarán con los elementos para que en la vigencia 2020 se adjudique la licitación para la administración del tramo La Dorada – Chiriguaná.

Además de ello, se espera destinar anualmente por lo menos el 15% de los recursos de inversión del Presupuesto General de la Nación del Sector Transporte al modo férreo.

"En el Gobierno Nacional le estamos apostando a desarrollar el intermodalismo e impulsar la conectividad regional y la competitividad logística mediante la infraestructura férrea, que se ha rehabilitado y que se encuentra en condiciones de operar. Invitamos a los empresarios grandes, medianos y pequeños a sumarse a esta iniciativa y conocer todos los beneficios" Ángela María Orozco, Ministra de Transporte.

• Plan Maestro Férreo

El sector transporte, en conjunto con el DNP y los integrantes de la Mesa Férrea, han trabajado en la elaboración del Plan Maestro Férreo, que será la hoja de ruta para el modo en el corto y mediano plazo. Ese documento establece los lineamientos técnicos, normativos, institucionales y regulatorios del desempeño del modo, y paralelamente desarrolla las bases generales de la planeación presupuestal, de las fuentes de financiación y de la priorización de proyectos que contribuyan al desarrollo económico del país.

→ GESTIÓN RELEVANTE

- La reactivación del modo de transporte férreo requiere del concurso de actores públicos, por lo que el Sector Transporte, el DNP y entidades de financiamiento como FDN y Findeter, con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo conformaron la Mesa Férrea, en el marco de la cual se ha logrado adelantar la elaboración del Plan Maestro Férreo y el borrador de Proyecto de Ley Férrea, la gestión de recursos de cooperación para la estructuración de proyectos férreos y la promoción del modo en las regiones del país.



Objetivo 3: Aprovechamiento de la red fluvial para el posicionamiento del modo

Pretende la implementación del Plan Maestro Fluvial, con el fin de desarrollar y promocionar las ventajas del modo en un esquema de transporte intermodal.

→ LOGROS DESTACADOS

• Mesa Fluvial

En la presente vigencia, se instaló la Mesa Fluvial la cual está conformada por entidades nacionales relacionadas con los ríos, como la Armada, tales como la Armada Nacional, Dimar, el Instituto Nacional de Vías, Planeación Nacional, Cormagdalena, Cotecmar, el Ministerio de Defensa, el Ministerio de Industria y Comercio y el Ministerio de Transporte. Además, se ha contado con la participación de la Superintendencia de Transporte y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional. En este espacio se ha venido revisando y construyendo el proyecto de Ley por el cual se expide el Código Nacional de Tránsito Fluvial y se dictan otras disposiciones.

• Modernización de la red fluvial

Lograr la conectividad con la Colombia profunda, es decir con la Colombia para la cual el río es el único medio de transporte, requiere la implementación de un desarrollo de infraestructura multimodal en los primeros afluentes del país, con énfasis en el modo fluvial.

Para ello, se aumentó la inversión del Presupuesto General de la Nación en el modo fluvial, con el propósito conectar las zonas más apartadas del país, a través del mantenimiento de los corredores fluviales y la construcción de infraestructura fluvial. La primera fase comprende la ejecución de al menos unos 15 proyectos consistentes en la atención de muelles, obras de encauzamiento y de protección, los cuales en suma beneficiarán a unas 100.000 personas.

INVERSIÓN: Para el 2020 se tiene previsto destinar \$30.000 millones de pesos del presupuesto nacional para la modernización de la red fluvial.

A 30 de septiembre del año en curso, se tienen los siguientes avances:

- Finalizó la construcción del muelle Piñuña Negro (Putumayo), el Malecón de Quibdó (Chocó) y el mantenimiento y estabilización de orillas en el muelle Cabuyaro (Meta).
- El muelle Pie de Pató, ubicado en el Alto Baudó, Chocó presenta un avance del 94%. El proyecto, con una inversión de \$873 millones de pesos, pretenden mejorar las ope-



raciones de embarque y desembarque de pasajeros y mercancías. Además, también contribuyen a una mejora en la calidad de vida de los habitantes de la zona, gracias a la generación de 25 empleos entre directos e indirectos.

- En el departamento de Putumayo, se adelantaron obras de mantenimiento del río Salaquí, cuenca del río Atrato, municipio de Riosucio – Chocó
- Se encuentra en estructuración la construcción del muelle de Tarapacá en Leticia, Amazonas.

La inversión en el modo fluvial beneficiará a la gente del Pacífico, la Orinoquia y la Amazonia, donde solo hay caminos ancestrales o ríos. Esto se hará a través de muelles, escalinatas y otras obras de protección, limpieza y dragado, todo lo necesario para que sean totalmente navegables.

• APP del río - Navegabilidad del Río Magdalena

Uno de los proyectos más ambiciosos para el aprovechamiento del modo fluvial, es potenciar la navegabilidad del río Magdalena, el corredor fluvial más importante del país. Con más de 1.500 kilómetros, de los cuales alrededor del 60% son navegables, el río transportó en el año 2018, 3,13 millones de toneladas y movió 11,3 millones de toneladas de carga en la zona portuaria de Barranquilla. Para el 2019, entre enero y mayo, el transporte de carga fue de 1,2 millones de toneladas y el movimiento fue de 4,6 millones de toneladas de carga.



INVERSIÓN: Para el periodo comprendido entre agosto de 2018 y el 31 de Marzo de 2019, se hicieron inversiones para el mantenimiento del canal navegable del río Magdalena por valor de \$17.052 millones de pesos, manteniendo navegable el Río Magdalena.

Con este propósito, Cormagdalena comenzó la estructuración del proceso de concesión de APP para la navegabilidad del Río Magdalena en los próximos 15 años, con el apoyo de la comunidad de pescadores del río, los operadores portuarios, las empresas de transporte, la Universidad del Norte, el Instituto Humboldt y la Federación Nacional de Navieros.

“La APP plantea que el río es una pieza fundamental del intermodalismo y que además de ser navegable será compatible con el sistema férreo y carretable ahora que el Ministerio hace esfuerzos por conectarlo”, Pedro Pablo Jurado, director de Cormagdalena.



- **Convenio con el Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander Von Humboldt (IAVH)**

El 12 de junio de 2019 fueron entregados los resultados del estudio técnico-científico, en los que se incluyen los siguientes productos:

- Criterios técnico—científicos de definición de áreas priorizadas de alta vulnerabilidad al conflicto socioecológico en el marco del proyecto de recuperación de la navegabilidad.
- Análisis técnico-científico de las relaciones entre las áreas priorizadas y las actividades asociadas a la navegabilidad del río Magdalena.
- Propuesta de un programa de monitoreo de biodiversidad y servicios ecosistémicos, enfocado a la medición de las respuestas y cambios de la dinámica socioecológica en el marco de las actividades del proyecto de navegabilidad del río Magdalena.
- Geodatabase que contiene toda la información cartográfica y espacial.

Estos resultados brindan lineamientos que ayudarán a estructurar la nueva APP con la que se pretende recuperar la navegabilidad de este afluente hídrico. Así mismo, se identificó la necesidad de elaborar la línea base socioecosistémica para determinar las condiciones en que se encuentran las unidades funcionales 1 y 2 al momento de la entrega del río al privado, por lo tanto, se propuso

un nuevo convenio con el IAVH que permitirá entregar al privado la metodología para levantar la línea base.

- **Convenio con la Fundación Universidad del Norte**

Fortalecer los lineamientos técnicos y científicos del río Magdalena para mejorar su navegabilidad es el principal objetivo del convenio de cooperación científica suscrito entre Cormagdalena y la Fundación Universidad del Norte, para la reestructuración del proyecto APP que busca garantizar la navegabilidad del río Magdalena entre Barranquilla y Barrancabermeja.

El primero de agosto de 2019 se realizó la entrega del estudio de línea base diagnóstica de carácter socioeconómico de los municipios ribereños al Magdalena, que permitirá identificar las condiciones sociales y económicas del área del proyecto y de esta manera, elaborar un mejor plan de gestión social. Así mismo, se realizó una revisión, investigación y recomendaciones sobre los planes de gestión social existentes en Cormagdalena y relacionados con el Proyecto de Recuperación de la Navegabilidad del río Magdalena.

De otra parte, el estudio que contrató Invias sobre el diseño del canal de acceso al Puerto de Barranquilla, una vez recibido deberá ser compaginado y/o armonizado con los diseños que se han propuesto y deberá tener una verificación de la Universidad del Norte como validadora de las obras mínimas propuestas.

El Ministerio de Transporte aportará los recursos para los nuevos convenios con la Universidad del Norte y el Instituto Von Humboldt, cuyo costo es de 600 millones y 590 millones de pesos respectivamente.

INVERSIÓN: Las inversiones en el nuevo proyecto de APP del río Magdalena rondarán los \$1,8 billones de pesos.

- **Cooperación técnica con el Banco Interamericano de Desarrollo – BID**

En abril de 2019, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) aprobó un paquete de US\$400.000 dólares para financiar actividades de temas fluviales priorizadas entre muchas iniciativas del Ministerio y sus entidades adscritas, para responder a las necesidades de la red fluvial. Esta cooperación técnica no reembolsable promoverá que el transporte en la red fluvial se fortalezca a través del impulso de la navegabilidad del río Magdalena y el fortalecimiento de la infraestructura de muelles desde el punto de vista

normativo y reglamentario y en el fortalecimiento institucional de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena - Cormagdalena.

En este sentido, cinco proyectos iniciaron su ejecución durante el mes de julio:

- Diseño y modelación hidráulica para las obras de encauzamiento en el río Magdalena, cuyo objetivo es usar la modelación computacional para el comportamiento hidráulico y morfológico del canal navegable y después de los sedimentos en el tramo de intervención entre Barrancabermeja y San Pablo.
- Diseño de un proyecto tipo para la construcción de muelles fluviales para contar con un estándar de condiciones mínimas de prestación de servicio, dotación y calidad para todo el territorio nacional.
- Revisión, actualización y diseño de reglamentación para la autorizar la operación de los pequeños puertos, muelles, embarcaderos y bodegas garantizando un óptimo funcionamiento y el transporte de mercancías peligrosas en este modo (incluyendo el mercurio).
- Definición del modelo de concesión portuaria fluvial en el cual se hará una propuesta del modelo de operación, tarifas y contraprestación.
- Fortalecimiento institucional de Cormagdalena, en respuesta a la necesidad de articulación con otros sectores y afianzar su rol en el desarrollo sostenible del río.

• Dragados de mantenimiento del canal navegable.

Los trabajos de dragado y la actividad de remoción mecánica para el mantenimiento del canal navegable en el río Magdalena se desarrollaron en el sector comprendido entre Barrancabermeja (Santander) y Pinillos (Bolívar) y el Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla, en los sitios que de acuerdo a la dinámica del río evidencian acumulaciones de sedimentos que disminuyan la profundidad requerida y dificulten la navegación en este sector.

Sector Barrancabermeja – Pinillos

El mantenimiento en este sector se realizó entre el 8 de diciembre de 2018 al 20 de febrero de 2019, y se dragaron 725.000 metros

cúbicos de sedimentos en los sectores críticos del río Magdalena como canal de la Armada, Bufalera, Patico, Canaletal, y Paturia.

Así mismo, se celebró el acuerdo de cooperación con Ecopetrol que permitió levantamientos batimétricos en los sectores críticos para la navegación, brindando a los usuarios de transporte de carga, información sobre el estado del canal navegable, además de planificar los trabajos de mantenimiento del canal navegable. Así mismo, y mediante la operación de la draga Cormagdalena 1, con el apoyo de Ecopetrol, que le suministra el combustible, se dragaron 57.000 metros cúbicos de sedimentos, en los sectores Canal de la Armada, Bufalera y Patico.



- **Dragado de mantenimiento del canal de acceso al Puerto de Barranquilla**

Se firmaron contratos para los levantamientos batimétricos entre Puerto Berrío – Piniillos y el mantenimiento del Canal navegable mediante dragado del canal de acceso al puerto de Barranquilla con una inversión superior a los \$13.000 millones de pesos.

Durante septiembre de este año se movilizaron 12.473 toneladas de carga más por el río Magdalena que en el mismo mes de 2018, lo que representa un crecimiento del 5%. Al compararlo con agosto de este año, el aumento fue del 16%, que representan 36.484 toneladas adicionales.

- **Alianza Logística Regional: Eje logístico de los ríos Putumayo y Amazonas**

El 14 de junio de 2019, se hizo el lanzamiento de la Alianza Logística Regional: Eje logístico de los ríos Putumayo y Amazonas, la cual es liderada por las Cámaras de Comercio del Amazonas y del Putumayo.

Este eje logístico es la primera Alianza Logística conformada alrededor del modo fluvial, y

pretende articular las empresas de transporte de carga, las entidades públicas y la academia, alrededor de temas de logística, impulsando el comercio del sur del país y la optimización de los corredores viales y fluviales.

El Gobierno Nacional oficializó la conformación de la primera Alianza Logística Regional sobre el modo fluvial, llamada “Eje logístico de los ríos Putumayo y Amazonas”. Con esta se priorizarán las necesidades de la región, orientando los esfuerzos en su resolución, como lo son el mejoramiento de la navegabilidad de los ríos y la optimización de las operaciones de transporte en el modo fluvial que garanticen una mejor conectividad.

- **Campaña “Transporte Marítimo y Fluvial + Formalización”**

Tiene como objetivo socializar y dar a conocer la normatividad fluvial vigente en aras de fomentar la prestación del servicio público dentro del marco de legalidad, formalidad, seguridad, eficacia, calidad y eficiencia.

- En el marco de esta campaña, la Superintendencia de Transporte realizó actividades relacionadas con el cumplimiento

de normas a efectos de garantizar la eficiencia, seguridad, eficacia en la actividad portuaria, conceptos básicos y sistema de seguridad y salud en el trabajo. Se han adelantado actividades con operadores portuarios en Santa Marta y Barranquilla, en las que han asistido 94 representantes de operadores portuarios.

- Desarrollo de eventos académicos titulados: “El rol de la Supertransporte en el sistema portuario”, cuyo propósito es hacer ejercicios de socialización con docentes y estudiantes, especialmente a los vinculados a programas académicos afines a asuntos marítimos, fluviales y portuarios. Se desarrolló así: Participación de 42 estudiantes de la Universidad del Valle, Sede Pacífico, y participación de 40 estudiantes de la Fundación - Universitaria Antonio de Arévalo, Sede Barranquilla.
- Plan piloto cabotaje Buenaventura: Elaboración y diseño del plan piloto e implementación del plan piloto en un 60%.

→ GESTIÓN RELEVANTE

- Registro Nacional Fluvial (RNF): Para el segundo semestre de 2019 se proyecta la implementación del Registro Nacional Fluvial - RNF, en todas las Inspecciones Fluviales del Ministerio de Transporte, con el fin de optimizar los trámites realizados en estas dependencias para el registro de embarcaciones y/o artefactos fluviales, tripulantes y empresas. De igual manera,



por este sistema se implementará el permiso de zarpe electrónico inicialmente a las embarcaciones que circulen por el río Magdalena, para luego ser implementado en las demás vías fluviales.

- El Ministerio de Transporte, en coordinación con DNP, Invías, Armada Nacional, Dimar y Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD), ha realizado las gestiones necesarias para la obten-

ción de un crédito con el Banco Mundial, para la construcción de siete Muelles en: El Charco, Santa Bárbara, La Tola, Olaya Herrera, Mosquera, Timbiquí y López de Micay. Así mismo se busca el fortalecimiento institucional, y señalización física y electrónica con apoyo satelital.

Con la implementación de este proyecto se pretende mejorar la conectividad y competitividad de una amplia región que

ha estado olvidada por el Gobierno Nacional, pasar de la informalidad a la formalidad, facilitar la presencia del Estado y mejorar la conectividad del Pacífico Colombiano con el mar Caribe, considerando el corredor intermodal río San Juan - Itsmina - Quibdó - río Atrato - Golfo de Urabá.

- **Certificación Competencias Laborales de Tripulantes Fluviales:** en el marco de la Resolución 4824 de 2013, modificada por la Resolución 2773 de 2016, a partir del 1 de enero del año 2018, los tripulantes fluviales deben acreditar certificación laboral en diferentes competencias laborales de acuerdo al cargo que van a desempeñar en la navegación fluvial.

Para dar cumplimiento a lo antes mencionado, el Ministerio de Transporte, en coordinación con el Sena inició un proceso para adelantar las capacitaciones y certificaciones de los tripulantes, logrando así, que el Sena lo declarara Proyecto Nacional en el año 2019. En este sentido, se han adelantado capacitaciones a través de las regionales con el apoyo de las Inspecciones Fluviales, logrando un total de 2927 tripulantes formados durante el año 2018.

- **Capacitación en Gestión del Riesgo:** El Ministerio de Transporte en coordinación con la Policía Nacional y la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres, llevaron a cabo una capacitación en “gestión del riesgo comunitario y prepara-

ción para la respuesta a emergencias en el sector fluvial” dirigida a los funcionarios de las Inspecciones Fluviales, la Policía y los municipios localizados en los embalses y lagunas donde se desarrollan actividades fluviales.

- **Jornadas de prevención y seguridad en la navegación fluvial:** las Inspecciones Fluviales del Ministerio de transporte en coordinación con la Superintendencia de Transporte, han venido realizando jornadas de prevención y seguridad en la navegación fluvial en sus respectivas jurisdicciones durante las temporadas de vacaciones de fin de año, Semana Santa y de mitad de año.

En estos espacios se verifica la documentación, los elementos de seguridad y la aptitud para la navegación de las embarcaciones, contando con el apoyo de la Policía Nacional y de las administraciones municipales.

Durante la vigencia 2018 – 2019 se han habilitado 26 empresas de transporte fluvial en las diferentes modalidades y se ha renovado el permiso de operación para 35 empresas.

- En el marco de las competencias de la Superintendencia de Transporte, se ha llevado a cabo la identificación de la infraestructura fluvial no concesionada a nivel nacional y se ha procedido a oficiar a las entidades gubernamentales y/o municipales competentes, a efectos de iniciar la formalización de los mismos. Una vez adelantado este primer paso, las entidades competentes podrán avanzar en la construcción, mantenimiento o mejora de muelles fluviales.
- En materia de regulación, fue acordada entre los actores relevantes: Cormagdalena, Invías y Ministerio de Transporte, la 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.
- Cormagdalena, conjuntamente con el Fondo Adaptación, logró la aprobación, por parte del Ministerio de Ambiente, del Plan Hidrosedimentológico “Proyecto de Restauración de Ecosistemas Degradados del Canal del Dique”, que tiene como objetivos principales el aseguramiento del recurso hídrico del canal para agua potable, riego, ganadería, pesca y otros servicios, la navegación fluvial y la restauración de ecosistemas.



Objetivo 4: Política portuaria: accesos marítimos y modos portuarios seguros y adaptados a los retos de comercio exterior

Busca fortalecer el sistema portuario colombiano, sus accesos y sus servicios marítimos, a través de la formulación de una visión de largo plazo del sector marítimo portuario que defina una institucionalidad eficiente y capaz de adaptarse a las necesidades de la industria marítima mundial, del comercio y del aparato productivo. Así mismo, busca definir las estrategias necesarias para garantizar eficiencia, actualización tecnológica y tarifas competitivas de los servicios que prestan las concesiones portuarias colombianas.

→ LOGROS DESTACADOS

- **Plan de Expansión Portuaria**

El Ministerio de Transporte, en relación con la actualización de la política portuaria, se encuentra elaborando la propuesta de Plan de Expansión Portuaria para su presentación al CONPES, en la cual se plasma la hoja de ruta para el sector portuario nacional con un horizonte de largo plazo. El objetivo es que

este documento indique las inversiones estratégicas, públicas y privadas; análisis del modelo de la contraprestación portuaria que incremente la eficiencia actual; la conveniencia de la entrega de concesiones portuarias dada la escasez del recurso costero y la capacidad portuaria instalada frente a la demanda actual y proyectada; el fortalecimiento institucional del sector portuario nacional y el establecimiento de las acciones que deberán efectuarse una vez reviertan las concesiones portuarias en las décadas 2020 – 2030 y 2030- 2040, tratando especialmente aquellas derivadas de las Sociedades Portuarias Regionales de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena.

Con el fin de orientar la formulación de la política indicada, el Ministerio de Transporte brinda acompañamiento al DNP para la realización del Estudio de Capacidad y Demanda Portuaria que culminará el 31 de diciembre de 2019 y será un insumo principal para la formulación del nuevo Plan.

Adicionalmente, con el mismo fin, se está ejecutando un convenio con la Universidad de Los Andes, para generar recomendaciones tanto para el fortalecimiento de la autoridad portuaria nacional como para mejorar las relaciones de coordinación entre las diferentes entidades involucradas en el desarrollo de este sector de la economía nacional.

- **Puerto Antioquia**

La ANI y la Sociedad Puerto Bahía Colombia de Urabá – Puerto Antioquia, hacen realidad

el proyecto que está ubicado en el sector conocido como Bahía Colombia, corregimiento de Nueva Colonia del municipio de Turbo, a orillas del río León. Este prevé convertirse en una de las principales terminales multipropósito (carga general, contenedores, cereales, plátano, banano) con la movilización de 6,6 millones de toneladas de carga al año. En este contexto, Puerto Antioquia tiene proyectado un plan de inversiones de aproximadamente US\$300 millones de dólares para la construcción de la infraestructura, que incluye entre otras obras: un muelle de cinco posiciones de atraque, un viaducto de doble calzada para el tránsito de tractocamiones entre la plataforma y el puerto en tierra, que permita la fluidez de hasta ocho tractomulas.

Se proyecta que la concesión tenga una duración de 30 años y el terminal portuario este diseñado para atender buques porta contenedores de hasta 366 metros de eslora y 13.000 TEUS, con una profundidad de 14,5 metros. El puerto estará conectado con los proyectos viales Autopista Mar 1 y Autopista Mar 2, y se especializará en carga general y de contenedores, donde se manejarán vehículos y productos como cereales, plátano y banano entre otros.

Puerto Antioquia se suma a las terminales portuarias del Caribe colombiano y se convierte en la más cercana a los departamentos de Antioquia, Cundinamarca y el Eje cafetero, los cuales unidos generan el 70% del PIB del país. El proyecto cuenta con el apoyo de la Gobernación de Antioquia y la industria

bananera de la región.

Será la firma colombiana PIO SAS (Puertos, Inversiones y Obras SAS) la que estará a cargo de su desarrollo, en asocio con la Naviera Francesa CMA CGM S.A., operadora de más de 45 puertos en el mundo. Junto a ellos también estará el sector bananero regional. La obra civil será desarrollada por un consorcio integrado por Eiffage Infraestructuras de Francia y Termotecnica Coindustrial de Colombia.

- **Dragado en el canal de acceso al Puerto de Barranquilla**

Cormagdalena finalizó la actividad de dragado en el canal de acceso al Puerto de Barranquilla, en el que se logró intervenir las zonas con mayor acumulación de sedimentos, particularmente en el sector de Bocas de Ceniza, donde se logró una profundidad superior a 13 metros.

En total, los trabajos de dragado permitieron remover más de 220.000 metros cúbicos de sedimentos por lo que se disminuyeron los riesgos de encallamiento de buques o cierre del canal navegable y paralización del servicio público; y permitieron que los buques que tienen un calado de hasta 10 metros pueden ingresar y circular en él.

→ GESTIÓN RELEVANTE

- Durante 2019, la Zona Portuaria de Barranquilla ha logrado movilizar durante el periodo enero-septiembre 8.458.142 toneladas de tráfico portuario, cifra muy similar al mismo periodo en el 2018, y se espera cerrar el presente año superando los 11 millones de toneladas del año anterior.

En la Zona Portuaria de Barranquilla durante el mes de septiembre de 2019, se movilizó un 27 % más de carga con respecto al mismo mes el año anterior.

- En la presente vigencia, Invías culminó el dragado de mantenimiento del canal de acceso al puerto de Buenaventura. Se encuentra adelantando procesos de estructuración para el dragado de mantenimiento del estero San Antonio, dragado de mantenimiento conexión marítima fluvial Boca El Roto y Boca Matuntugo Golfo de Urabá.

- Adicionalmente, se realizó el dragado de mantenimiento al canal de acceso al puerto de Tumaco, con una inversión de \$6.500 millones de pesos, que permiten recuperar la profundidad y garantizar el ingreso de buques de mayor calado. Está en curso el proceso de contratación para los estudios y diseños que identifiquen las características técnicas y costos para la profundización de los accesos a este importante puerto.
- Se continuó con la modernización de sociedades portuarias regionales de Buenaventura, Cartagena y Santa Marta, y de terminales especializados en zonas portuarias del país. En materia de puertos, el Plan Nacional de Desarrollo estableció lineamientos para contar con trámites ágiles que permitan un desarrollo portuario adaptable a los mercados internacionales. Se ejecutan US\$6,1 millones de dólares en las zonas de uso público, lo que aumenta el nivel de eficiencia portuaria como una respuesta efectiva ante un mercado en proceso de cambio.

Objetivo 5: Transporte aéreo, infraestructura y servicios

Se busca desarrollar políticas, planes, programas y proyectos integrados en infraestructura aeronáutica y aeroportuaria, transporte y logística para el sector aéreo.

Contempla impulsar las políticas, planes, programas y proyectos integrados en infraestructura aeronáutica y aeroportuaria, transporte y logística para el sector aéreo. Esto siguiendo la visión 2030 del Plan Estratégico Aeronáutico, bajo principios institucionales claros¹⁰, sistemas competitivos, conectado, seguro y sostenible, soportado en una infraestructura renovada, una industria robustecida y un talento humano de excelencia.

→ LOGROS DESTACADOS

• Aeropuertos con obras de modernización

Puesta en servicio de las obras de ampliación y modernización del Aeropuerto Internacional Camilo Daza, que sirve a la ciudad de Cúcuta. Este proyecto, junto con la ampliación de la terminal y de la plataforma, generan un estímulo al mercado en frecuencias de vuelo, nuevas rutas hacia Panamá y Miami, y la vinculación de nuevos operadores.

- Las obras entregadas incluyen la expansión de la terminal de pasajeros en cerca de 4.000 m², la habilitación de dos posiciones de parqueo para aeronaves adicionales a las cuatro ya existentes, la construcción de dos edificios para uso exclusivo de la Aerocivil, donde funcionarán dependencias administrativas, de soporte técnico e instalaciones de telecomunicaciones, y la ampliación del parqueadero público en aproximadamente 2.400 m². Además, se ejecutaron obras de urbanismo y mejoramiento de las vías de acceso.

Las obras del Aeropuerto Camilo Daza de Cúcuta tuvieron una inversión de aproximadamente \$38.000 millones de pesos. En los trabajos se generaron cerca de 600 empleos.

- En el aeropuerto Ernesto Cortissoz, que sirve a la ciudad de Barranquilla, se pusieron en servicio cinco nuevas salas de abordaje y seis puentes de acceso al avión de última generación, como parte del proceso de modernización de la terminal. Las nuevas áreas cuentan con una infraestructura acondicionada para lograr una mejor experiencia a los pasajeros que se movilizan por este lugar.

Recursos cercanos a los \$30.000 millones de pesos fueron destinados a las obras en el aeropuerto Ernesto Cortissoz, que sirve a Barranquilla.

- En enero de 2019 entró en operación el hotel y el hipermercado del Centro de Servicios del aeropuerto El Caraño, de la ciudad de Quibdó. El hotel tiene 50 habitaciones en un área de 3.707 m², mientras que el almacén de gran superficie tiene un área de 3.365 m².

En la construcción del Centro de Servicios del aeropuerto El Caraño de Quibdó se generaron alrededor de 150 empleos, entre directos e indirectos. Se invirtieron cerca de \$45.000 millones de pesos.

10. En la medida en que el crecimiento dinámico de la demanda del transporte aéreo presenta proyecciones crecientes, se hace necesario garantizar la prestación del servicio de controladores de tránsito aéreo, bomberos, técnicos y todo aquel personal misional asociado a la operación, que asegure una óptima prestación de servicios



Aeropuerto del Café que implicará inversiones cercanas a los \$420 mil millones.

- **Proyectos de Iniciativa Privada en proceso de aprobación de factibilidad por parte la ANI**

IP Aeropuertos del Suroccidente Colombiano

Tiene por objeto la “Administración, adecuación, modernización, expansión, operación, explotación económica, mantenimiento y reversión de los Aeropuertos Alfonso Bonilla Aragón de Palmira, Valle del Cauca (y que sirve a la ciudad de Cali), El Edén de Armenia, Quindío, Benito Salas de Neiva, Huila, Perales de Ibagué, Tolima y Gerardo Tobar de Buenaventura, Valle del Cauca”. Al respecto, se identificaron correlaciones entre los aeropuertos seleccionados, desarrollando un análisis de las regiones que comprende cada una de las terminales aéreas, y se llegó a la conclusión que existen sinergias potencialmente aprovechables entre los diferentes aeropuertos, teniendo como principal punto de referencia al aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón. De igual manera, se prevé potenciar el tráfico para la totalidad del grupo de aeropuertos que comprende el proyecto.

IP Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés y El Embrujo de Providencia

Su objeto es el “Desarrollo de un proyecto de asociación público-privada de iniciativa pri-

- Se terminó la etapa de modernización y expansión del Aeropuerto El Dorado de Bogotá, establecida en el contrato de concesión. El área de la terminal de pasajeros quedó de 224.260 m² aprox., la plataforma de parqueo de 14.080 m² y 39 posiciones de parqueo con puente de abordaje.

La nueva infraestructura potenciará sustancialmente la operación del lado aire del aeropuerto. Los aviones demorarán menos tiempo en las pistas luego de aterrizar y tendrán a su alcance más calles

de rodaje, que les permitirán llegar más rápido a la plataforma y a sus estaciones de parqueo, lo que se traduce en ahorros de tiempo para los viajeros y aerolíneas.

- Se concluyeron las obras de ampliación de las salas de embarque y de llegadas internacionales del aeropuerto internacional Rafael Núñez de Cartagena, con una inversión total de \$1.812 millones de pesos.
- Se consolidó el compromiso entre el Gobierno Nacional y las entidades territoriales en Caldas para el desarrollo del nuevo

vada sin recursos públicos, con la finalidad que el concesionario realice la financiación, diseño, construcción, modernización, operación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria tanto del lado aire como del lado tierra, de los aeropuertos Gustavo Rojas Pinilla en San Andrés y El Embrujo de Providencia”. Algunos beneficios que traerá esta IP para los aeropuertos son la construcción y dotación de la infraestructura necesaria para la operación aeroportuaria. La construcción de una nueva terminal de pasajeros mejoraría la eficiencia y comodidad de todas las operaciones que se lleven a cabo dentro del aeropuerto tanto por parte de los usuarios como del concesionario.

IP Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena

Tiene por objeto la “Estructuración, diseño y construcción de: calle de rodaje, ampliación de plataforma, terminal, puentes de abordaje mantenimiento de la infraestructura del aeropuerto Rafael Núñez”. Esta IP busca que, en un horizonte de tiempo, se movilicen 8,5 millones de pasajeros, se construya una calle de rodaje, se amplíe la terminal internacional y las plataformas, y se pase a 185 unidades de parqueadero nuevas y cinco puentes de abordaje nuevos.

IP Aeropuerto Ciudadela Aeroportuaria Cartagena de Indias

Tiene por objeto el “Desarrollo de un proyecto de asociación público-privada de iniciativa privada sin recursos públicos, con la finalidad que el concesionario realice la fi-



nanciación, diseño, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria tanto del lado aire como del lado tierra, de la futura Ciudadela Aeroportuaria Cartagena de Indias”.

La construcción de la nueva terminal de pasajeros de esta Ciudadela ampliará la oferta y mejorará la eficiencia y comodidad de todas las operaciones aeroportuarias.

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

Frente a la Infraestructura Aeroportuaria, actualmente se están interviniendo diferentes terminales del país, con proyectos en ejecu-

ción y recientemente adjudicados, que involucran una inversión aproximada de \$673.000 millones de pesos, siendo ejecutadas obras en aeropuertos como los de Leticia, Armenia, Pasto, San Andrés y Providencia y Popayán, entre otros. Por su parte, en los aeropuertos de Rionegro, Ipiales y Buenaventura, entre otros, se han adelantado inversiones en estudios y diseños.

INVERSIÓN: Mejoramiento de infraestructura en aeropuertos no concesionados por un valor aproximado de \$673.000 millones.



A continuación se detallan algunas de las obras adelantadas y en desarrollo:

Aeropuerto de Leticia

- Construcción nuevo terminal de pasajeros Módulos 1, 2, y 3 (100%).
- Construcción terminal de carga (100%)
- Mejoramiento de la pista. (50%)
- Construcción nueva torre de control (100%)
- Plataforma existente (área disponible) (100%)

- Cuartel de bomberos (40%)
- Nueva plataforma (70%)
- Franjas de seguridad (5%)

Aeropuerto de Pasto

- Construcción terminal y torre de control – obra civil (100%)
- Edificio administrativo y vía alterna de acceso – obra civil (100%)
- Actualmente se adelantan estudios y diseños para la puesta en funcionamiento del terminal, torre de control, cerramiento

- y PTAR del aeropuerto (100%)
- Obras de infraestructura complementaria y construcción de plataforma, por la demolición de terminal antiguo (30%)

Aeropuerto de Armenia

- Estudios y diseños de torre de control, plataforma y terminal. (100%)
- Ampliación de plataforma (100%)
- Actualmente en construcción la torre de control (85%)
- Actualmente en construcción de la terminal internacional (50%)
- Mantenimiento de pista y calles de rodaje (100%)
- Zonas de seguridad y Áreas de seguridad de extremo de pista (RESA) (60%)

Aeropuerto de Popayán

- Construcción de terminal y plataforma (10%)
- Se iniciaron las obras de la nueva torre de control

Aeropuerto de San Andrés y Providencia

- Repavimentación de pista y calle de rodaje Providencia (100%)
- Estudios y diseños, obras de mantenimiento de plataforma y obras complementarias (80%)
- Actualmente se adelantan obras de mantenimiento de terminales (40%)
- Estudios y diseños para construcción de drenajes del aeropuerto de San Andrés (100%)

Aeropuerto de Pitalito

- Estudios y diseños para construcción y/o ampliación de edificaciones y obras complementarias (100%)
- Construcción ampliación de plataforma (45%)

Aeropuerto de Puerto Leguizamo

- Ampliación de la pista (100%)
- Estudios y diseños, obras de plataforma de viraje y adecuación de canales (100%)

Aeropuerto de Necoclí

- Construcción de la pista y canalización (100%)

Aeropuerto de Vigía del Fuerte:

- Estudios y diseños (100%)
- Construcción de pista y canales (100%)
- Cerramiento (100%)

Aeropuerto Neiva:

- Construcción de plataforma de viraje (100%)
- Ampliación de pista y franjas de seguridad (100%)

Aeropuerto de Pereira

- Puesta en operación y certificación del ILS del aeropuerto.

• Conectividad: Nuevas rutas y frecuencias

Durante el período agosto 2018 - octubre de 2019 se han celebrado cinco audiencias públicas para el ingreso de nuevas empresas en agosto y noviembre del año pasado y febrero, mayo y agosto de este año.

En total se han emitido 44 vistos buenos por parte de la Aerocivil para rutas nacionales: 42 para nuevas rutas y dos para incrementos de frecuencia, entre las que se destacan:

- Medellín – Aruba - Medellín: 3 frecuencias semanales.
- Barranquilla – Aruba – Barranquilla: 3 frecuencias semanales.
- Cartagena – Aruba – Cartagena: 3 frecuencias semanales.
- Medellín – Curazao – Medellín: 2 frecuencias semanales.
- Buenos Aires – Bogotá – Buenos Aires
- Incremento de frecuencia de los vuelos semanales de Armenia: paso de 5 a 11.
- Bogotá-Cúcuta-Bogotá
- Bogotá-Villavicencio-Bogotá

En ese mismo período se emitieron 67 vistos buenos por parte de la Aerocivil para rutas internacionales: 48 para nuevas rutas y 19 incrementos de frecuencia, entre las que se destacan las rutas Bogotá-Montreal-Bogotá y Lima-Medellín-Lima.

En total, en el período agosto 2018- octubre de 2019 se emitieron 111 vistos buenos por

parte de la Aerocivil para rutas nacionales e internacionales: 90 para nuevas rutas y 21 incrementos de frecuencia.

• Ingreso de nuevos operadores al mercado de transporte aéreo

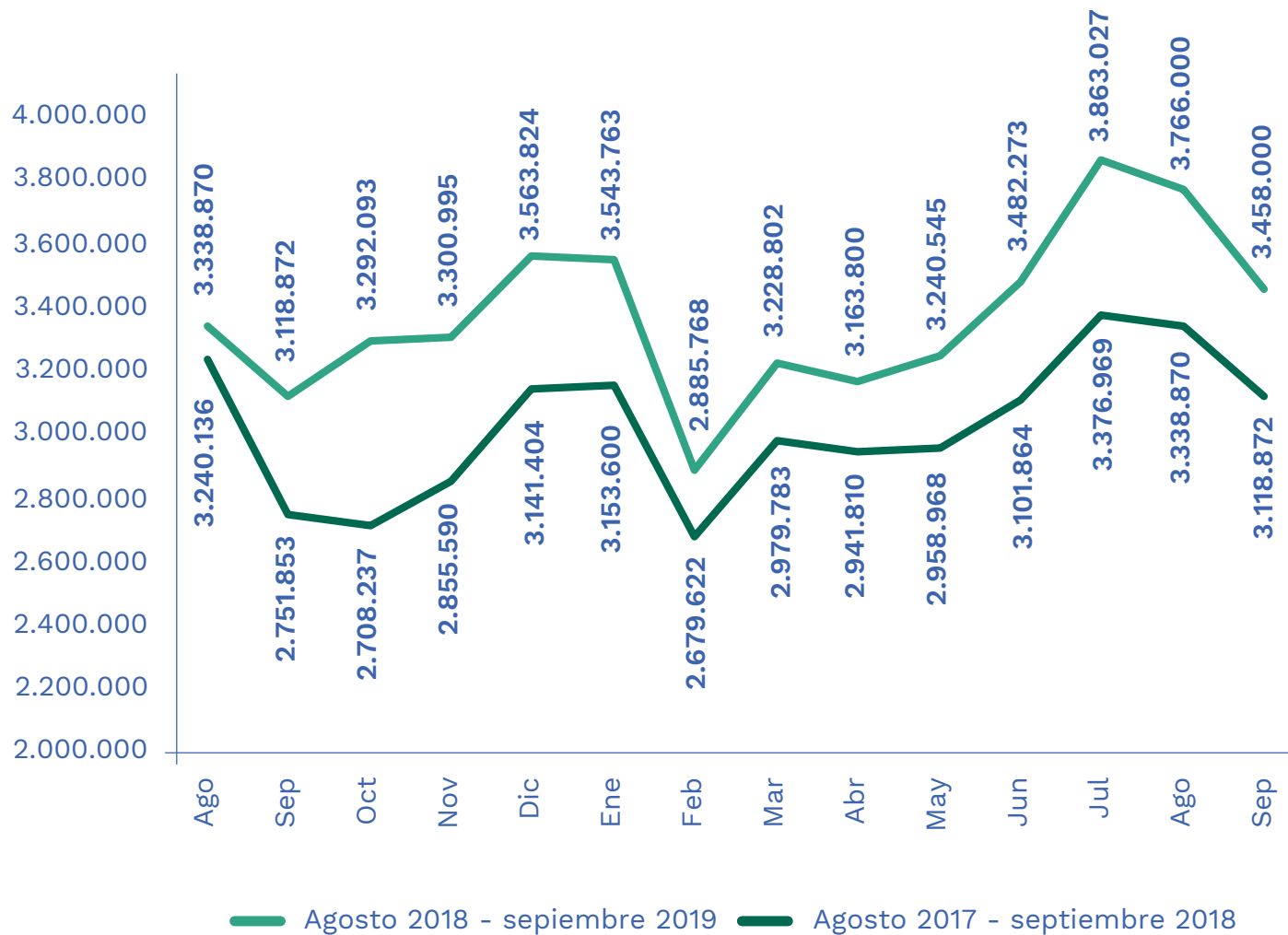
En las Audiencias Públicas, Aerocivil expidió permiso de operación para servicios de transporte internacional a las siguientes empresas:

- Plus Ultra Líneas Aéreas S.A. - Plus Ultra, para operar en las rutas Curazao -Barranquilla y Madrid - Cartagena - Cali-Madrid
- Vuela Aviación S.A. (Volaris Costa Rica), para operar en la ruta San José (Costa Rica) - Medellín
- Jetsmart Airlines SpA para operar en la ruta Santiago-Bogotá y Santiago-Cali
- Avian Líneas Aéreas S.A. (continuadora de Marcair Jet S.A.), en la ruta Córdoba-Bogotá

• Desempeño del transporte aéreo

El mercado de transporte aéreo de pasajeros movilizó 30.5 millones de pasajeros entre enero y septiembre de 2019 (tercer trimestre del año), frente a 27.6 millones de pasajeros movilizados para el mismo periodo de 2018, representando a un crecimiento aproximado del 10,5%, o 2.9 millones adicionales. De estos, 488.000 fueron internacionales y 2.410.000 domésticos.

◇ Pasajeros movilizados agosto 2018 - septiembre 2019
Vs agosto 2017 - septiembre 2018



Fuente: Oficina de Transporte Aéreo. Aerocivil

Estas cifras reflejan el impacto generado por la aplicación de la política aerocomercial nacional e internacional relacionada con los instrumentos bilaterales suscritos, autorización de nuevas rutas al interior y al exterior del país, incremento de frecuencias de algunas aerolíneas y a la conectividad.

Frente al mercado de carga, se mantuvo la movilización de alrededor de 760.000 toneladas para el periodo en mención.

• Acuerdos celebrados en materia aerocomercial

Con el objetivo de incrementar el número de acuerdos celebrados en materia aerocomercial con otros países, la Aerocivil ha avanzado en la suscripción de convenios en el marco de la política hacia los cielos abiertos. En el período agosto 2018 - septiembre 2019 se suscribieron seis Acuerdos Bilaterales de Transporte Aéreo (Finlandia, Cuba, Australia, Antigua y Barbuda, Perú y Malta).

Adicionalmente, en el marco de la XI Versión de la Conferencia de las Negociaciones Aéreas de la OACI - ICAN 2018, realizada entre el 10 y 14 de diciembre del 2018, Colombia suscribió 14 nuevos instrumentos bilaterales y se modernizaron siete acuerdos, mejorando sustancialmente la conectividad del país con el mundo y orientando la flexibilización de la política aerocomercial internacional hacia los cielos abiertos. Los resultados de la Conferencia OACI - ICAN 2018 se resumen así:

- Catorce nuevos Acuerdos de Servicios Aéreos consensuados:

- Con países europeos: Grecia, Italia y Países escandinavos (Suecia, Noruega y Dinamarca).
- Con países de América Central y el Caribe: Bahamas y Jamaica.
- Con países de Suramérica: Guyana.
- Con países de África: Cabo Verde, Etiopía, Kenia, Marruecos, Ruanda y Seychelles.
- Cinco instrumentos bilaterales modernizados:
 - Con países europeos: Portugal, Suiza y Holanda.
 - Con países de América: Brasil y Estados Unidos.
- Tres nuevos Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA) firmados:
 - Arabia Saudita (Febrero 2019).
 - Australia (Febrero 2019).
 - Antigua y Barbuda (Junio 2019).
- Por otra parte, en el marco de la Decisión 582 de la Comunidad Andina de Naciones, se suscribió el 17 de julio de 2019 un Memorando de Entendimiento con Perú, que amplía y moderniza las relaciones aerocomerciales entre ambos países.
- **Promoción y suscripción de Convenios de Cooperación Internacional**
- Nueve Acuerdos de Cooperación Técnica firmados, con lo que se supera el rezago en la promoción y suscripción de Convenios de Cooperación Internacional:

- Con países de América: Brasil, Argentina, Ecuador, Aruba y Bolivia. Con países de Europa: Reino Unido y la Agencia Federal de Transporte Aéreo de Rusia.
- Con organizaciones multilaterales: Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo (Alta) y Airports Council International (ACI).

A través de estos Acuerdos se fortalece la competitividad del país y se apoyan los países mediante asistencia técnica y colaboración en los diferentes programas de seguridad operacional (control, vigilancia y certificación de aeródromos, aeronavegabilidad, operaciones y licenciamiento de personal) y de la aviación civil, regulación, fortalecimiento institucional y temas relativos al medio ambiente, entre otros.

- **Adopción del Plan Estratégico Aeronáutico 2030 en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022**

La Ley 1955 del 25 de mayo de 2019, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad", en el Pacto VI, "Por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional", definió la política de la aviación colombiana, adoptando el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 como principal herramienta de planeación estratégica del sector.

Es la primera vez en la historia de la aviación colombiana que un Plan Nacional de Desarrollo incluye un capítulo especial de planificación estratégica que genere transformación en el transporte aéreo. Con eso, se mantiene

como política del sector aéreo la Visión 2030 en movilizar 100 millones de pasajeros y 1,5 millones de toneladas en un entorno institucional claro, competitivo, conectado, seguro y sostenible, soportado en una infraestructura renovada, una industria robustecida y un talento humano de excelencia

- **Adopción de la Política Aerocomercial de Colombia**

Como ya se ha mencionado, el país ha venido avanzando en la. En ese sentido, en aplicación de los lineamientos de política para el sector aéreo antes enunciados, y en desarrollo del eje temático de conectividad, cuyo principal objetivo es la construcción de redes de servicios de transporte aéreo eficiente que conecte las regiones del país con los principales centros de producción y de consumo nacional y mundial, en articulación con territorios, gobiernos y poblaciones, se adoptó la Política Aerocomercial de Colombia para los servicios de transporte aéreo internacional de pasajeros y carga para el periodo 2019 – 2022.

- **Fortalecimiento de la política aérea nacional e internacional**

Se continúa de manera permanente con el fortalecimiento de la política aérea nacional e internacional relacionada principalmente con la apertura de nuevos mercados alcanzando los siguientes logros:

- Celebración de cinco audiencias públicas para el ingreso de nuevas empresas en los meses de agosto y noviembre de 2018 y

febrero, mayo y agosto de 2019.

- Se realizaron cinco mesas de conectividad regional aérea en Villavicencio, Cauca, Nariño y Tolima, y una última para Vaupés, Vichada, Guaviare y Guainía, con la participación de autoridades locales, cámaras de comercio, gremios económicos y operadores; el objetivo de las mesas es incentivar nuevas rutas y frecuencias en estos departamentos del país.

• Fortalecimiento de la normatividad aeronáutica

Se armonizaron nueve Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (RAL) como parte del proceso de ajuste de las normas nacionales a las regionales. Entre los RAC revisados se destacan regulaciones para la operación de explotadores extranjeros, requisitos de operación nacional e internacional para servicios Regulares y No regulares y Reglas Generales de vuelo y operación. En total se han armonizado 36 de 40 Reglamentos previstos.

Por otra parte, la Aerocivil expidió la Resolución 0280 de 2019 por la cual se adoptan medidas tendientes a facilitar la conectividad aérea del país en las regiones apartadas, a través del servicio de aerotaxis.

• Implementación de Sic Facilita

La Aeronáutica Civil realizó, en el mes de septiembre de 2018, una alianza con la Superintendencia de Industria y Comercio para

que los usuarios del transporte aéreo puedan acudir a esta Superintendencia, a fin de que sus inconformidades sean atendidas a través de la plataforma SIC Facilita. El Acuerdo incluye a todas las aerolíneas comerciales que ofrecen vuelos nacionales.

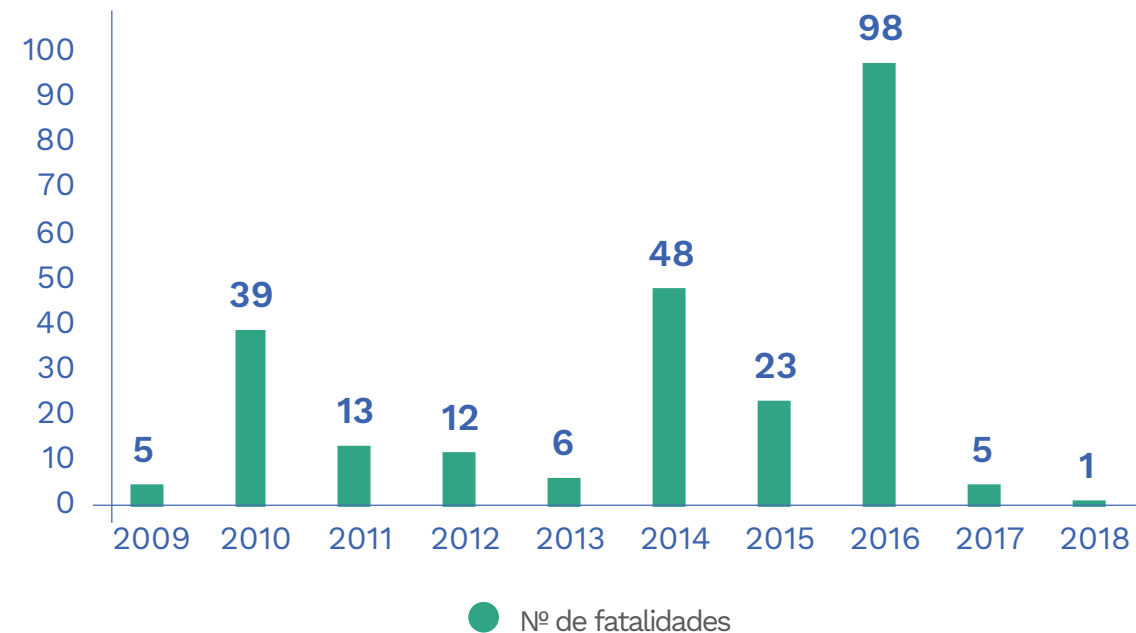
A través de la plataforma SIC Facilita, los usuarios podrán colocar sus reclamaciones para ser atendidas de una manera más ágil,

eficiente y en tiempos más cortos.

Reorganización del proceso de investigación de accidentes

En el año 2018 la Aerocivil logró el año más seguro de la aviación civil de la última década, reduciendo a 10 el número de accidentes en todo tipo de aviación, y una fatalidad, de una persona que no era usuaria del transporte aéreo:

◇ Fatalidades en accidentes aéreos en Colombia - Todo tipo de aviación civil



Fuente: Aerocivil

Otros logros en materia de investigación de accidentes son:

- Se empezó la ejecución del Proyecto de Inversión “Investigación de Accidentes”, que brinda recursos y capacidades a esta actividad.
- Se inició la investigación de incidentes graves ATS.
- Se disminuyó sustancialmente el número de investigaciones pendientes de años anteriores. De 53 investigaciones que estaban pendientes al inicio de 2018, a la fecha quedan 11 pendientes por cerrar.

Aseguramiento de la prestación de los servicios aeroportuarios

Se logró asegurar la prestación de los siguientes servicios aeroportuarios durante el período de gobierno:

- Seguridad aeroportuaría – seguridad de la aviación civil
- Servicios de sanidad aeroportuaría
- Gestión del peligro aviario en el 80% de los aeropuertos de la entidad.
- Tratamiento de agua y residuos sólidos en todos los aeropuertos del país
- Adquisición de 14 máquinas de bomberos que resuelven la necesidad de equipos para los próximos 6 años y actualiza el parque de la entidad.
- Implementación de un sistema de vigilancia ambiental para el Aeropuerto Internacional El Dorado.

La prestación adecuada y eficiente de estos servicios se constituye en una garantía para la operación aérea segura.



Objetivo 6: Transporte carretero estratégico para la integración nacional, territorial y la competitividad

Consiste en mejorar la calidad del transporte carretero en términos de capacidad/estado de la infraestructura y de la prestación de servicios, para garantizar la conectividad entre centros de producción, distribución y consumo, así como la integración de los territorios.

→ LOGROS DESTACADOS

- Nuevo programa de modernización vehicular

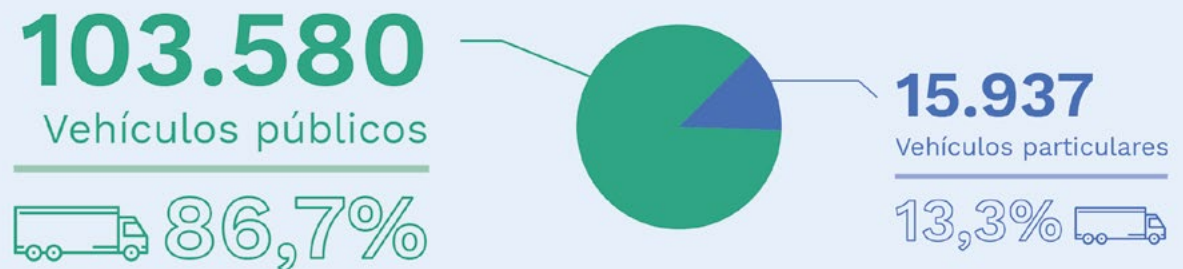
Durante el primer año de gestión del Gobierno y luego de un trabajo conjunto realizado con los gremios, se adelantó la estructuración del nuevo Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga, con la participación de los actores involucrados, a través de mesas nacionales de transporte, mesas regionales y múltiples reuniones con todos los gremios del sector, transportadores, propietarios de vehículos, empresas de transporte, generadores de carga, Banca Multilateral (BID, BM), miembros de la OCDE, algunas marcas de fabricantes de vehículos, empresas siderúrgicas, entre otros. La reglamentación del nuevo programa de Mo-

dernización garantiza mejores condiciones para los actores del sector y define los recursos para su consecución. La nueva estrategia promueve la eficiencia del transporte

de carga, activa el emprendimiento en los actores del sistema y mejora la calidad del aire, reduciendo las emisiones de CO2 al medioambiente.

◇ Según el Registro Único Nacional de Tránsito en la actualidad hay en Colombia

 **119.517**
vehículos de transporte de carga  Con más de **10,5 ton**



42,89%

del parque automotor,
objeto de este programa



+20 años

(51.265 vehículos)   

El nuevo programa definió una serie de beneficios para el transportador, que lo incentivan a realizar la modernización de su vehículo en las mejores condiciones. Para lograr su operatividad se adelantaron, entre otras, las siguientes acciones:

- Acompañamiento técnico del Banco Interamericano de Desarrollo y del Banco Mundial en la estructuración del nuevo programa de modernización y el documento técnico soporte del proyecto de Decreto que establece el nuevo programa.
- Se definieron junto con Bancoldex y Fineder líneas de crédito especiales para la compra de vehículos de transporte público de pasajeros y carga.
- Se adelantaron diferentes acciones tendientes a impulsar y operatizar el convenio 117 de 2014 entre el Ministerio de Transporte y el Fondo Nacional del Ahorro (FNA) (243 del FNA), mediante el cual se determinan las condiciones técnicas para que las personas pertenecientes al gremio transportador, afiliados a través del producto Ahorro Voluntario Contractual (AVC) del FNA, puedan acceder al beneficio de tasa compensada para crédito hipotecario.
- Se estructuró y se publicó, junto con el DNP, el CONPES 3963 de 2019, donde se fijan los lineamientos de política pública

para la modernización del parque automotor de carga.

- Se expidió el Decreto 1120 de 2019 del Nuevo Programa de Modernización.
- Se expidió la Resolución 5304 de 2019, que reglamenta las condiciones y procedimiento para aplicar al nuevo “Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga”.
- Se incluyó un artículo en la Ley de Financiamiento (Art. 11 Ley 1943/18) que permite acceder de forma efectiva a un beneficio tributario mediante la exención del IVA, como incentivo a los pequeños transportadores tradicionales que permite modernizar los vehículos para la prestación de servicio público de transporte de pasajeros con una reducción significativa de su costo de inversión y operación. Así mismo, permite y facilita el acceso a créditos y su continuidad en el mercado de transporte, generando desarrollo económico y sostenibilidad de las familias que dependen del sector.
- Se reglamentó, a través de la resolución 3015 de 2019, la contribución de ingreso al mercado correspondiente al 15% del valor comercial del vehículo para el fondo de modernización vehicular, lo anterior con el fin de obtener recursos e incentivar la reposición o desintegración de los vehículos de carga.

Gracias a la contribución de ingreso al mercado correspondiente al 15%, se han generado recursos para el nuevo programa de renovación vehicular superiores a los \$44.000 millones de pesos.



- Desde junio de 2019 se viene trabajando en la estructuración de un proyecto de resolución que busca integrar la normatividad vigente para la desintegración de vehículos. Se publicará para consulta ciudadana este proyecto, en el cual se definirán las condiciones para el registro de entidades desintegradoras de vehículos automotores y el detallado y preciso proceso de desintegración de vehículos de transporte de carga y pasajeros que todas las desintegradoras deberán cumplir y que serán controladas y auditadas por diferentes entidades de control.

Los vehículos de transporte de pasajeros y los de carga que ingresen al país a partir del segundo semestre del año, en reemplazo de modelos antiguos, quedarán excluidos del cobro del IVA.

- Se expidió el Decreto 2156 de 2018, modificando el Decreto 1079 de 2015, ampliando el plazo para la ejecución de los recursos del programa de promoción para la reposición y renovación del parque automotor de carga hasta el 30 de junio de 2019, el cual culminaba el 31 de diciembre de 2018.

En el desarrollo del Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga, se lograron los siguientes avances:

Recursos girados por concepto de Reconocimiento Económico:
\$ 137 mil millones de pesos

Vehículos asociados: 2.031

Ingreso de nuevos vehículos por reposición: 112 vehículos

Ingreso de nuevos vehículos

- Control a los vehículos con omisión en su registro inicial**

Con la firme determinación de luchar contra la ilegalidad en el servicio de transporte de carga, el Gobierno Nacional expidió el Decreto 632 de 2019, cuyo objeto es adoptar medidas especiales y transitorias para resolver la situación administrativa de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que presentan omisiones en su registro inicial, matriculados entre el 2 de mayo de 2005, fecha de expedición del Decreto 1347 de 2005, y la fecha de expedición de la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

Este Decreto fue socializado con el sector de transporte de carga en varios escenarios,

como mesas nacionales de transporte, mesas regionales y múltiples reuniones con el sector.

El Decreto establece que quienes no se sometan al proceso de normalización, serán reportados e identificados de tal manera que las entidades de control investiguen los casos e impongan las sanciones a que haya lugar.

De otra parte, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 3913 del 27 de Agosto de 2019, la cual reglamenta el proceso de normalización del registro inicial de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que presentan omisiones en su matrícula inicial, matriculados entre el 2 de mayo de 2005, fecha de expedición del Decreto número 1347 de 2005 y el 27 de agosto de 2019, fecha de entrada en vigencia de la resolución.

◇ Esquema del proceso de Normalización de vehículos con omisión en su registro inicial

¿Qué busca?

Evitar que siga la competencia desleal en el sector transporte.

Los vehículos de transporte de carga con omisión en su matrícula inicial deben cumplir con los requisitos que se le exigían al momento de su matrícula.

El Gobierno Nacional tiene un compromiso por la legalidad.

Alternativas

Se podrá normalizar la matrícula de un vehículo a través de una de las siguientes alternativas:

- Desintegración de otro vehículo.
- Pago del valor de la caución que debieron cancelar al momento de su registro inicial, traído a valor presente.
- Utilización de certificados de cumplimiento de requisitos que no hubieren sido utilizados con anterioridad.

Importante

- Periódicamente el **Ministerio de Transporte** publica **listados de vehículos que presuntamente tienen omisión en su matrícula inicial**
- Los vehículos que no demuestren haber cumplido con los requisitos **serán reportados en el RUNT y el RNDC.**
- Lo anterior permite a las entidades de control que **inicien las acciones a las que haya lugar.**



Publicación de listados de vehículos con omisión o presunta omisión en su registro inicial

En la Circular del 22 de noviembre de 2018, se realizó la publicación de un listado con vehículos que presentan omisión en su registro inicial producto de lo reportado directamente por los Organismos de Tránsito. A partir de esta publicación, se procedió a su anotación tanto en el sistema RUNT como en el Registro Nacional de Carga. Esta anotación implica que los generadores de carga no pueden entregarla a estos vehículos so pena de las

diferentes sanciones definidas por la Superintendencia de Transporte a que haya lugar.

Frente al avance en el proceso de identificación de vehículos con presunta omisión en el registro inicial, con corte al 31 de julio de 2019, se han publicado cuatro listados que incluyen 11.432 vehículos presuntos:

- 28 de febrero de 2019, listado de vehículos matriculados entre 2012 y 2018
- 22 de abril de 2019, vehículos matriculados en el año 2011
- 10 de mayo de 2019, vehículos matriculados en los años 2009 y 2010.

- 31 de julio de 2019, vehículos matriculados en el año 2008.

Es importante reiterar que se trata de un ejercicio permanente de actualización de información, por lo que los propietarios e interesados deben consultar periódicamente la situación de sus vehículos para poder actuar de forma oportuna.

En el siguiente cuadro se aprecia la cantidad de vehículos que han sido publicados a la fecha:

◇ Relación de vehículos presuntos o con omisión en su matrícula inicial

Tipo	Mes publicación	Vehículos relacionados	Año evaluado
Con omisión	nov-18	1857	Varios
Presuntos	feb-19	1738	2012-2018
Presuntos	abr-19	1242	2011
Presuntos	may-19	1537	2009-2010
Presuntos	jul-19	6915	2008
Subtotal Presuntos		11432	
Total		13289	

Fecha de corte: agosto 1 de 2019



A julio 31 de 2019 se han logrado identificar más de 13.000 vehículos de carga con omisión o presunta omisión en su matrícula inicial. Al cumplir con los requisitos exigidos se generarán recursos importantes para el Nuevo Programa de Renovación Vehicular.

A partir de la expedición de la resolución de normalización, y durante 2 meses de ejecución, con corte a 31 de octubre, se han presentado 716 vehículos para el proceso de normalización. De estos, 193 ya se han normalizado. El restante se encuentra en proceso o se ha rechazado.

De las tres alternativas posibles, la que más solicitudes ha recibido es la de normalización por CCR, seguida de la del pago de la caución y finalmente la de desintegración. Este proceso ha generado recursos por más de \$4.000 millones de pesos para el nuevo programa de modernización del parque automotor de carga.

Lucha contra la ilegalidad

De otra parte, y en consonancia con los esfuerzos realizados, se han adelantado diferentes acciones tanto con la Fiscalía General de la Nación como con la Superintendencia de Transporte, para poder combatir la ilegalidad:



Acciones de control

El Gobierno Nacional, la Fiscalía General, la Superintendencia de Transporte y la Policía Nacional trabajan para garantizar la seguridad y legalidad del sector

Fiscalía

- La Fiscalía General de la Nación creó el **grupo especial para la investigación de delitos** relacionados con el programa de promoción para la reposición y renovación del parque automotor de carga nacional y normalización.
- Con este grupo se logrará una articulación interinstitucional para **combatir de manera más eficiente los Grupos Criminales Organizados dedicados a la falsificación y suplantación** de personas y/o documentos para acceder a los beneficios o procesos reglamentados por el Ministerio de Transporte.

Policía

- El Gobierno Nacional y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía crearon el **Comando Especial Contra la Ilegalidad y Siniestralidad Vial**.
- Se trata de un grupo de reacción e intervención para **desmantelar estructuras criminales dedicadas a la ilegalidad en el transporte**.

Supertransporte

- La Supertransporte se fortaleció institucionalmente, lo que llevó a que **formulara pliego de cargos contra cinco empresas de transporte terrestre de carga** por contratar vehículos mal matriculados.
- Además, **adelanta investigaciones preliminares** contra varias Secretarías de Movilidad y Organismos de Tránsito y Transporte.
- Con esto se demuestra que hay una entidad de inspección, vigilancia y control que **protege al sector de las malas prácticas**.

Demanda contra Picap

El Ministerio de Transporte, en busca de la protección de los derechos e intereses colectivos, interpuso una acción popular contra la sociedad comercial Picap Inc. ante la Sección Primera del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, por ofrecer en Colombia y sin ninguna autorización legal, la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en vehículos de dos ruedas.

El fundamento principal de la demanda es que en Colombia no está permitido prestar, bajo ninguna modalidad o condición, el servicio público de transporte de pasajeros en vehículos de dos ruedas. Por el contrario, se considera esta actividad totalmente ilegal. En consecuencia, el servicio de transporte que se promueve se ofrece, se contrata y se presta a través de la plataforma tecnológica Picap, es una actividad ilícita.

En concepto del Ministerio, Picap Inc., pone en riesgo la seguridad y la vida de los usuarios con un transporte que no es seguro, autorizado, vigilado, supervisado ni regulado por las autoridades competentes en el país. De esta manera, queda a la deriva la responsabilidad frente a terceros y se expone a los usuarios a accidentes y, en general, a una serie de riesgos sin que se pueda ofrecer ningún tipo de garantía para la seguridad e integridad de los mismos.

El proceso se encuentra para resolver el recurso de reposición y en subsidio apelación respecto a que la demanda, aunque fue admitida, en el mismo auto se negó la medida

cautelar, entonces la apelación se centró a que se declare la procedencia de la medida cautelar. Entró al despacho el día 17 de junio de 2019, para resolver el recurso, y a la fecha sigue en el despacho sin manifestarse sobre el recurso.

• Operativos de la Superintendencia de Transporte

La Superintendencia de Transporte realizó varias acciones para hacer frente a la informalidad e ilegalidad en el sector:

Terminales de Transporte Terrestre:

Ejecución de 661 operativos en las diferentes Terminales, en donde se realizó:

- Verificación de la información de despachos de transporte de pasajeros por carretera.
- Verificación de condiciones de los vehículos de transporte de pasajeros por carretera.
- Supervisión de la venta de tiquetes en los puntos autorizados.
- Capacitación sobre prácticas inadecuadas como el denominado “pregoneo”.
- Sensibilización a conductores y empresas de pasajeros por carretera frente a la adecuada prestación del servicio de transporte.

Además de estos operativos, la Supertrans-

porte también realizó otra serie de actividades en torno a los Terminales de Transporte Terrestre:

- Convocó a 35 Alcaldías y Entidades previamente identificadas quienes prestan el servicio, con el fin de promover la formalización de la administración de la prestación de servicio Infraestructura utilizada para el embarque y/o desembarque de pasajeros.
- Desarrolló siete mesas de trabajo con la participación de representantes de

12 entes territoriales, en las cuales se informó que en sus jurisdicciones se había identificado infraestructura de transporte intermunicipal para el abordaje y desembaraje de pasajeros, situaciones que requieren la implementación de acciones de formalización de la actividad.

Transporte Terrestre

Durante la vigencia 2019 se han realizado 2.999 acciones contra la informalidad en materia de transporte terrestre, obteniendo los siguientes resultados:

◇ Acciones contra la informalidad

Tipo de operativo	Nº operativos realizados	Nº vehículos inspeccionados
Transporte escolar	399	12.486
Transporte informal	831	38.475
Transporte en peajes	282	15.745
Sensibilización a usuarios en los terminales del país	1.487	10.409
Total operativos	2.999	77.115



Transporte Fluvial

Durante los primeros nueve meses de 2019 se realizaron múltiples operativos en varias zonas del país: Lago Calima (valle del Cauca), Laguna de la Cocha (Pasto), Embalse El Peñol (Guatapé), Laguna de la Tota (Boyacá), Embalse El Quimbo (Huila), Río Magdalena – Vía Yatí (Mompox), Represa de Betania (Yaguará), Muelle la Bodeguita (Cartagena), Sociedad Portuaria Terminales Marítimos del Pacífico S.A (Buenaventura), Embalse El Guavio (Gachalá), Muelle La Gaitana (Neiva), Malecón Turístico de Leticia (Amazonas) y Malecón de Quibdó (Chocó).

Durante los operativos se socializó con más de 10.000 usuarios y representantes de empresas de transporte fluvial y temas de seguridad y cumplimiento de la normatividad fluvial.

La Superintendencia adelantó el levantamiento de información actualizada respecto de infraestructura no concesionada en todo el territorio nacional, lo cual genera riesgos a la seguridad de las comunidades e informalidad en la prestación de los servicios portuarios.

En total se identificaron aproximadamente 315 muelles y embarcaderos no concesionados. Como parte de la gestión se solicitó información a entidades municipales y/o departamentales locales que por ley tienen el deber legal de formalizar estas infraestructuras. En total se formularon 286 solicitudes a alcaldías de las cuales 76 dieron respuesta, es decir el 26%.

• Legalidad y emprendimiento

Con el objetivo de optimizar e impulsar la formalización y profesionalización del Sector Transporte a través del emprendimiento y la innovación, se han desarrollado varios proyectos a través de tres ejes principales: formalización, profesionalización y economía naranja.

Unidad de Gestión Pensional y Parafiscales - UGPP

Con respecto a la formalización del sector, el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, en su artículo 244, incluyó la posibilidad de usar fuentes alternativas de información para establecer los costos deducibles y determinar el ingreso base de cotización para el pago de parafiscales. Una de estas fuentes es el Sisetac, sistema de costos que permite tener unas liquidaciones de parafiscales más justas para los actores del Sector Transporte (ver capítulo cinco, numeral 1.5.1, página 14).

La UGPP expidió la Resolución 1400 de 2019 con la cual se adoptó el esquema de presunción de costos para los trabajadores independientes por cuenta propia, cuya actividad económica sea el transporte público automotor de carga por carretera. Es así que se concreta de forma reglamentaria el trabajo que ha venido haciendo el Ministerio para combatir la evasión e imprecisión de las cotizaciones de seguridad social de unos de las modalidades más informales del sector como es el transporte de carga. A pesar de lo

anterior el gremio aún sigue inconforme con la aplicación de la misma resolución puesto que la mayoría de transportadores ya tenían sanciones ejecutoriadas. Para tal problemática, desde el Ministerio de Transporte se ha propuesto a la UGPP que se aplique la resolución en comento revisando los procesos de fiscalización ejecutoriados por medio de acciones de revocatoria directa de los actos administrativos sancionatorios.

Trabajo conjunto con Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (Mincit)

Se realizaron mesas de trabajo preliminares con el Mincit, para abordar temas de formalización empresarial, con el propósito de estandarizar procedimientos que permitan al transportador organizar su negocio, no como una unidad de subsistencia sino como un proyecto empresarial en crecimiento. Se estructuraron mesas regionales de socialización sobre manejo del transporte como unidad empresarial productiva que se empezarán a ejecutar a partir del segundo semestre de 2019, el cual participarán diferentes entidades gubernamentales que permitan aclarar situaciones administrativas y operacionales que hoy en día el transportador desconoce.

Las entidades participantes en la estructuración de las mesas regionales de socialización sobre manejo de unidades empresariales del transporte consideraron que deberían llevarse a cabo estas después de haber defi-

nido y revisados los parámetros normativos vigentes sobre los derechos y garantías laborales de los transportadores que se consideran hoy en día son ambiguas y poco claras hasta para las mismas entidades del sector.

Proyecto de Ley: Formalización laboral

Se elaboró la exposición de motivos para la modificación del artículo 36 de la Ley 336 de 1996, de manera concertada con el Ministerio de Trabajo. Se presentará en agosto al Congreso de la República el proyecto de ley de modificación del artículo 36 de la Ley 336 de 1996, en la cual se abrirá la posibilidad de establecer diferentes tipos de relaciones contractuales al interior de la operación del transporte y asignará la competencia al Gobierno Nacional de poder reglamentarlas.

El proyecto de ley se encuentra elaborado y estructurado conjuntamente por el Ministerio del Trabajo. Sin embargo, de conformidad con las situaciones coyunturales del gobierno y la cartera de transporte en el Congreso, aún no se ha presentado a éste y se está haciendo la gestión con el Ministerio del Trabajo para evaluar la pertinencia de radicarla desde esa cartera.

Exploración de iniciativas de profesionalización de gremios y privados.

Se han desarrollado mesas de trabajo con

gremios y empresas para conocer iniciativas de profesionalización y casos exitosos, con el fin de consolidar los insumos necesarios para la estructuración de un programa de formación para el Sector Transporte. Se explorará en conjunto con el Sena la posibilidad de proponer estas iniciativas como extensión de formación para los trabajadores del transporte.

Trabajo conjunto con el Sena

Se viene trabajando con el Sena en la realización de un convenio marco de cooperación, que permita desarrollar el programa de profesionalización para el sector, que incluya alternativas de formación basadas en nuevas tecnologías de la información. Dicho convenio permitirá estructurar un programa de formación técnica para el Sector Transporte a través de herramientas pedagógicas tecnológicas que permitan que los transportadores tengan opciones de acceso a formación profesional en diferentes lugares de la geografía nacional.

Se estructuraron los estudios previos entre las dos entidades para suscribir dicho convenio y se proyectó la minuta del convenio, está pendiente la suscripción del mismo entre las dos entidades.

- **Descongestión adjudicación de rutas**

Con el objetivo de otorgar rutas y horarios de servicio público de transporte terrestre que

conecten las diferentes regiones del país, el Gobierno Nacional expidió la Resolución 6184 del 2018, la cual establece los criterios técnicos que garantizarán una selección objetiva de las mejores propuestas en materia de seguridad vial, experiencia en ruta y eficiencia.

Así mismo, durante un sorteo público llevado a cabo el 29 de mayo de 2019 en la Casa de Nariño, se seleccionaron las primeras diez rutas de transporte intermunicipal de pasajeros que serán autorizadas por medio de las reglas establecidas para el otorgamiento de nuevos servicios en la Resolución 6184 del 2018.

Con esta metodología, se busca la utilización de la plataforma Secop para la comunicación de los procesos y presentación de las propuestas por parte de los oferentes, la publicación del informe de evaluación y observaciones a los términos y al informe de evaluación.

El 13 de junio de 2019, a través de las Resoluciones 2303, 2304, 2305 y 2306 se ordenó la apertura de los procesos CR-MT-001-2019, CR-MT-002-2019, CR-MT-003-2019 y CR-MT-004-2019. Estos procesos contienen las diez rutas seleccionadas en el sorteo realizado el 29 de mayo de 2019.

Una vez finalizado el proceso de evaluación y respuestas a observaciones de los proponentes, el 24 y 25 de octubre se publicaron en el SECOP II el acta de selección y los informes definitivos de evaluación de los cuatro procesos y las nueve rutas concursadas. En esa misma fecha se expidieron las resoluciones de adjudicación de los permisos de operación de las rutas, las cuales se encuen-

tran terminando el proceso de notificación.

En este momento, los proponentes interesados tienen derecho al recurso de reposición ante la Subdirección de Transporte y al recurso de apelación ante la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, de conformidad con los artículos 76 y 77 de la Ley 1437 de 2011.

Una vez se termine el período para interponer los recursos de ley, se comenzará el análisis y resolución de dichos recursos con el fin de decidir la adjudicación final de los servicios.

Con la adjudicación de rutas por medio de pliegos tipo el Gobierno Nacional le apuesta a adoptar altos estándares internacionales en materia de transporte y seguridad vial, lo que además significará eliminar riesgos de corrupción y garantizar una competencia transparente y en igualdad de condiciones.

- **Reactivación desarrollo red vial primaria concesionada**

Las concesiones de 4G contratadas a partir del 2014, tuvieron múltiples dificultades que afectaron la gestión contractual y paraliza-

ron la ejecución de la mayoría de proyectos. Al inicio del cuatrienio se tenían seis proyectos de 4G funcionando bien y tres a media marcha. Para solucionarlo, se decidió la creación de una Sala de Reactivación económica por parte del Ministerio de Transporte y la ANI, para buscar la forma de gestionar debidamente los proyectos, adoptar las decisiones correspondientes y lograr articular las distintas entidades que intervienen en los proyectos de concesión, en aras de lograr su reactivación y dar solución a las problemáticas con que se encontraron.

Gracias a esta iniciativa, actualmente el programa de Autopistas de 4G tiene 22 proyectos en ejecución, y se trabaja para encontrar soluciones definitivas a los siete restantes. También se tiene disponible el 75% de la longitud predial requerida para la construcción de las 29 autopista, lo cual permite iniciar obras en el momento sin impedimentos de terrenos.

Así mismo, se logró que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (Anla) emitiera tres licencias a los tramos de los proyectos de cuarta generación, permitiendo reactivar los proyectos Accesos al Norte de Bogotá, Pasto-Rumichaca y Cúcuta-Pamplona. También expidió un acto administrativo para la modificación de la licencia para la construcción del proyecto OLA 1- Girardot – Honda – Puerto Salgar.

Por otro lado, se realizó la entrega y puesta en operación de la variante La Dorada – Puerto Salgar del proyecto Girardot – Honda



- Comisión Intersectorial para la Red Regional de Infraestructura de Transporte (Cirit)

Para lograr una adecuada gestión de la red terciaria como una de las principales estrategias de soporte al desarrollo rural, a la construcción de paz y a la equidad, el Ministerio de Transporte, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y el Invías conformó la Comisión Intersectorial para la Red Regional de Infraestructura de Transporte (Cirit), la cual tiene por objeto de articulación de las entidades del gobierno nacional con incidencia técnica y política sobre la red de infraestructura regional del país.

Así mismo, la Cirit busca fortalecer los espacios de toma de decisión sobre la red terciaria a través de la planificación, evaluación, gestión y validación de proyectos, estudios e iniciativas que coadyuven al desarrollo de esos ejes viales y apoyaren la gestión de las entidades territoriales. La creación formal de esta instancia se encuentra en proceso, pero desde el mes de enero de 2019 las entidades han venido trabajando en la articulación necesaria en asuntos como el 'Programa Colombia Rural', la reglamentación del uso de nuevas tecnologías para la intervención de vías de bajos volúmenes de tráfico, inventarios viales con imágenes satelitales, entre otros.

– Puerto Salgar, la cual está compuesta por 17 km de vía nueva en calzada sencilla, tres intersecciones tipo glorieta (Purnio, Puerto Salgar y Korán) y el nuevo puente Puerto Salgar sobre el río Magdalena, que tiene una longitud total de 720 metros y equirrió una inversión de \$210.400 millones de pesos aproximadamente.

Así mismo, se desbloqueó el proyecto de 4G Villavicencio – Yopal, lo que permitió iniciar la etapa de construcción, que incluye la doble calzada Villavicencio – Cumaral, Aguazul – Yopal y el nuevo puente del Charte.

Se terminó la construcción de 33,77 km de doble calzada nueva entre Malambo vía al mar y entre Villa Campestre y Las Flores, tramos correspondientes a la Circunvalar de la Prosperidad que incluye, adicional a la calzada, dos intersecciones con paso peatonal en Malambo y otra en Caracolí, siete

puentes vehiculares, cuatro estaciones de pesaje, cada una con báscula estática y dinámica y dos áreas de servicio. La inversión fue de \$550.200 millones de pesos.

Adicionalmente, se han logrado cinco cierres financieros en los proyectos Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó (Ruta del Cacao), Autopista al Mar 1, Autopista al Mar 2, Pasto – Rumichaca y Accesos Norte.

La ANI ha logrado ahorrarle al Estado cerca de \$1,71 billones de pesos en pretensiones económicas presentadas por concesionarios en siete tribunales arbitrales, además ha obtenido \$206.000 millones en fallos a favor de la Entidad.

→ GESTIÓN RELEVANTE

- En el proyecto Neiva – Espinal – Girardot se ejecutaron 15.7 km de rehabilitación, 8,4 km de construcción de segunda calzada y 3,5 km de vía nueva (par vial del Espinal). Estas obras se desarrollaron entre El Espinal y Flandes, en el departamento del Tolima, y tuvieron una inversión de \$92.663 millones de pesos.
- Se inició la construcción de los 3,4 kilómetros de la variante de Chía en doble calzada, denominada Carretera de los Andes, con una inversión estimada de \$119.000 millones y las obras de mantenimiento periódico del antiguo corredor Devinorte.
- Terminación de la segunda calzada del Puente Benito Hernández Bustos, que comunica a Cúcuta con Los Patios, en Norte de Santander. Esta obra tuvo una inversión superior a los \$11.900 millones de pesos, a su vez, se iniciaron las obras de tres intersecciones viales que mejorarán la conexión de Cúcuta con el municipio de Villa del Rosario. Estas obras hacen parte del proyecto Área Metropolitana de Cúcuta. Se suscribió un convenio Interadministrativo de Cooperación con la Gobernación de Norte de Santander, para que a través del contrato de concesión se pueda ejecutar la pavimentación de las vías adyacentes al Municipio de El Tarra.
- Del Proyecto de la Perimetral del Oriente de Bogotá, entraron en operación y mantenimiento 3,30 km de mejoramiento y 7,88 km de rehabilitación entre Salitre y Guasca; así como la rehabilitación de 27,2 km en la Intersección hacia Guatavita – Sesquilé. Además, a finales de abril de 2019 el concesionario puso a disposición la entrega de las Unidades Funcionales 2 y 3, que comprenden 24 km de mejoramiento entre Sopó y La Calera y 10 km de mejoramiento entre La Calera – Patios y 22,70 km de rehabilitación en los límites Bogotá – Choachí. La inversión total de estas obras fue de \$343.750 millones.
- Se iniciaron obras de mitigación en el corredor Bogotá – Villeta, en el sector comprendido entre el k60+050 al k60+760, que permitirán restablecer la movilidad en la calzada norte, que actualmente se encuentra restringida. La inversión es de \$15.968 millones de pesos.
- Entrega de las obras asociadas a la Unidad Funcional 1 del proyecto Antioquia – Bolívar, Caucasia - Planeta Rica y las de la Unidad Funcional 3 Variante Planeta Rica – San Carlos Variante Cereté, con las siguientes intervenciones: 58,65 Km entre Caucasia y Planeta Rica, construcción de 12,5 km de calzada sencilla y 19,5Km de mejoramiento de la vía existente. Incluye dos intersecciones a nivel para el ingreso norte y sur de San Carlos, así como intersección a desnivel doble calzada Ciénaga de Oro – Cereté. La inversión total de estas obras fue de \$ 212.584 millones de pesos.
- En el proyecto Vías del Nus se realizaron las obras de rehabilitación de la vía entre en Cisneros – San José del Nus en Antioquia. La inversión fue de \$29.644 millones de pesos.
- En el proyecto Ruta Caribe se terminó la construcción de la Intersección Abocol, que permite dar continuidad al flujo vehicular que se dirige hacia la zona industrial de Mamonal y los puertos de Cartagena. La inversión fue de \$4.271 millones de pesos.
- En el proyecto de la Transversal de las Américas se construyeron 30.79 kilómetros de calzada nueva y obras de infraestructura tales como el puente Santo Domingo en el sector de San Pablo – Simití, y cuatro variantes que comprenden una longitud total de 52.56 kilómetros en el corredor vial que conduce de Turbo a Chigorodó, en la región de Urabá. La inversión total de estas obras fue de \$234.713 millones.
- En el proyecto Popayán - Santander de Quilichao se logró la presentación de una propuesta para la sesión del contrato, que permitirá la reactivación y ejecución de este proyecto vital para el sur del país.
- En el proyecto del tercer carril Bogotá – Girardot se terminaron las intervenciones en el sector El Muña - Soacha que incluyeron la construcción de una intersección a desnivel en el cruce a Sibaté, la construcción de aproximadamente 2 km de tercer carril en ambos sentidos de la vía, rehabilitación de aproximadamente 11 km de vía en ambos sentidos de la vía, construcción de los puentes peatonales



Icollantas y Cementerio, construcción de 1.5 km de ciclorruta y 900 metros de an- denes. Las obras tuvieron una inversión estimada de \$108.000 millones, de los cuales \$8.700 millones corresponden a la inversión en el intercambiador de Sibaté.

- Se reactivaron los desembolsos en el pro- yecto Transversal del Sisga. Se han reali- zado ocho desembolsos por un total de \$210.817 millones y se adelanta un Acuer- do Conciliatorio con el Concesionario para continuar con el desarrollo del proyecto, el cual será sometido ante el Tribunal de Arbitramento y el Ministerio Público. Se ejecutó la rehabilitación de 27 Km entre Sisga – Guateque y se adelantó la rehabi- litación en 2 Km entre Santa María - San Luis de Gaceno - Aguaclara. A la fecha se tiene un total de 48 Km rehabilitados.
- Para la reactivación del proyecto Mulaló – Loboguerrero en el Valle del Cauca se logró la obtención, por parte del Minis- terio de Ambiente y Desarrollo Sosteni- ble –MADS y de la Corporación Autónoma Regional del Valle (CVC), la Autorización de Sustracción de Reserva Forestal del Pacífico y del Distrito de Conservación de Suelos Cañón de Río Grande, lo que per- mitirá dar continuidad al proceso de ges- tión Ambiental que adelanta el Concesio- nario para ob- tener la Licencia Ambiental del proyecto.
- En el Proyecto Autopista Conexión Pací- fico 2 se realizó la entrega del corredor La Pintada – Puente Iglesias, el cual está



conformado por 14 Km de doble calzada desde y 3 Km de calzada sencilla de la va- riante al municipio de La Pintada con una inversión de \$309.850 millones en total. De igual forma, se logró el cale del Túnel “Iván Duque Escobar”, el cual está confor- mado por dos tubos de una longitud de 2,5 Km, que requiere una inversión total de \$382.860 millones.

- En el proyecto Santa Marta – Riohacha – Paraguachón se culminaron las obras de mantenimiento en el sector Maicao – Carraipía – Paradero, en una longitud de 34,7 kilómetros de vía. Las obras tuvieron una inversión estimada de \$20.000 millones, lo que incluyó el parcheo de puntos críti-

cos, fresado, excavación y extensión de la carpeta asfáltica.

- Desde la ANI se trabaja en un Otrosí para reactivar el proyecto de la Ruta del Sol, sector 3, que contiene una serie de acuer- dos con Yuma Concesionaria S.A., trabaja- dos en conjunto con la interventoría y que han tenido el acompañamiento de las ve- edurías ciudadanas de los departamentos de Cesar y Magdalena, quienes a su vez son apoyadas por Contraloría General de la República, a través de su Delegada para la Participación Ciudadana. El documento que se firmará contempla puntos claves, entre los que sobresalen el plan de pagos a los proveedores y la reactivación de las

obras. El concesionario deberá obtener un crédito internacional por \$400.000 millones de pesos y la ANI otorgará 56 meses de plazo adicional para la terminación de las intervenciones, sin ampliar el tiempo de la concesión.

- Se suscribió un otrosí con el concesionario de las Autopistas del Café para la ejecución de nuevas obras con el excedente de peajes. Algunas que vale la pena destacar son: puente peatonal El Rosario en Caldas, una intersección a desnivel en Dosquebradas, el par vial Campo Alegre en Risaralda y Caldas, y la intersección El Jazmín, y se inicia la segunda calzada de la vía Tarapacá – Chinchiná con la construcción de 1 km de vía aproximadamente. Además, el concesionario Autopistas del Café entregará los estudios y diseños de las intersecciones a Filandia, a La Tebaida y al Caimo en el Quindío, y los puentes peatonales en Playa Rica y Guacarí en Risaralda, así como la estabilización de talud en la vía La Paila – Calarcá y en la vía Club Campestre en Caldas.
- Por los lados de Bogotá, la ANI adelanta obras y opera y hace mantenimiento permanente de siete entradas viales. Además, trabaja en la estructuración de nuevos proyectos en materia aeroportuaria, vial y férrea, que mejorarán la movilidad y conectividad de la capital del país.
- Finalmente, en el primer tercio de la vía Bogotá – Villavicencio, que va desde la salida de la capital hasta el sector de El



Tablón, desde el inicio del Gobierno del presidente Iván Duque estamos realizando cerca de 60 obras de estabilidad en puntos críticos. Esto además de haber logrado habilitar nuevamente el paso por el kilómetro 58.

• Programa Colombia Rural

Este cuatrienio se lanzó una gran apuesta por las vías terciarias del país. En cumplimiento de este propósito se estructuró el programa Colombia Rural, a cargo de Invías,

a través del cual se impulsa la reactivación de las economías locales, al facilitar la comercialización de productos agrícolas y ganaderos, la promoción de destinos turísticos y el acceso a bienes y servicios.

Colombia Rural busca el mejoramiento de los corredores estratégicos, al servicio de los 1.101 municipios del país, priorizando corredores viales que incrementen la productividad del campo y conecten poblaciones con servicios sociales y públicos, en las regiones, mediante actividades de mantenimiento y



mejoramiento, las cuales se desarrollarán bajo diferentes esquemas de financiación y ejecución.

La ejecución de las actividades se proyecta de manera articulada y coordinada con Batallones de Ingenieros Militares, Entes Territoriales, gremios y sector privado, así como con una activa participación de asociaciones comunitarias, con las cuales se tendrán mejoras sustanciales en los corredores productivos, turísticos y agrícolas más apartados del país.

Para ello, el Invías, en coordinación con el Ministerio de Transporte, desarrollaron un aplicativo que permitió a los Entes Territoriales postular a través de una página web, de manera 100% virtual. En esta página se dispusieron los términos y condiciones del proceso de convocatoria para la priorización de los corredores productivos.

En la etapa de postulación, se inscribieron 1.018 alcaldías y 24 gobernaciones, de estos terminaron su postulación 938 alcaldías y 21 gobernaciones. El cierre de esta etapa fue en el mes de mayo.

Las etapas de calificación, publicación y presentación se desarrollaron entre junio y noviembre de 2019. En la calificación de los corredores intervino el equipo técnico del Invías, DNP y Mintransporte para analizar la información registrada. Así mismo, se están realizando visitas técnicas a los corredores postulados para verificar la información suministrada por los Entidades Territoriales.

Terminada esta etapa se publicará en la página del programa el listado de los corredores seleccionados y se presentarán los beneficiarios de Colombia Rural.

La etapa de formalización y primer desembolso para los convenios se realizarán en los meses de noviembre a diciembre. Es importante señalar, que la entrada en vigencia de la ley de garantías, ha retrasado la suscripción de convenios.

A través de la ejecución de las obras se brindarán alternativas estables de ingreso al empleo y valorización patrimonial de los predios de las familias campesinas y, además se fortalecerá la acción comunal y las organizaciones campesinas.

La primera fase del programa Colombia Rural destinará a la intervención de la red vial rural del país recursos que ascienden a \$500.000 millones de pesos. Con esto se generará desarrollo y competitividad en las regiones.

→ GESTIÓN RELEVANTE

- El Ministerio de Transporte, junto con el Invías y el DNP, ha liderado el trámite de una cooperación del Banco Mundial para la asignación de US\$ 500.000 dólares. Estos fondos se destinarán a proyectos asociados a vías terciarias como:
 - Culminación línea base como insumo para inventario vías terciarias.
 - Piloto Plan Nacional de Vías para la Integración Regional (PNVIR).
 - Tramo de prueba con asfaltos en Guaviare.
- Terminación y recibo a satisfacción de 12 estudios y diseños de vías priorizadas por comunidades indígenas, ampliando así la posibilidad de acceso a recursos y mejoramiento de la calidad de vida.
- Con el apoyo de USAID, el Ministerio de transporte adelanta la consultoría para la actualización de la metodología para la elaboración de Planes Viales Regionales (con una visión ya de Región), con énfasis en la Amazonia Colombiana. Así mismo incluirá los componentes ambientales, con el apoyo de Visión Amazónica y el Ministerio de Ambiente
- De otra parte, para promover el desarrollo regional, desde el Invías se adelantan actividades de gestión y supervisión para los siguientes proyectos y programas, entre otros:
 - Contrato Bicentenario
 - Proyectos OCAD – PAZ

- Convenio Federación de Cafeteros
- Proyectos Obras por Impuestos
- Proyectos financiados con recursos de la enajenación de Isagen
- Convenio Invías – Agencia de Renovación del Territorio.

- Igualmente desde el Invías, se realizó la estructuración técnica de nuevos proyectos y con ello se logró la asignación de recursos por valor de \$622.000 millones de pesos, que comprenden proyectos en municipios ZOMAC a través del esquema de Obras por Impuestos y del Acuerdo 11 de OCAD.

• Desarrollo de la estrategia para concluir proyectos iniciados y desfinanciados.

La terminación de las obras estratégicas para la conectividad vial del país ha sido uno de los principales objetivos del Sector Transporte como parte del Gobierno Nacional. Considerando que la terminación de estas obras es prioritaria, desde agosto de 2018, con el liderazgo del Ministerio de Transporte se garantizaron al Invías recursos por \$870.000 millones de pesos distribuidos en las vigencias 2019 y 2020 para la terminación por obra pública de los proyectos estratégicos:

- Cruce de la Cordillera Central (doble calzada Cajamarca- Calarcá)
- Construcción del nuevo Puente Pumarejo
- Nuevo corredor binacional La Espriella- río Mataje



- Nuevo Puente de Honda (Se encuentra terminado)
- Segunda calzada entre Armenia y el Aeropuerto

Estos proyectos avanzan según el cronograma y una vez concluidos pondrán en servicio más de 60 km nuevos de vía con obras de dobles calzadas, puentes de gran magnitud y túneles que mejorarán la conectividad y competitividad.

Para tal fin se implementó una Gerencia de Proyectos Estratégicos al interior del Invías para el control, seguimiento exclusivo y especializado a la ejecución contractual, iniciativa a través de la cual se lograron importantes avances en los proyectos: cruce de la cordillera central, Ruta del Sol II, también conocido como Troncal del Magdalena, y el nuevo puente Pumarejo.



- **Proyecto Cruce de la Cordillera Central**

La construcción de este proyecto comprende el Túnel Principal de la Línea, el Túnel de Rescate (Piloto), 23 túneles cortos, 31 viaductos y tres intercambiadores viales a lo largo de 30 kilómetros de doble calzada entre los municipios de Cajamarca, en el departamento del Tolima, y el municipio de Calarcá, en el departamento del Quindío.

Al inicio de este cuatrienio, ni las obras en el túnel principal ni las de las calzadas de Tolima y Quindío tenían recursos asegurados para su terminación, y los trabajos en el túnel principal presentaban un avance del 56%.

Luego de garantizar la financiación, en el túnel principal de 8,65 km, se estabilizaron las fallas geológicas, se inició el tratamiento de las más críticas y se avanzó sustancialmente

en el revestimiento de las paredes y la pavimentación de la vía.

Así mismo, se suscribieron los contratos para reparar, repotenciar, reconstruir y/o terminar las obras complementarias que permitirán habilitar en su totalidad la segunda calzada entre Cajamarca y Calarcá. En este proceso se realizaron más de 32 socializaciones, que incluyeron audiencias técnicas, ambientales, sociales y de riesgos, promoviendo la legalidad, la participación, transparencia y pluralidad de oferentes.

El avance de obra del túnel principal es del 98%, resultado de la implementación de más de 15 frentes de trabajo, con los que se estimula el empleo y se mejoran las condiciones de vida de los residentes en el área de influencia de las obras. a septiembre de 2019, el avance total del proyecto es del 78%.

Se logró garantizar recursos por \$620.000 millones de pesos para la terminación del proyecto Cruce de la Cordillera Central, el cual se espera sea entregado a finales de 2020.

El Cruce de la Cordillera Central constituye el eje de comercio exterior más importante de Colombia, pues conecta el interior del país con su principal puerto sobre el Pacífico, Buenaventura. Por este corredor transita el 70% de las mercancías, con mejores costos logísticos de eficiencia en beneficio de la productividad y la economía nacional.

Su reactivación generará ahorro en más de 15 km de recorrido, mayor velocidad de operación y se espera una disminución de la accidentalidad en un 75%.



- **Troncal del Magdalena Medio**

Tras seis meses de haber asumido el control transitorio de los 529 kilómetros en la Troncal del Magdalena Medio y de 71 kilómetros que hacen parte de la Transversal Gamarra - Ocaña, el Invías presenta un positivo balance de la ejecución de los contratos que inclu-

yen mantenimiento rutinario, mejoramiento, rehabilitación y señalización de esta vía estratégica para la movilidad de los departamentos de Cundinamarca, Boyacá, Santander, Norte de Santander y Cesar.

A la fecha se han desarrollado trabajos de tapa-huecos y bacheos técnicos en 116 km,

se ha llevado a cabo la señalización en 199 km, al igual que el mantenimiento rutinario permanente, y se han dispuesto, a lo largo de la vía, 207 unidades de maquinaria para obras.

El total del presupuesto a ejecutar en obras por parte del Invías asciende a \$368.767 millones de pesos y culmina en febrero de 2020, mientras la ANI estructura y viabiliza un nuevo proyecto de concesión que permita la terminación de este proyecto, clave para la competitividad el país.

Los trabajos que ejecuta actualmente Invías son de gran importancia para la movilidad, si se tiene en cuenta que el tránsito promedio diario entre Puerto Salgar (Cundinamarca) y San Roque (Cesar) oscila en 5.700 vehículos, mientras que entre Gamarra y Ocaña transitan alrededor de 1.900. De esta manera, se genera un menor desgaste en los vehículos y una reducción en los costos de operación de quienes transitan por estos corredores.



La continuación de la Troncal de Magdalena Medio tiene impacto directo en la reducción de los costos de operación vehicular y mejoras en las condiciones de seguridad vial del corredor.

- Proyecto Nuevo Puente Pumarejo

Este proyecto consiste en un puente tipo atirantado en el tramo central, con una longitud total de 3,2 kilómetros al inicio de cuatrienio tenía un avance del 65%, con atrasos en el cronograma, condiciones técnicas por viabilizar y estaba desfinanciado, dejando en riesgo lo invertido hasta ese momento. En septiembre de 2019 tenía un avance del 93%, y será inaugurado antes de terminar el año.

Gracias a la gestión del Invías se garantizaron más de \$130.000 millones de pesos que se requerían para la terminación del nuevo Puente Pumarejo.

Esta obra representa el ícono de la modernidad para el Caribe colombiano, con el que se mejora la conectividad y se dinamiza el comercio que ingresa a través de los departamentos de Magdalena y Atlántico, hacia el interior del país



Otros proyectos importantes para el desarrollo de la red vial primaria

- Nuevo Puente Honda

Para mejorar la conectividad del centro del país y apoyando el desarrollo de municipios y departamentos de esta zona, se logró garantizar \$5.000 millones de pesos faltantes para el desarrollo de esta obra. Además, se estableció un grupo especial de control para concluir los trabajos ya iniciados.

Este nuevo puente sobre el río Magdalena tiene un diseño atirantado, una longitud de 407 metros y reemplaza al puente Luis Ignacio Andrade. Está localizado en la carretera que comunica a Bogotá con Medellín, entre el corregimiento de Puerto Boyacá (Cundinamarca) y el municipio de Honda (Tolima).

Las obras de este importante proyecto se encuentran finalizadas.

La inversión total para el Nuevo Puente Honda asciende a \$95.000 millones de pesos.



Esta estructura mejorará la movilidad del tráfico pesado y de pasajeros, evitando las demoras que les causaba a los transportadores el tener que atravesar el casco urbano de Honda. Su construcción facilita la conexión de las Troncales de Occidente y del Caribe con el centro del país, permitiendo la comercialización de productos y generando incentivos para el sector turístico.

- **Proyecto binacional La Espriella - Río Mataje**

Para facilitar la comunicación binacional, y consolidar una red de transporte articulada que promueva la inversión entre Colombia y Ecuador sobre el Pacífico, el Invías garantizó recursos por \$45.000 millones de pesos para el año 2019, con los cuales se terminarán los primeros trabajos de proyecto La Espriella - Río Mataje.

Así mismo, con vigencias futuras de 2020 por \$45.000 millones de pesos, se espera finalizar a nivel de pavimento la obra en su totalidad.

Cabe anotar que este proyecto, que tiene una longitud total de 9,3 kilómetros, se encontraba desfinanciado para concluir obras, como las del puente sobre el río Mira, de 648 metros.

El proyecto La Espriella - Río Mataje genera conectividad y competitividad en el sur de Colombia, especialmente entre las poblaciones de Pasto y Tumaco, en Colombia, y Tulcán y los puertos de Esmeraldas y San Lorenzo, en Ecuador.

- **Segunda calzada Armenia - aeropuerto**

Generando una mejor conectividad y seguridad vial para el Eje Cafetero, desde el Invías se garantizaron \$5.000 millones de pesos en la vigencia 2018, para la construcción de segunda calzada de 8,43 kilómetros de la vía Armenia - Aeropuerto El Edén, entre las glorietas Club Campestre y Malibú.

Con los recursos obtenidos, a los que se sumaron \$25.000 millones más en la vigencia 2019, se asegura ampliación del corredor en su totalidad, la cual se proyecta finalice en 2019. A la fecha presenta un avance del 83%.

La inversión total para la Segunda calzada Armenia - Aeropuerto El Edén es de \$97.177 millones de pesos.

- **Vía de acceso al puerto de Barranquilla - Carrera 38**

En la capital del Atlántico, se logró la puesta al servicio de tramo El Rubí. En este sector las obras incluyeron la estabilización de la zona afectada por los deslizamientos de la ladera occidental, entre las calles 82 y 83ª, donde fueron instalados 1.000 pilotes de concreto, de 80 centímetros de diámetro, a 20 metros de profundidad. Esta obra presenta un avance

del 96% aproximadamente.

La ejecución de estas obras, que favorecen a cerca de 145.000 habitantes, mejora la movilidad de los ciudadanos en el sector y duplica la capacidad vial, facilitando la comunicación y la conectividad dentro de las áreas de influencia de ingreso y salida de la ciudad, lo cual dinamiza la competitividad del distrito especial, industrial y portuario y promueve la eficiencia operativa del puerto de Barranquilla.

- **Circunvalar Galeras**

En el departamento de Nariño, garantizando una comunicación alternativa entre las cabeceras municipales del área de influencia del volcán Galeras, el Invías adelanta el proyecto Circunvalar Galeras, con el cual conecta a las poblaciones de Cebadal, Yacuanquer, Conscá, Sandoná y Pasto.

Con un riguroso control y gestión, se resolvieron los pendientes técnicos y se terminaron las obras en el mes abril de 2019.

Adicionalmente, se atiende el sitio crítico denominado "La Cernidera", donde se ejecutan trabajos de sostenibilidad ambiental, con los cuales se protegen los afloramientos de agua del talud superior.

Esta vía impulsa el crecimiento económico, pues facilita la conectividad y movilidad de la población, para satisfacer necesidades de producción y comercialización de bienes y servicios mejorando las condiciones de vida de los habitantes de la zona.

- **Terminación de puentes que mejoran la conectividad de Mocoa**

Para mejorar la red vial regional, a finales de agosto de 2018 se terminó la construcción del puente Mulato, de 238 metros de longitud y aceleró los trabajos del puente Sango-yaco, de 27 metros, con inversiones que suman \$6.740 millones de pesos. Con las obras se mejora la conectividad de la capital del departamento de Putumayo.

- **Programa de Mantenimiento y Administración Vial**

Este programa liderado por el Invias, es una nueva forma de administración de las carreteras. Su implementación, a través de contratos por obra pública con fundamento en la gestión del corredor vial, implica la realización del mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, señalización y seguridad vial, servicios al usuario, prevención y atención de emergencias, sostenibilidad y otras obras sobre la infraestructura en los tramos prioritarios.

En este programa se tiene previsto invertir \$474.160 millones de pesos.

Para el Programa de Mantenimiento y Administración Vial, en la presente vigencia se invierten más de \$500.000 millones de pesos en siete ejes viales estratégicos para la conectividad y competitividad.



- **Vía al Llano**

Desde el 13 de mayo de 2019 se presentaron múltiples deslizamientos en la vía que comunica a Bogotá con Villavicencio, exactamente en el KM 58, en la zona denominada de Mesa Grande, que conllevaron al derrumbe de más de 600.000 m³ de tierra, de los cuales 225.000 m³ generaron la obstaculización total de la vía. Para solucionar esta situación, el 14 de junio, mediante Resolución 2312 de 2019, el Ministerio de Transporte tomó la decisión de restringir el paso de manera indefinida por esta vía. Esta medida estuvo acompañada de la habilitación de dos vías alternas: Transversal del Sisga y Bogotá – Sogamoso – Aguazul – Villavicencio (Transversal del Cusiana), y el aumento de las frecuencias aéreas, aerolíneas y rutas aéreas.

Para dar más opciones, a nivel de transporte aéreo, desde el 13 de mayo se incentivó el

ingreso de nuevas aerolíneas al aeropuerto Vanguardia, logrando la entrada en operación de Easyfly, Wingo y Satena. Del 26 de agosto al 1 de septiembre, Easyfly, Avianca, Wingo y Satena operaron un total de 256 frecuencias Villavicencio – Bogotá – Villavicencio, frente a 28 frecuencias que se operaron del 6 al 12 de mayo únicamente por Avianca, antes de que comenzara la inestabilidad del KM 58 de la vía al Llano.

Como resultado de las medidas adoptadas, entre el 6 de mayo y el 1 de septiembre se han movilizad 86.399 pasajeros en la ruta Bogotá – Villavicencio, y 87.906 pasajeros en el sentido Villavicencio – Bogotá. Además, se crearon nuevas rutas entre Villavicencio y Cali, Medellín, Pereira, Bucaramanga y Neiva, fortaleciendo así la conectividad del Llano con el resto del país, con una movilización promedio diaria de 340 pasajeros ambos sentidos.

En cuanto a las vías alternas, mediante las Resoluciones 2700 del 25 de junio y 2743 del 28 de junio de 2019, el Ministerio redujo hasta en un 50% la tarifa de peaje en las estaciones Machetá, el Roble, Albarracín, Tuta, Puente Amarillo, Veracruz, San Pedro, Andes, Fusca, Unisabana y el Crucero en la ruta Bogotá - Villavicencio y viceversa, para el transporte público de pasajeros y transporte público y privado de carga.

Las actividades de remoción de material depositado en el km 58 permitieron que el 7 de agosto se despejara en su totalidad el material sobre la vía. Sin embargo, por las condiciones climáticas se propiciaron varios deslizamientos de diferentes magnitudes, que prolongaron los trabajos de despeje total de la calzada.

Una vez despejada la vía, se realizaron obras de recuperación de la banca, la construcción de un sobreancho, se instalaron defensas metálicas, se llevó a cabo la demarcación horizontal de la vía y la instalación de la señalización vertical reglamentaria, preventiva e informativa necesaria para encausar el tráfico en el punto del derrumbe. Así mismo, se instalaron maletines plásticos y de concreto tipo Newjersey.

Todo lo anterior fue acompañado por un plan de seguridad y protección en la zona, que comprende mecanismos de monitoreo y alertas tempranas, incluyendo el radar para detectar movimientos en la ladera con 48 horas de antelación. Esto se complementó con el apoyo de vigías y cámaras ubicadas en el radar, que ofrecen hoy condiciones de

seguridad para los usuarios de la vía. Así, se logró que el martes 17 de septiembre de este año se permitiera el paso de manera restringida por el KM 58 para vehículos de carga con peso superior a 3,4 toneladas.

El 18 de septiembre se empezó a habilitar paso a los autobuses tipo C, es decir, con capacidad de 20 o más pasajeros, y desde el sábado 28 de septiembre, quedó habilitado el paso a vehículos de transporte de pasajeros por carretera tipo B (entre 10 y 19 pasajeros).

Como medidas provisionales se establecieron:

- Construcción de un tablestacado de aproximadamente 260 metros de longitud, que consiste en una barrera metálica de seis metros de altura ubicada sobre la vía. Esta tubería estará empotrada en el terreno por medio de micropilotes a una profundidad de seis metros, los cuales estarán amarrados al conjunto mediante la construcción de una gran viga de concreto reforzado.
- Construcción de tres pozos de abatimiento de aproximadamente 40 metros de profundidad y 3,50 metros de diámetro, los cuales están diseñados para dar estabilidad a largo plazo a la meseta de Mesa Grande.
- Estudios necesarios para la instalación de mallas metálicas en la ladera de meseta del Km 58, con el fin de garantizar la seguridad de los usuarios de la vía y de controlar la caída de rocas a la vía y así mantener operativa la vía, adelantados por el











Concesionario de la vía.

El 2 de septiembre de 2019, la ANI y la Concesionaria acordaron la ejecución de obras de mitigación y mejoramiento de la transitabilidad en la vía veredal denominada Mesa Grande – Primavera. Las obras a realizar son:

1. Obras hidráulicas de mitigación para el control de drenaje en la meseta denominada Mesa Grande.
2. Obras de mitigación para el mejoramiento de la transitabilidad a ejecutar en la vía veredal denominada Mesa Grande – Vanguardia.
3. Cargue, transporte y disposición del material de derrumbe sobre la vía existente en el K58.
4. Actividades varias como:
 - a. Monitoreo del talud mediante tecnología Radar SSR-SARx.
 - b. Suministro de sistema de alerta Temprana Modelo 1200-D (alarma).
 - c. Elaboración de modelo digital del terreno en formato raster.
 - d. Modelaciones de rompimiento de presas.











Ahora bien, se adelantarán los estudios y diseños para la posterior adjudicación de las obras para la construcción de un viaducto de aproximadamente 800 metros de largo, que le da una solución efectiva y definitiva a la problemática.

→ RETOS

Indicadores de resultado				
Indicador	Meta cuatrienio	ODS asociado (primario)	ODS asociado (secundario)	Derechos humanos asociados
Edad promedio del parque automotor de carga de la flota de vehículos con peso bruto superior a 10,5 toneladas (T)	15 años		 	Derecho a un trabajo digno Derecho a circular libremente
Carga transportada en el modo fluvial	7.800.000 ton			Derecho a un trabajo digno Derecho a circular libremente
Vía férrea con operación comercial.	1.077 km		 	Derecho a un trabajo digno Derecho a circular libremente
Embarcaciones registradas en el modo fluvial	328			Derecho a un trabajo digno Derecho a circular libremente

Indicadores de resultado				
Indicador	Meta cuatrienio	ODS asociado (primario)	ODS asociado (secundario)	Derechos humanos asociados
Acuerdos celebrados en materia aerocomercial con otros países (o Estados)	75			Derecho a un trabajo digno Derecho a circular libremente
Aeropuertos internacionales certificados	7			Derecho a un trabajo digno Derecho a circular libremente

Indicadores de Producto				
Indicador	Meta cuatrienio	ODS asociado (primario)	ODS asociado (secundario)	Derechos humanos asociados
Muelles fluviales construidos, mejorados y mantenidos	9			Derecho a un trabajo digno Derecho a circular libremente
Accesos marítimos mejorados, construidos y profundizados	2			Derecho a un trabajo digno Derecho a circular libremente

Indicadores de Producto				
Indicador	Meta cuatrienio	ODS asociado (primario)	ODS asociado (secundario)	Derechos humanos asociados
Aeropuertos no concesionados mejorados en su infraestructura física	10		 	Derecho a un trabajo digno Derecho a circular libremente
Aeropuertos concesionados con obras de modernización	12		 	Derecho a un trabajo digno Derecho a circular libremente
Vía primaria no concesionada con mantenimiento y rehabilitación	1.155 km			Derecho a un trabajo digno Derecho a circular libremente
Vía primaria no concesionada mejorada	8.540 km			Derecho a un trabajo digno Derecho a circular libremente
Vía primaria construida bajo esquema de concesión programa 4G	563,5 km			Derecho a un trabajo digno Derecho a circular libremente

Indicadores de Producto				
Indicador	Meta cuatrienio	ODS asociado (primario)	ODS asociado (secundario)	Derechos humanos asociados
Vía primaria rehabilitada bajo esquema de concesión programa 4G	1,773.8 km			Derecho a un trabajo digno Derecho a circular libremente
Proyectos en etapa de operación y mantenimiento del Programa 4G (T)	8			Derecho a un trabajo digno Derecho a circular libremente

4. Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago

➤ SITUACION ENCONTRADA¹¹

En una situación fiscal y de recursos públicos comprometidos en proyectos en ejecución, facilitar el uso de fuentes alternativas de pago es uno de los principales retos sectoriales, dadas las cuantiosas inversiones requeridas para mejorar la prestación de servicios de transporte, cerrar la brecha en infraestructura y aumentar la calidad en la prestación de servicios.

De acuerdo con el DNP, las necesidades presupuestales de infraestructura en el país requerirían una inversión aproximada de \$ 342 billones de pesos, de los cuales el sector transporte abarca más del 60%.

◇ Necesidades de inversión en todos los sectores de infraestructura (billones de pesos)

Sector	Valor de la inversión (\$)
Transporte	216,8
Acueducto	29,2
Alcantarillado	14,2
Aseo	3,3
Energía	6,1
Salud	47,4
Educación	3,8
Justicia	4,5
Edificaciones públicas	1,4
Agroindustria	15,3
Total	342

Fuente: elaborado por DNP, 2017

11 Bases Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022
“Pacto por Colombia pacto por la equidad”

Para continuar avanzando en el cierre de la brecha en la calidad y acervo de la infraestructura en el país, se requieren inversiones principalmente en: la generación de carreteras nacionales, así como en accesos y pasos urbanos; el fomento de transporte intermodal para permitir una mayor eficiencia en el movimiento de carga; vías para la estabilización y la integración regional, y en transporte público colectivo y masivo de pasajeros de calidad.

La presión por mayores montos de inversión genera inflexibilidades de mediano plazo en los recursos provenientes del presupuesto general, y limita la posibilidad de utilizarse como la fuente de pago principal, como fue el caso del programa 4G, en el que, en promedio, más del 50% del fondeo corresponde a vigencias futuras.

En consecuencia, se hace necesario identificar y movilizar nuevas fuentes de pago que aporten recursos adicionales a las fuentes tradicionales (presupuesto público, peajes o tarifas) para viabilizar este tipo de proyectos. La ausencia de dichas fuentes de pago, que apalanquen los proyectos, dificulta cerrar la brecha actual y futura del sector transporte.

Promoveremos el desarrollo de fuentes de pago alternativas para fondear proyectos de transporte e infraestructura

Objetivo 1: Fuentes de pago alternativas

Promover el desarrollo de fuentes de pago alternativas para fondear proyectos de transporte y, de esta manera, ayudar a viabilizar las diferentes iniciativas que requieren recursos adicionales para su implementación.

→ LOGROS DESTACADOS

En el módulo II del Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), se identificó la necesidad de inversión para los proyectos priorizados en el marco de dicho plan, frente a la disponibilidad de recursos. Es así como se analizaron fuentes alternas que contribuirían a cerrar esta brecha.

Los instrumentos de cargos a la propiedad y nuevas fuentes de fondeo sobre los cuales se está trabajando son:

- **Proyecto piloto de cobro de Contribución Nacional de Valorización**

En el Marco del Convenio Interadministrativo Derivado No. 3, celebrado entre FDN, Invías, ANI y Ministerio de Transporte, en atención a lo dispuesto por la Ley 1819 de 2016, se contrató una consultoría que realizó la estructuración integral de un proyecto piloto para el cobro de Contribución Nacional de Valorización (CNV), aplicable a un proyecto

de infraestructura de transporte previamente seleccionado. El proyecto seleccionado, de acuerdo con la metodología de aplicación, fue Barranquilla – Cartagena, donde se realizaron las siguientes actividades:

Pre-cálculo del potencial de valorización de proyectos

Desarrolla la aplicación de la metodología institucional, legal y técnica para la implementación de la CNV, y realiza el pre-cálculo del potencial de valorización sobre 35 proyectos viales, identificados en el PMTI.

Validación y aplicación de una metodología de priorización de proyectos

Donde se valida e implementa la metodología para seleccionar y calificar los proyectos de infraestructura de transporte susceptibles a la aplicación de la CNV.

Estructuración Integral

Contempla los aspectos técnicos y tecnológicos, administrativos, institucionales y jurídicos. En este componente se desarrolla la metodología y aplicación del proyecto de piloto, el cual incluye descripción del proyecto piloto, zona de influencia, descripción del sistema y método, cálculo del beneficio, delimitación de los predios beneficiados, y base gravable, el contexto jurídico y descripción del mecanismo de CNV creado en la ley 1819 de 2016. Además adopta los elementos sustanciales tales como sujeto activo, sujeto

pasivo, base gravable, sistema y los métodos de distribución. Igualmente, contempla las actividades de aplicación, distribución, recaudo y cobro para la utilización de este instrumento.

En los aspectos administrativos, institucionales y jurídicos, desarrolla los escenarios donde el sujeto activo, en representación de la Nación, realizará la aplicación, distribución, recaudo y cobro de la CNV. Así mismo, identifica los costos fijos y variables (recurso humano, software, información, avalúos, etc.) en cada una de las etapas (originación e implementación), y las actividades relacionadas con la aplicación de la CNV al proyecto piloto.

Plan de implementación

Resalta los aspectos importantes para llevar a cabo la implementación de la CNV en el proyecto piloto, y aborda las lecciones aprendidas, las recomendaciones jurídicas y técnicas, el manejo de la información, la hoja de ruta para el proyecto piloto (Incluyendo originación e implementación).

Propuesta de manual de valorización

Se propone este manual como un instrumento que describa las etapas y procesos necesarios para llevar a cabo un proyecto de Valorización Nacional, con el fin de orientar a las entidades del sector transporte en el uso de este instrumento como fuente alternativa de pago de la infraestructura que tienen a su cargo.

Todos los documentos y etapas relacionadas anteriormente servirán de modelo a la entidad que el Gobierno Nacional designe como administración de la CNV.

• Valor Residual de Concesiones¹²

Este modelo, aplicado originalmente en Chile, hace referencia a aquellos recursos derivados de los derechos económicos que el Estado tiene en una determinada obra de carácter pública, ya sea concesionada o ejecutada por él mismo, susceptible de ser monetizados y utilizados para el financiamiento de nueva infraestructura.

Esta posible fuente de pago fue estudiada desde el punto de vista legal para el contexto colombiano, encontrándose viabilidad jurídica con algunos ajustes para su posible aplicación.

Por otra parte, desde el Invías se implementó la estrategia “Gerencia Nuevas Fuentes de Financiación”, la cual lidera un proceso ordenado y riguroso de diversificación de fuentes de pago alternativas. Se identificaron 38 fuentes, de las cuales 16 son potencialmente realizables:

- 10 fuentes propias: Peajes, optimización de activos, contraprestación portuaria, aprovechamiento forestal, publicidad exterior visual, bancos hábitat, centros de administración y operaciones, titularización, valorización y permisos.
- 4 mecanismos alternos: Modelo de intervención vial, responsabilidad social, cooperación internacional, ONGs.

- 2 programados gubernamentales, regalías y obras por impuestos.

• Financiación de los sistemas integrados de transporte público

A partir de la evaluación de la operación de los sistemas integrados de transporte público de pasajeros en los últimos años, era inminente la necesidad de generar fuentes de pago alternativas a la tarifa al usuario, para lograr la sostenibilidad en la implementación y operación de los sistemas integrados de transporte público.

Así se logró desarrollar esta política a partir de los artículos 97, 99 y 100 de la Ley 1955 de 2019, Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022.

Este nuevo marco normativo hace posible que se den alternativas para que los territorios en los que operan SITM y los que avanzan en el proceso de implementación de SETP, en el marco de su autonomía territorial, cuenten con ingresos con destinación específica para financiar la implementación u operación de los sistemas de transporte que van a los Fondos de Estabilización Tarifaria (FET) para cubrir la diferencia entre la tarifa al usuario vs tarifa técnica, ver detalle en la siguiente tabla:

◇ Tarifa al Usuario Vs Tarifa Técnica (Pesos) - Sistemas Integrados Transporte Masivo (SITM)

Tarifa	TransMilenio +SITP Bogotá & Soacha	Transmetro AM B/quilla	MIO Cali	Metroplús +SITVA AMVA-Med	Megabús AMCO-Pereira	Metrolínea AM B/manga	Transcaribe Cartagena
Tarifa	\$2.300 - 2.400	\$2.300	\$2.200	\$1.090 - 3.690	\$2.100	\$2.450	\$2.500
Tarifa Técnica	\$2.150- 2900	\$2.632	\$3.180	\$1.380 - 4.670	\$2.200-2350	\$2.606	\$2.980

Fuente: Viceministerio de Transporte – Unidad de Movilidad Urbano Sostenible (UMUS)- Valores a Octubre 31 de 2019, reportada por Entes Gestores

Multas

Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje no mayor al 60% del recaudo por concepto de multas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado. Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico y financiero que identifique los costos y gastos financiados por el concepto de multas, defina los programas y proyectos que se pueden financiar y establezca los indicadores de seguimiento a los objetivos de seguridad vial.

Factor a indexar a la tarifa de transporte público colectivo

Las autoridades territoriales podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público complementario colectivo a partir de la aplicación de factores tarifarios que permitirán obtener recursos para la sostenibilidad de otros servicios colectivos o masivos que operen en su jurisdicción.

Derecho real accesorio de superficie en infraestructura de transporte

Una entidad pública denominada superficiante, titular absoluta de un bien inmueble fiscal o de uso público destinado a la Infraestructura de Transporte conforme a lo establecido en el artículo 4 de la Ley 1682 de 2013, podrá otorgar el derecho real de superficie de origen contractual, enajenable y oneroso, a un tercero denominado superfi-

Las nuevas fuentes de financiación que podrán ser implementadas por parte de los territorios (distritos, municipios) en el marco de sus competencias para definir impuestos, tasas o contribuciones y como mecanismos de gestión de la demanda, son:

Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía

Las autoridades territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos o estacionamientos. Serán sujetos activos los municipios, distritos y áreas metropolitanas. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio de estacionamiento.

Infraestructura nueva para minimizar la congestión

Las autoridades territoriales que hayan adoptado plan de movilidad podrán establecer precios públicos diferenciales por acceso o uso de infraestructura de transporte nueva construida para minimizar la congestión.

Áreas con restricción vehicular

Las autoridades territoriales podrán definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. El acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial.



acuerdo con la respectiva jurisdicción.

→ BENEFICIOS

- Flexibilizar la destinación de la fuente de ingreso por multas y comparendos, hasta el 60%.
- Aumentar los ingresos propios de los Entes Territoriales para la sostenibilidad de la operación de los sistemas de transporte.
- Incentivar la gestión de recaudo por multas de tránsito.
- Mejorar la gestión de recaudo en cartera por concepto de multas y comparendos de la respectiva jurisdicción.

→ MARCO DE REFERENCIA

- Entre 2014 - 2018, en territorios con SITM – SETP los infractores adeudan \$1,8 Billones de pesos.
- Aumentar el recaudo en cartera por concepto de multas y comparendos.
- Aumentar ingresos corrientes de los territorios para la sostenibilidad de la operación de los sistemas de transporte.


ciario, por un plazo máximo de 30 años, prorrogables hasta máximo 20 años adicionales. El superficiario tendrá la facultad, conforme a la normatividad de ordenamiento territorial del lugar donde se ubique el bien inmueble y las disposiciones urbanísticas vigentes, de realizar y explotar, por su exclusiva cuenta y riesgo, construcciones o edificaciones en áreas libres aprovechables con todos los atributos de uso, goce y disposición de las mismas, a fin de que tales desarrollos puedan soportar gravámenes y limitaciones al dominio, sin afectar el uso público, la prestación del servicio de transporte, ni restringir la propiedad del inmueble base del superficiante.

Caso multas de tránsito: hasta un 60% del recaudo por multas de tránsito

El objetivo aquí es modificar la destinación de los ingresos por multas de tránsito, para que se permita que no sean destinadas solamente a los planes de manejo, sino también a la financiación de los sistemas de transporte público.

Vale la pena aclarar que, de acuerdo con lo dispuesto en el Código de Tránsito y Transporte, los ingresos por multas y comparendos corresponderá al respectivo Organismo de Tránsito donde se cometió la sanción de

→ RETOS

Indicadores de Resultado				
Indicador	Meta cuatrienio	ODS asociado (primario)	ODS asociado (secundario)	Derechos humanos asociados
Proyectos adjudicados bajo esquema de asociación público privada (T)	37	 9 INDUSTRIAL, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA	 8 EMPLEO DIGNO Y CRECIMIENTO ECONÓMICO	Derecho a un trabajo digno Derecho a circular libremente

IV. NUESTRA RELACIÓN CON EL CIUDADANO





Para el sector transporte, establecer una comunicación cercana con sus grupos de valor permite la creación de soluciones sostenibles y la generación de sentido de apropiación por las diferentes obras e iniciativas desarrolladas para conectar al país.

A través de los diferentes medios de comunicación con los grupos de interés (verbal, presencial y escrito), el sector ha identificado y caracterizado diferentes grupos de usuarios, grupos de interés y otros de valor que le han permitido obtener un mayor impacto en la oferta institucional y mejorar la satisfacción de los ciudadanos en términos de acceso al transporte, tránsito e infraestructura, acceso a la información, participación ciudadana y trámites.

El Ministerio de Transporte ha clasificado sus grupos de interés como Entidades o Instituciones del Estado, asociaciones, organizaciones sociales, comunitarias o grupos de base, comunidades y grupos étnicos. A continuación, se presentan de acuerdo a si participan directa o indirectamente en el desempeño de las actividades misionales de las entidades que conforman el sector.

Directos	Indirectos
Academia	Agencias del Gobierno
Agencias para el desarrollo internacional	Comunidad LGBTI
Autoridades locales	Víctimas
Campeños	Empresa privada en general
Comunidades étnicas	Primera infancia
Comunidades indígenas, negros, afros, raizales, palenqueros y Rrom	Desmovilizados
Comunidades internacionales residentes en el país	Desplazados
Concesionarias infraestructura en carretera y ríos	Tribus urbanas
Departamento Nacional de Planeación (DNP)	ONG
Direcciones territoriales e inspecciones fluviales	Entidades del orden nacional fuera del Sector
Ejército Nacional	
Empresa privada que presta servicios para el Sector	
Entes de control	

Directos	Indirectos
Entidades descentralizadas	
Gobiernos internacionales	
Gremios transporte	
Líderes sociales	
Medios de comunicación convencionales y alternativos	
Ministerios	
Organismos de tránsito	
Personas con discapacidad	
Policía Nacional	
Presidencia de la República	
Propietarios y/o explotadores de aeródromos, aviones y embarcaciones	
Sindicatos	
Sociedades Aeroportuarias	
Sociedades Aeroportuarias	
Usuarios viales	

1. Espacios de participación ciudadana

Con el fin de acercarse al ciudadano y establecer los espacios suficientes y efectivos de comunicación y participación, el Sector define varios tipos de canales. En este sentido, todas las entidades del sector cuentan con una dependencia encargada de la atención al ciudadano en la cual se reciben, tramitan y resuelven peticiones, quejas, sugerencias, reclamos y denuncias que los ciudadanos formulen, relacionadas con la misión de cada entidad.

Así mismo, las entidades hacen publicar en el Sistema Electrónico de Contratación Estatal (Secop), las etapas precontractuales y contractuales de los contratos celebrados, con el fin de que la ciudadanía pueda contribuir, participar y velar por una buena actuación administrativa en el ejercicio de la gestión pública.

Otros de los espacios de participación disponibles son las redes sociales, la feria de servicios, los foros ciudadanos, las audiencias públicas participativas y los espacios abiertos que nos permiten un diálogo en doble vía con nuestros grupos de valor.

Los canales de comunicación y difusión de información usados por las entidades del Sector pueden ser presenciales, virtuales o telefónicos. Estos son:



Con base en lo anterior, las entidades del Sector hacen seguimiento a las actividades realizadas con la ciudadanía a partir de informes periodicos y al cumplimiento de los Planes de Participación Ciudadana. A continuación, se exponen los principales resultados para el período 2019:



Con el fin de facilitar y promover la efectiva participación ciudadana en la planeación, gestión y evaluación de las entidades públicas el Ministerio, en su Plan de Acción Institucional, incluyó el proyecto “Fortalecimiento de la confianza del ciudadano mediante mecanismos de participación y comunicación efectiva”. Para desarrollarlo se conformó un equipo interdisciplinario, con el fin de definir, implementar y realizar seguimientos a los espacios de participación Ciudadana.

Para este proyecto se definieron diferentes actividades, de las cuales se han adelantado las siguientes:

- Identificación de los diferentes espacios de participación ciudadana en la entidad, como son las ferias de atención al ciudadano, mesas de trabajo, mesa nacional de transporte, mesas regionales, foros, reuniones con comunidades, talleres, proyectos normativos, veedurías ciudadanas y audiencia de rendición de cuentas.
- Definición y publicación, en la página web del Ministerio, del plan de espacios de participación ciudadana, para el cual se realizan seguimientos trimestralmente. Esta información se puede consultar en el siguiente enlace: <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/7699/espacios-de-participacion-ciudadana/>
- Elaboración del autodiagnóstico de política de participación ciudadana, y divulgación y sensibilización a funcionarios y contratistas sobre los espacios de participación ciudadana.

Por otro lado, y durante la presente vigencia, el Ministerio ha recibido un total de 268.243 requerimientos por parte de la ciudadanía, haciendo uso de los diferentes canales de atención:

◇ Canales de Atención Enero - septiembre 2019

CANALES	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	TOTAL	%
Escrito	18.851	20.130	18.926	17.867	21.227	16.958	21.178	19.262	20.457	174.856	65,19%
Presencial	1.441	2.823	2.900	2.776	3.291	2.586	2.623	2.058	3.118	23.616	8,80%
Telefónico	-	902	4.182	6.720	7.822	5.026	6.705	5.617	7.271	44.245	16,49%
Virtual	1.255	1.127	3.053	3.540	3.955	2.929	3.469	2.919	3.279	25.526	9,52%
Total	21.547	24.982	29.061	30.903	36.295	27.499	33.975	29.856	34.125	268.243	100%

Fuente: Grupo de Atención al Ciudadano, Mintransporte.

Para poder garantizar una oportuna atención de los requerimientos, la institución implementó un plan de choque con el fin de depurar los requerimientos que encontraban pendientes de respuesta. Producto de dicho plan se logró la depuración de 860.028 solicitudes pendientes, así:

Vigencia	Recibidos	Atendidos	En proceso	% Gestión
2016	220.010	220.008	1	100%
2017	232.622	232.607	2	99,99%
2018	235.188	231.605	702	98,48%
2019	205.210	175.808	1.687	85,67%
Total	893.030	860.028	2.392	42.091

Fuente: Grupo de Atención al Ciudadano, Mintransporte.
Corte: octubre 21 de 2019



- **Agencia Nacional de Infraestructura**

Desde el 1º de enero hasta el 30 de septiembre de 2019 ingresaron a la ANI 66.724 documentos, de los cuales el grupo de atención al ciudadano tipificó como peticiones, quejas, reclamos, denuncias, sugerencias, consultas, solicitudes de infor-

mación (PQRS), entre otros, un total de 5.273, lo que corresponde al 7,9% del total de documentos ingresados.

Para estos documentos, se obtuvieron los siguientes resultados:

	Recibidos	%
Cumple	3.994	76%
En término	438	8%
Incumple/Sin respuesta	841	16%
Total	5.273	100%

Fuente: <https://www.ani.gov.co/rendicion-de-cuentas/informes>

De igual forma, a través de oficinas fijas, móviles y medios electrónicos se ha brindado atención a más de 26.774 usuarios.

- Por otra parte, la ANI garantiza el diálogo permanente con las comunidades presentes en los territorios donde se construyen los proyectos de infraestructura. Para tal fin, se vela porque los concesionarios realicen acciones para el desarrollo de las comunidades ubicadas en el área de influencia de dichos proyectos (población rural, madres cabeza de hogar, grupos indígenas y afrodescendientes, entre otros).

En el mismo sentido, se han desarrollado 1.472 reuniones de socialización, que han permitido consolidar relaciones de confianza y respeto entre la ANI, concesionarios y los diferentes actores sociales de los proyectos.



Agencia
Nacional de
Seguridad Vial

El canal de contacto más usado por los ciudadanos para comunicarse con la Agencia es el presencial, con un 78% de uso, seguido del canal web - mail, con 18% y canales telefónicos con 4%.

- Durante el primer semestre del año, se implementó el procedimiento para la recepción, control y respuesta de PQRSD y se actualizó el manual de Atención al Ciudadano quedando vigente la versión 1.0.

A este respecto, a septiembre 30 de 2019 ésta entidad recibió un total de 672 PQRSD y se registraron en todos los canales de atención los siguientes requerimientos:

Tipología	Cantidad
Conceptos Jurídicos	13
Comunicados	750
Procesos de Facturación	750
Informes de Gestión	112
Peticiones Puntuales	25
Solicitudes tipo	750
Invitaciones	50

Fuente: ANSV

- La Agencia, a 30 de septiembre de 2019, asistió a seis ferias de servicio al ciudadana-

no, con el objetivo de informar y fomentar la participación de las comunidades y dar a conocer su misión.



El Instituto ha recibido 66.650 documentos de los cuales 8.147 fueron PQRD, con la siguiente clasificación:

Tipo de documento	Cantidad
Interés Particular	13
Interés General	750
Petición de información y/o Copias	750
Quejas	112
Reclamos	25
Denuncias	750
Consultas	50

Fuente: Invias

El 83,02% de las solicitudes radicadas fueron respondidas oportunamente. Se han realizado campañas de socialización sobre buenas prácticas para la reasignación y/o respuesta oportuna de las PQRD, así como los términos de respuesta. Se han dictado charlas sobre Derechos de Petición y servicio al ciudadano a 106 colaboradores del instituto.

- Por otra parte, el Invias, por medio de un sistema de información, garantiza que el ciudadano tenga acceso a la información. Este, mediante la trazabilidad y un mejor trámite, incrementa la transparencia activa en su gestión. Así mismo, a quienes ejerzan control social se les facilita la realización de alianzas con ONG's, fundaciones, universidades, gremios empresariales, medios de comunicación y entidades afines para fortalecer su ejercicio de participación, obteniendo un apoyo financiero, operativo y logístico.



Como parte de la estrategia de participación ciudadana, la Superintendencia de Transporte desarrolla acciones de socialización y sensibilización a través de su participación en eventos del Sector y el desarrollo de mesas de trabajo con diferentes grupos de valor. Siguiendo ese plan, entre enero y agosto de 2019 se realizaron 210 mesas.

- Se han desarrollado campañas a través de redes sociales como #LaSuperVuela, que trata sobre la protección de los derechos de los usuarios aéreos; #Superruta, que hace énfasis sobre la gestión adecuada del transporte escolar, entre otras.

- Adicionalmente, la SuperTransporte se encuentra implementando las actividades definidas en el Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano y en el Plan de Participación Ciudadana, respecto de las cuales se ha realizado el seguimiento correspondiente con corte a abril 30 y agosto 31 y se publicaron en la página web.

De acuerdo con el Plan de Participación Ciudadana, se tiene en cuenta los siguientes resultados:

Tipología	No de ciudadanos atendidos
Atención Presencial	6.457
Atención telefónica línea 018000915615	30.398
Atención telefónica #767 Línea ¿Cómo conduzco? Opción 3	72.668
Correo electrónico atencionciudadano@supertransporte.gov.co	112
7684	25
Ferias Nacionales de Atención al Ciudadano (Aracataca, Valledupar, Bucaramanga, Villavicencio, Isthmina, Yopal).	724
PQRS recibidas Vs PQRS atendidas	13.264 vs 7.194

Fuente: Superintendencia de Transporte.



AERONÁUTICA CIVIL
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

El grupo de Atención al Ciudadano de la Aeronáutica Civil recibe casos de PQRS en donde se obtuvieron los siguientes resultados:

Clasificación	PQRS recibidas	PQRS atendidas
Derechos de Petición	1.161	1.073
Reclamos	13	7
Denuncias	6	3
Quejas	20	13
Total	1.200	1.096

Fuente: Aeronáutica Civil.

Los espacios de participación ciudadana parten de estrategias desarrolladas por la Entidad, como:

- Foro 2.3 Sector Aéreo 2030 - Aviación No Regular y Servicios Aéreos esenciales.
- 1º. Congreso Internacional de Medicina Aeroespacial - 3, 4 y 5 de abril de 2019.
- F – AIR 2019 – Foro 2.4. Sector Aéreo 2030, julio 11.

- IV Encuentro Aeropuertos Sostenibles, 17 - 18 de septiembre de 2019.
- Eventos Internacionales de asociados como: IATA, ACI, CCI, Anato, en donde la Aerocivil ha realizado presentaciones sobre sus logros y resultados.



Con el fin de atender de manera eficaz la recepción de comunicaciones, asegurando la existencia de un registro y número de radicado único, la corporación cuenta con un Sistema de Gestión Documental llamado Mercurio, el cual permite la verificación de la trazabilidad de las comunicaciones.

Cormagdalena, con el fin de cumplir con los postulados que gobiernan la función administrativa, consagrados en el artículo 209 de la Constitución Política, publica en sus etapas precontractuales, contractuales los contratos celebrados en el Secop, en (www.contratos.gov.co) y en la página web (www.cormagdalena.gov.co) en el link “Contratación”.

Así mismo, en la página web de la entidad, en el link “Transparencia”, se publica el Plan de Acción y sus ajustes, el Informe de Ges-

ción Anual, el Plan Operativo de Inversiones, el Presupuesto Anual de Ingresos y Gastos para la Vigencia Fiscal, el Plan de Adquisiciones entre otros.

Para la cultura de atención al ciudadano y fortalecimiento de los mecanismos de control social, Cormagdalena, en el cumplimiento del artículo 76 de la Ley 1474 de 2011 “Estatuto Anticorrupción”, tiene debidamente reglamentados sus Procedimientos de Atención al Ciudadano. Entre ellos está la atención de peticiones, quejas, reclamos y sugerencias mediante las resoluciones internas 222 de agosto 8 de 2017 y 278 de agosto 10 de 2017. La atención al ciudadano presenta para el periodo 2019 el siguiente balance:

Tipología	Cantidad
Peticiones registradas en el sistema	470
no consideradas PQR-solicitudes internas	15
Atendidas	435
Se encuentran dentro del término legal para respuesta	20
Total	940

Fuente: Cormagdalena.



La Ditra, en su acercamiento al ciudadano, ha recibido en su Sistema de Información 1.800 peticiones, quejas, reclamos y sugerencias. Estos PQRS se han recibido por los diferentes canales que maneja la Dirección, de la siguiente manera:

Canales	Dic. 2018	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.
Presencial	24	30	76	108	97	115	118	115	71	87
telefónico	18	3	29	14	9	10	4	2	2	3
Virtual	96	79	51	100	68	75	90	84	111	110
Total	138	112	156	222	174	200	212	201	184	200

Fuente: DITRA.

Las temáticas más frecuentes son la inconformidad con el comparendo y los procedimientos policiales, para lo cual se han realizado charlas de sensibilización a nivel país por parte de los responsables de los puntos de atención al ciudadano de las seccionales de tránsito, donde se explica textualmente lo estipulado en el artículo 136 de la Ley 1383 de 2010

2. Estrategia de racionalización de trámites

En el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022, se contempla el "Pacto por el emprendimiento, la formulación y la productividad", cuyo logro se basa en un Estado simple en el que se reduzcan los trámites y regulaciones innecesarias. Dicho Plan otorgó facultades extraordinarias al Presidente para simplificar, suprimir o reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios en la administración pública.

Teniendo en cuenta que el Ministerio de Transporte gestiona 72 trámites que generan una carga de alto impacto tanto para el ciudadano como para la entidad, se promovió la racionalización normativa de dichos trámites, aprovechando el insumo de la campaña "Estado simple, Colombia ágil".

En este sentido, se realizaron mesas de trabajo con los Viceministerios de transporte e infraestructura y con las diferentes entidades

del sector. De ellas resultaron propuestas de racionalización normativa, administrativa y tecnológica, priorizándose 15 propuestas de racionalización de trámites. De igual forma, se pudo adelantar la depuración del Sistema Único de Trámites, retirando cuatro trámites del inventario SUIT de la entidad.

Como parte del Plan Anticorrupción y Atención al Ciudadano 2019, el Ministerio propuso la racionalización de dos trámites que generan alto impacto por el número de solicitudes a tramitar, lo que debe ayudar a disminuir el flujo de interacción y el tiempo de desplazamientos de los ciudadanos. Dentro de estos dos trámites está: el trámite en línea para homologaciones tipologías remolque y semirremolque, cuyos avances se han socializado con los gremios; y la racionalización tecnológica del trámite "reconocimiento económico por desintegración física total de vehículos de transporte público de carga",



que consiste en la radicación en línea de los documentos y control automático de asignaciones. Para esto, se diseñó un desarrollo en el RUNT que permitirá la implementación de la mejora en el segundo semestre del año.

Entre los logros a nivel de racionalización tecnológica se destaca la expedición de las planillas de viaje ocasional de manera electrónica a través del RUNT y la simplificación en el procedimiento de la adjudicación de ruta, cuya mejora produjo un impacto posi-

tivo tanto para la operatividad de operatividad del Ministerio, como en la disminución de esfuerzos al ciudadano.

Igualmente, el uso de tecnologías ha permitido la simplificación, supresión o reforma de 16 trámites dentro de la Aerocivil, permitiendo disminuir tiempos y mayor agilidad en la gestión de los trámites. De la misma forma, se ha desplegado acciones de actualización y modificación de los trámites debido a la normatividad vigente.

Destacan también las acciones realizadas por la Supertransporte, donde se están adelantando las gestiones correspondientes para la optimización de los tres trámites con que cuenta la entidad:

- Paz y Salvo Tasa de Vigilancia y Contribución Especial.
- Inscripción y registro de operadores portuarios Marítimos y Fluviales.
- Orden de entrega de vehículos de transporte público terrestre automotor inmovilizados.

Adicionalmente, en cumplimiento de la estrategia de racionalización de trámites, el Inviás ha coordinado reuniones interinstitucionales con Función Pública, ANI y Minminas; y ha realizado acercamientos con la Registraduría Nacional del Estado Civil, DIAN, COPNIA y CPITVC para indagar sobre la existencia de Consulta webservices para suprimir requisitos.

A la fecha se encuentran en pruebas las mejoras al módulo de 'Invitramites', mediante el cual se otorgan los permisos con formalidades plenas para movilización de carga indivisible, extradimensionada y/o extrapesada. Estas mejoras que beneficiarán a las empresas de carga y las empresas propietarias de las cargas, en la medida que se evitarán desplazamientos para radicar documentos y podrán realizar su solicitud totalmente por medios electrónicos.

V. APORTES A LA
CONSTRUCCIÓN
DE LA PAZ





Como compromiso derivado de la Reforma Rural Integral establecida en el punto 1 del Acuerdo de Paz, se encomendó al Sector Transporte el diseño e implementación de un Plan Nacional de Vías Terciarias, con el propósito de lograr la integración regional, acceder a los servicios sociales y a los mercados, incidir favorablemente sobre el precio de los alimentos como garantía del derecho a la alimentación y mejorar el ingreso de la población campesina.

Para el cumplimiento de este compromiso, el Ministerio de Transporte, con apoyo del Invías, la Aerocivil, el DNP y la Agencia de Renovación del Territorio (ART), formuló el Plan Nacional de Vías para la Integración Regional, que se adoptó mediante Resolución 3260 de 2018 del Ministerio de Transporte.

En el Plan Marco de Implementación del Acuerdo (PMI), se establecieron dos indicadores para medir la obtención de productos asociados al Plan Nacional de Vías para la Integración Regional (PNVIR), a saber:

- **Temático:** Porcentaje de kilómetros de vías priorizadas construidos o en mantenimiento.
- **Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET):** Porcentaje de kilómetros de vías priorizadas construidos o en mantenimiento en municipios PDET.

En este contexto, en el artículo 103 de la Ley 1955 de 2019 por medio de la cual se establece el Plan Nacional de Desarrollo “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”, se faculta al Sector Transporte a través del Invías y la Aerocivil para apoyar la financiación de proyectos para la intervención de la red vial, fluvial y de infraestructura aeroportuaria regional de competencias de las entidades territoriales.

Para dar cumplimiento a las estrategias propuestas en el PNVIR, en el caso de la red vial terciaria, el sector realizó el lanzamiento del programa Colombia Rural, cuyo objetivo es garantizar la transitabilidad y accesibilidad de la red rural del país.

El programa está dividido en cinco etapas: postulación, calificación, publicación, presentación y formalización. A continuación, se muestra el desarrollo realizado por el sector en cada una de ellas:

En la etapa de postulación, se inscribieron 1.018 alcaldías y 24 gobernaciones, de estos terminaron su postulación 938 alcaldías y 21 gobernaciones. El cierre de esta etapa fue en el mes de mayo.

La etapa de calificación, incluyendo las visitas técnicas a los corredores postulados con la finalidad de verificar la información suministrada por parte de las Entidades Territoriales, y en las que han participado los equipos técnicos del Invías, DNP y Mintransporte, se ha venido desarrollando desde el mes de junio y finalizaron en el mes de noviembre.

Luego de esta etapa, se publicará en la página del programa el listado de los corredores seleccionados y se presentarán los beneficiarios del Programa Colombia Rural.

La etapa de formalización y primer desembolso para los convenios se realizarán en el mes de diciembre. Es importante señalar, que la entrada en vigencia de la ley de garantías ha retrasado la suscripción de convenios.

- Estado de avance

Punto 1 del Acuerdo

Hacia un nuevo campo colombiano: Reforma Rural Integral

Punto 1: Reforma Rural Integral

Pilar: 1.1. Ordenamiento social de la propiedad rural y uso del suelo

Estrategia: 1.2.1. Infraestructura Vial

Líneas de acción: 1.2.1.1. Infraestructura vial

Con corte a 30 de septiembre, de acuerdo con las metas planteadas para la presente vigencia, se presenta avance conforme al siguiente detalle:

◇ Indicadores Sector Transporte PMI

Código	Indicador	Meta 2019	Avance
A.23	Porcentaje de kilómetros de vías priorizadas construidos o en mantenimiento	110 km (100%)	144 km (131%).
A.23P	Porcentaje de kilómetros de vías priorizadas construidos o en mantenimiento en municipios PDET	22 km (100%)	22 km (100%).

Fuente: Invías.

Estos avances corresponden a intervenciones generadas en diferentes fuentes de financiación como se muestra a continuación.

◇ Municipios PDET intervenidos

Programa	Km	No. Municipios
Recursos por la venta de isagen	87	15
Regalías	45,6	60
Obras por impuestos	7,6	4
Conectividad regional	3,8	1
Intervenciones en municipios PDET	22	27

Fuente: Invías.

El avance en la intervención de los municipios PDET corresponde a 19 km intervenidos con recursos de las diferentes de financiación, esto ha permitido que 26 municipios incrementen su integración regional.

◇ Municipios PDET intervenidos.

Municipios	
Yondó	Mocoa
Buenaventura	Orito
Balboa	Puerto Asís
Mercaderes	Puerto Caicedo
Jambaló	Puerto Guzmán
El Tambo	Puerto Leguízamo
López de Micay	San Miguel
Santander de Quilichao	Valle del Guamuez
Buenos Aires	Villagarzón
Corinto	Ciénaga
Uribe	Manaure
Tibú	Suárez
El Bagre	Zaragoza
Santa Marta	

Fuente: Invías.

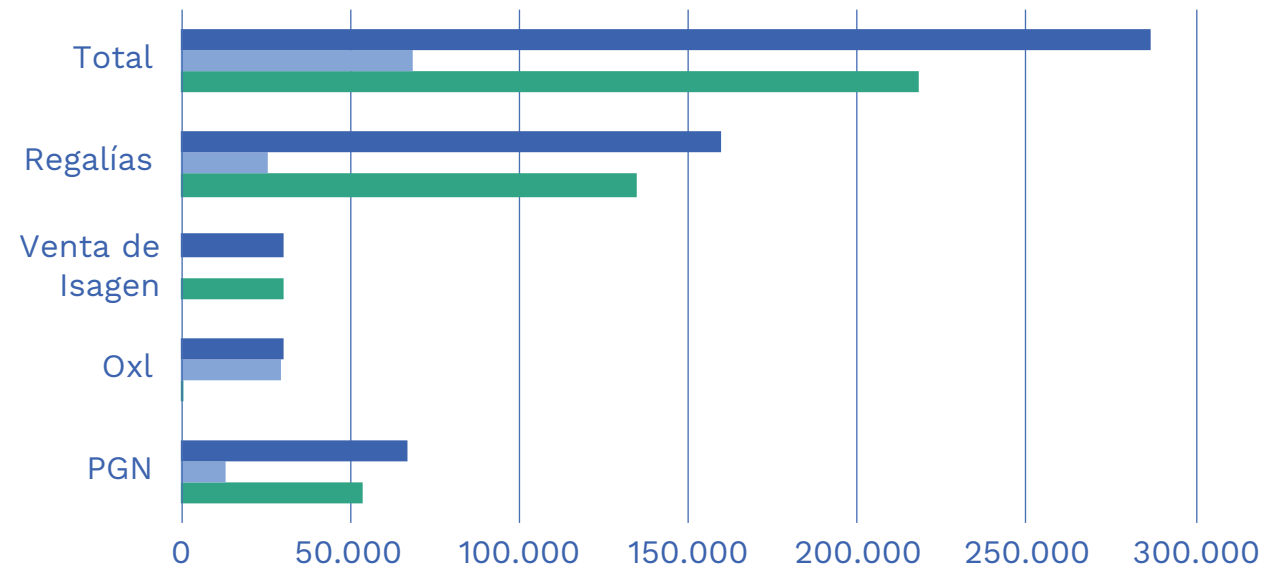
• Recursos

Para el desarrollo del programa Colombia Rural durante el 2019, fueron asignados por Presupuesto General de la Nación 500.000 millones de pesos. Sin embargo, desde el inicio de la vigencia estos recursos fueron bloqueados, con lo cual la situación presupuestal del programa, en cuanto a los recursos empleados en el producto Vías Terciarias Mejoradas y Mantenidas con lo que se apunta al Porcentaje de kilómetros de vías prioritizadas construidos o en mantenimiento es la siguiente: Con recursos provenientes de la nación, a la fecha, el programa cuenta con \$59.300 millones de pesos. Adicionalmente, se está tramitando incorporación de recursos por \$7.500 millones de pesos producto de Convenio Interadministrativo de cofinanciación suscrito entre el Invías y la ART, para una asignación total \$66.800 millones de pesos.

Frente a los proyectos que se están desarrollando con recursos provenientes de otras fuentes de financiación se destinaron los siguientes montos: Para Obras por impuestos, \$30.000 millones de pesos; recursos provenientes de la venta de Isagén, \$160.000 millone; para OCAD acuerdo 2 al 10: \$125.000 millones; para OCAD acuerdo 2 al 10 cafeteros: \$35.000 millones. De esta forma, por otras fuentes de financiación en las que el sector ha tenido participación, se cuenta con una asignación total de \$296.000 millones de pesos, los cuales han permitido la ejecución de las obras proyectadas para esta vigencia.

Del global de recursos empleados para aportar al mejoramiento y mantenimiento de vías terciarias, para municipios PDET, se tienen destinados para esta vigencia \$13.360 millones de pesos que corresponden a recursos del Presupuesto General de la Nación. Dentro de estos, debe resaltarse se encuentran los \$7.500 millones de pesos de la incorporación, que se destinarán para atender la subregión PDET Catatumbo, mencionados en el componente anterior. Con cargo a otras fuentes de financiación para municipios PDET se presentan recursos así: Obras por impuestos, \$29.370 millones; para OCAD acuerdo 2 al 10, \$6.430 millones; para OCAD acuerdo 2 al 10, cafeteros, \$19.200 millones. De esta forma, por otras fuentes de financiación en las que el sector ha tenido participación se cuenta con una asignación total de \$55.000 millones de pesos. Cabe resaltar que estos recursos están incluidos dentro de lo asignado para el indicador *Porcentaje de kilómetros de vías priorizadas construidos o en mantenimiento*.

◇ **Detalle de Inversión en vías terciarias**



	PGN	Oxl	Venta de Isagen	Regalías	Total
Total	66.800	30.000	30.000	160.000	286.800
Regalías	13.360	29.370		25.630	68.360
PGN	53.440	630	30.000	134.370	218.440

● Total por fuente ● Municipios PDET ● Municipios no PDET

1. Planes de Desarrollo con Enfoque Territorial – PDET

El artículo 1 del Decreto 893 de 2017 creó los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET) como un instrumento de planificación y gestión para implementar, de manera prioritaria, los planes sectoriales y programas en el marco de la Reforma Rural Integral (RRI).

En este sentido, el punto 4 de las consideraciones del Decreto 893 de 2017, indica que "...la implementación del PDET implica disponer efectivamente de un instrumento para que los habitantes del campo, las comunidades, los grupos étnicos, y los demás actores involucrado en la construcción de paz, junto con el Gobierno Nacional y las autoridades públicas territoriales construyan planes de acción concretos para atender sus necesidades". Este instrumento de planeación corresponde a los Planes de Acción para la Transformación Regional (PATR).

Adicionalmente, el mismo Decreto establece la cobertura de los PDET en 170 municipios agrupados en 16 subregiones.

La construcción de los PATR arrojó como producto una lista de iniciativas construidas en la región, dentro de las que se identifican productos relacionados con la infraestructura de Transporte. Estos pertenecen al pilar 2, Infraestructura y Adecuación de Tierras.

A partir de las iniciativas de las comunidades incluidas en los PATR, en conjunto entre la ART, las entidades del sector (Ministerio de Transporte e Invías), las gobernaciones y los municipios, se establecen los corredores regionales y se priorizan según las necesidades. En el proceso para la estructuración de los planes de infraestructura vial en las zonas del PDET, la Agencia de Renovación del Territorio, en articulación con el Ministerio de Transporte, establecieron los siguientes procedimientos:

- **Caracterización:** una vez identificadas las iniciativas establecidas en el PATR, se llevan a cabo mesas técnicas para la caracterización y articulación de los insumos disponibles, con el fin de contar con una propuesta unificada de los proyectos, la longitud y el costo, lo cual incluye la operación y el mantenimiento.
- **Revisión de fuentes:** se evalúa la disposición de fuentes y potenciales fuentes de financiación, para la ejecución de los proyectos priorizados.
- **Estrategia de gestión y recursos:** se diseña la estrategia por proyecto y paso a paso para la ruta completa de proyectos a gestionar para completar la propuesta unificada.

Frente a la priorización de las vías terciarias, en la actualidad sobre las imágenes el IGAC se está adelantando el ejercicio para la priorización de los corredores bajo la metodología establecida en el Plan Nacional de Vías para la Integración Regional y el diagnóstico adelantado por la ART, en algunas de las zonas, tal y como se indica a continuación:

◇ Ejercicio para priorización de corredores bajo metodología PNVIR

Región	Tiene Caracterización	Número de Tramos	Kilómetros
Catatumbo	Sí	360	3.028,00
Bajo Cauca	Sí	209	2.848,78
Sur de Córdoba	Sí	256	2.358,71
Urabá	No		
Alto Patía	No		
Pacífico y Frontera Nariñense	No		
Pac. Medio	Sí	9	57,00
Putumayo	No		
Sur de Bolívar	Sí	101	16.267,00
Montes de María	Sí	62	454,00
Arauca	Sí	78	1.552,00
Sierra Nevada	Sí	507	5.059,00
Macarena Guaviare	Sí	516	9.050,00
Sur Tolima	Sí	11	1.324,00
Chocó	Sí	211	2.749,00
Cuenca del Caguán y Piedemonte Caqueteño	Sí	740	9.685,00
	Total	3060	54.432,49

Fuente: Elaboración propia a partir del primer informe al Congreso sobre el estado de Avance de la Implementación del Acuerdo de Paz 2016 - 2019

Una vez se cuente con la caracterización total, se adelantará el respectivo análisis de costos de intervención.

- **Elaboración del inventario de la red vial terciaria municipios PDET.**

El Gobierno Nacional se trazó la meta de conocer a detalle la red a cargo de los municipios PDET, con lo que podrá establecer de mejor manera la ruta a seguir para la inversión en la infraestructura de la red vial a cargo de estos.

Por este motivo, en el Plan Nacional de Desarrollo se estableció como meta a 2022 el inventario del 100% de las vías para estos municipios, tarea encomendada al Sector Transporte. Actualmente se avanza en el cumplimiento de esta tarea, dentro de la cual se incluyen los inventarios viales en los municipios PDET donde se ejecuten proyectos OCAD-PAZ.

- **Compromisos PDET adquiridos en los encuentros interinstitucionales.**

La Consejería Presidencial para la Estabilización y la Consolidación avanza en la implementación y focalización de la oferta del PDET para cada una de las 16 subregiones de manera articulada con autoridades e instituciones del orden nacional, departamental y municipal.

En este sentido, la Consejería realiza periódicamente mesas interinstitucionales de articulación y seguimiento para cada Subregión, con el objeto de identificar avances frente a la implementación del PDET y articular las entidades en la priorización de proyectos y recursos de inversión para el territorio. En

estas mesas el Sector Transporte participa con representantes del Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías, para identificar oportunidades y sinergias para el mejoramiento de la conectividad para estas regiones del país.



2. Plan Nacional de Vías para la Integración Regional

El Plan Nacional de Vías para la Integración Regional (PNVIR) fue adoptado mediante la Resolución 3260 del 3 de agosto de 2018. Su objetivo general es establecer “los lineamientos para el mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura de transporte que permitan el desarrollo e integración regional, priorizando los municipios más afectados por el conflicto armado en el marco de las políticas ambientales sostenibles”. Para su implementación se definieron cuatro estrategias:

- **Estrategia 1:** Identificar zonas que articulen las vías estratégicas, generando corredores que impulsen el desarrollo socioeconómico de la región.
- **Estrategias 2:** Formular e implementar una metodología que priorice los municipios en condiciones más desfavorables.
- **Estrategia 3:** Establecer los criterios técnicos que definen la clase de intervención que se debe realizar en los corredores priorizados – Modo Carretero.
- **Estrategia 4:** Desarrollar infraestructura de transporte ambientalmente sostenible, mediante la incorporación de criterios socioambientales, en la priorización, diseño, ejecución y operación de la misma.

Como resultado de la entrada en marcha del plan, se presentan los siguientes avances:

- **Reglamentación técnica expedida para nuevas tecnologías en infraestructura red vial terciaria**

Con relación a nuevas tecnologías en infraestructura, el Invías, en ejercicio de sus funciones y en lo contemplado en el artículo 173 de la Ley del Plan Nacional de Desarrollo, se encuentra elaborando el procedimiento para adoptar la regulación técnica de tecnologías no aplicadas en el país y/o de nuevas tecnologías para la infraestructura de transporte, al respecto, se tienen los siguientes avances:

Durante los días 25 y 26 de abril realizó la segunda Rueda de Innovación y Sostenibilidad de la Infraestructura Vial, porque tenía el objetivo de conocer los nuevos desarrollos tecnológicos en temas relacionados con Sistemas de Monitoreo y Control videovigilancia, participaron 34 tecnologías.

Así mismo, el día 18 de octubre realizó la tercera Rueda de Innovación y Sostenibilidad de la Infraestructura Vial, cuyo objetivo era conocer tecnologías alternativas a las convencionales, aplicables al desarrollo de la Infraestructura de Transporte con énfasis en seguridad vial, vías seguras y resilientes. Participaron 37 empresas con 42 Tecnologías.

Estas ruedas de innovación servirán como insumo para conocer avances tecnológicos en materia de infraestructura de transporte las cuales serán susceptibles de regular técnicamente.



Entre el 19 de septiembre y el 2 de octubre se publicó para observaciones de la ciudadanía, el borrador de la resolución “Por el cual se determina el procedimiento para adoptar la regulación técnica de tecnologías no aplicadas en el país y/o de nuevas tecnologías para la infraestructura del transporte”.

Se espera, para el segundo semestre del año, la validación por parte de la Oficina Asesora Jurídica para expedición de resolución y su respectiva formalización.

- **Número de municipios priorizados con Servicios Aéreos Especiales (SAE) intervenidos**

Los Servicios Aéreos Especiales (SAE) son el mecanismo para facilitar los servicios aéreos de pasajeros de carácter público o social, llevando el transporte aéreo y su infraestructura a aquellas regiones o territorios en donde el mercado no genera suficientes incentivos económicos para atenderlos, pero que el Estado debe garantizarlos para con-



Aeropuerto Cesar Gaviria Trujillo – Inírida

El aeropuerto es propiedad de la Entidad Territorial. Cuenta con servicio de Control de Tránsito Aéreo a cargo de Aerocivil. En julio de 2019 se firmó el Convenio Interadministrativo 19000985H3, cuyo objeto es "Aunar esfuerzos entre la Aerocivil y las entidades territoriales para brindar asistencia técnica en asuntos aeronáuticos, aeroportuarios y en estructuración de proyectos para el fortalecimiento de la infraestructura del transporte aéreo".

Aerocivil adelantó un Estudio de Mercado, contactando a Findeter, EnTerritorio y FDN, para comparar objetivamente a los candidatos a Aliado Estratégico para la materialización del objeto del convenio. Este determinó que es necesario el trámite de Vigencias Futuras para la ejecución de la Asistencia Técnica. Este trámite se encuentra en revisión del Ministerio de Transporte.

Se espera tener el contrato interadministrativo en el mes de diciembre, una vez sea aprobada la vigencia futura, y el resultado de la asistencia técnica en el mes de diciembre de 2020.

Los recursos para esta iniciativa corresponden a PGN Recursos Propios de Aerocivil. Una vez se tenga definido el proyecto de inversión, producto de la asistencia técnica, se podrá determinar el valor de las intervenciones y las fuentes de financiación.

tribuir con la integración territorial y el cierre de brechas en las comunidades lejanas.

El PNVIR acogió la Metodología expresada en la Resolución 3442 de 2016 "por la cual se acoge la Metodología básica de apreciación de los Servicios Aéreos Esenciales (SAE)", excluyendo el criterio de Operador Único. Asimismo, se definieron las Rutas Sociales, dentro del programa de los Servicios Aéreos Esenciales para la Paz (Saepaz), a través de las resoluciones 0835 de 2016, 0531 de 2017 y 2893 de 2017.

Los avances que pueden referirse, a corte de 30 de septiembre de 2019, son los siguientes:

Aeropuerto La Florida - Tumaco

El aeropuerto está a cargo de Aerocivil. Se firmó contrato de consultoría cuyo objeto es "Estudios para el cálculo del riesgo con enfoque multiamenaza en la infraestructu-

ra del aeropuerto La Florida de Tumaco", en ejecución. Se recibe el resultado del estudio en diciembre de 2019. La inversión es de \$669.484.558 de recursos PGN Propios. Del resultado de los estudios, se determinará el valor de los recursos necesarios para las obras que minimizaran el riesgo a la que está expuesta la Infraestructura.

Aeropuerto Germán Olano – Puerto Carreño

El aeropuerto está a cargo de Aerocivil. Desde el año 2018 se contrató la construcción de la nueva terminal para este aeropuerto. Fecha de inicio del proyecto 05/02/2019. El contrato avanza en la etapa de pre-construcción, con los estudios y diseños. La inversión asciende a \$31.000 millones de pesos de recursos PGN Propios, los cuales se invertirán hasta el año 2022. Se cuenta con Vigencias Futuras.



- Municipios priorizados con vías fluviales intervenidas.

A la fecha se priorizaron siete municipios con ocho intervenciones. A continuación presentamos los avances:

Puerto Leguízamo

- Construcción del muelle de Piñuña Negro, con una asignación total de \$671.743.101. Se ejecutó con recursos de 2018 y finalizó el 3 de abril de 2019.

Alto Baudó

- Muelle Pie de Pató (muelle flotante incluye pasarelas de acceso), finalizó el 31 de octubre, con una inversión de \$1.192.159.325.

Cabuyaro

- Mantenimiento y estabilización de Orilla en el muelle de Cabuyaro. Finalizó el 4 de abril de 2019, luego de una inversión \$931.840.416 con recursos de 2018.

Quibdó

- Construcción del Malecón Quibdó (Incluye obras de protección, recuperación de espacio Público, ciclovías y Parques) inaugurado en mayo. Tuvo una inversión de \$12.823.484.934. Incluye recursos vigencia 2018.

Carmen del Darién

- Mantenimiento Río Jiguamiandó (Des-tronque y Limpieza) con una inversión de \$962.970.660, tiene prevista su terminación el 15 de diciembre, se está realizando la movilización de la maquinaria.
- Construcción de Muelle Curbaradó (Muelle Flotante y pasarelas de accesos), con una inversión de \$1.246.928.540, tiene un avance físico del 5%.

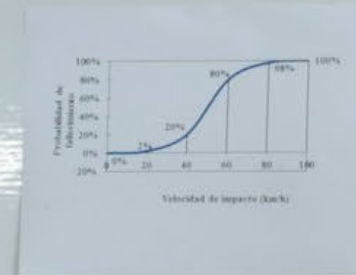
Puerto Asís

Obras de mantenimiento del muelle La Esmeralda, que tiene una inversión de \$276.896.634 pesos, presenta un avance físico del 30%, tiene prevista su finalización 31 de diciembre.

Santa Bárbara de Iscuandé

Construcción obras de protección contra la erosión causada por el río Iscuandé. Tiene vigencias futuras por valor de \$477.872.965. Se prevé la adjudicación para el 29 de noviembre 2019, con un plazo de cinco meses de ejecución.

VI. APORTES A LA IGUALDAD DE GÉNERO Y EMPODERAMIENTO DE LAS MUJERES





El Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022, definió trece pactos transversales, entre los que se encuentra el “Pacto de Equidad para las Mujeres”. Este tiene como principal objetivo su empoderamiento económico, político y social, buscando eliminar las inequidades en su contra y favorecer la eliminación de la violencia y pobreza que las afecta.

En este sentido, el Sector Transporte, consciente de la necesidad de promover la equidad de género, se ha comprometido en desarrollar acciones para fortalecer el empoderamiento de las mujeres en el trabajo como líderes y gestoras. En consecuencia actualmente propende por entender los retos a los que las mujeres se enfrentan para compaginar la vida familiar y laboral, así como todo lo necesario para erradicar las brechas que puedan impedir su protagonismo y el desarrollo de su potencial.

Particularmente, el Ministerio de Transporte ha establecido una serie de compromisos reales y cuantificables para cerrar las brechas de inequidad, generar oportunidades para las mujeres y mejorar sus condiciones de vida. Durante la presente vigencia ha desarrollado las siguientes acciones:

1. Por medio de la Resolución 2830 de julio de 2019, se creó el Comité Sectorial para la Coordinación e Implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género en el Sector Transporte, el cual realizó su instalación oficial el 22 de julio de 2019 presidido por la Ministra Ángela María Orozco Gómez y los directores de las entidades del sector.

2. Se desarrolló el plan de acción de género del sector, que cuenta con un diagnóstico inicial, caracterización del talento humano del Sector con enfoque de género, así como acciones de género frente a:

2.1 **Vinculación del tema de género al Cambio Climático.** Para darle fuerza y consistencia a las acciones, el Comité de Género trabaja de la mano con el Grupo de Asuntos Ambientales en línea con el cumplimiento de los compromisos del Acuerdo de París. El 20 de septiembre de 2019, los representantes del Comité Técnico del Sector en Equidad de Género y cambio climático participaron en el taller en “Género y Cambio Climático en el sector Transporte”, convocado por el Ministerio de Ambiente y con el apoyo del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), el cual estuvo orientado a fortalecer en los delegados de las entidades la comprensión de conceptos básicos de género, así como del vínculo existente entre género y cambio climático en el sector transporte.

2.2 **Generación de capacidad instalada de género dentro de las diferentes entidades del sector:**

2.2.1 **Talleres y eventos**

- La ANI participó en la charla “Capítulo XIV del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022” relacionada con el pacto de Equidad de las mujeres, organizado por la Consejería Presidencia para la Equidad de la Mujer, realizado el 9 de Julio de 2019.
- La Aerocivil participó en el Curso Acción y Género de la Escuela Superior de la Administración Pública (Esap) entre el 16 y el 20 de agosto de 2019.
- El 29 de agosto pasado se realizó un taller liderado por la ANSV de enfoque de género y conceptos básicos a los delegados técnicos de las Entidades del Sector.
- La ANSV participó con una ponencia en el Foro de Género y Movilidad el 26 de septiembre de 2019
- La Aerocivil participo en el Seminario Participación Ciudadana organizado por la Esap (25 y 27 de septiembre de 2019).

2.2.2 **Otras acciones**

- La Superintendencia de Transporte determinó tres líneas de acción: Fortalecimiento de la institucionalidad de género para las mujeres en Colombia, a través de la creación de un grupo in-

terno que promueva la equidad laboral de ellas; Educación y empoderamiento económico para la eliminación de brechas de género en el mundo, por medio de la inclusión dentro de los lineamientos de situaciones administrativas, flexibilidad en los horarios laborales a madres con hijos menores y/o en período de gestación, y derecho de las mujeres a una vida libre de violencia, mediante la inclusión en el Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo (SSST) de programas de vigilancia en riesgo psicosocial con enfoque en violencia intrafamiliar.

- La ANSV realizó un análisis de género de los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial que arrojó entre otros resultados que la tasa de hombres motociclistas víctimas de siniestros viales es casi el doble que la de las mujeres, teniendo en cuenta el universo de las licencias vigentes en 2018.
- En el Invías y la ANI se instalaron y adecuaron salas de lactancia

2.3 Se han diseñado **estrategias de comunicación con enfoque de género**, como iniciativas desarrolladas por el Comité con el fin de realizar difusión a todo el personal, además de lograr la sensibilización, ayudar a posicionar el tema en cada una de las entidades del sector.

VII. TALENTO HUMANO EN EL SECTOR





Promover el desarrollo integral de los servidores públicos y colaboradores que desempeñan funciones públicas en el sector transporte, es uno de nuestros pilares. Para evidenciarlo, a continuación presentamos la estructura organizacional y las principales estrategias para el desarrollo y mejoramiento de las competencias, habilidades y calidad de vida laboral de nuestro talento humano.

1. Ministerio de Transporte

El Ministerio está orientado a fortalecer las habilidades, destrezas y competencias de los servidores públicos, y definir parámetros para que su ingreso y permanencia se fundamenten en el mérito y el cumplimiento de

los principios de la función administrativa.

Actualmente, se cuenta con una planta conformada por 606 cargos, compuesta como se muestra a continuación:

◇ Provisión de la planta Ministerio de Transporte septiembre 30 de 2019

Nivel	Lnr	Carrera	Provisionales	Total
Directivo	30	0	0	30
Asesor	25	6	0	31
Profesional	7	180	28	215
Técnico	3	79	12	94
Asistencial	25	98	113	236
Subtotal	90	363	153	606

Fuente: Grupo Administración de Personal, Ministerio de Transporte.



las condiciones físicas, mentales y sociales de los empleados Públicos y colaboradores a través de hábitos de vida saludable. Estas actividades se han desarrollado con parámetros y medidas de autocuidado y han impactado a más de 2000 Empleados Públicos y colaboradores.

- Seguridad y Salud en el Trabajo

El Plan Estratégico en su componente Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST, pretende prevenir accidentes y enfermedades laborales factibles de intervención, garantizando condiciones de trabajo seguras y saludables en el desarrollo de las diferentes actividades productivas del Ministerio de Transporte a través de la promoción de la salud y de la identificación, evaluación y control de los riesgos ocupacionales; estableciendo una cultura orientada al cuidado personal y los comportamientos seguros con el fin de fortalecer la calidad de vida de los trabajadores

- Actividades de Medicina Preventiva y del Trabajo

- Diagnósticos cardiovasculares a 289 servidores públicos con puntaje de riesgo cardiovascular y recomendaciones relacionadas con los estilos de vida saludables.
- Aplicación de cuestionarios en síntomas músculo esqueléticos a 80 servidores públicos.
- 20 visitas de puesto de trabajo a los ser-

Con el fin de formar un ambiente laboral adecuado, que fomente la productividad, se realiza un Plan de Bienestar e Incentivos que presenta los siguientes resultados:

- Bienestar y Capacitación

Dentro de las gestiones más representativas están los 16 convenios de Cooperación con diferentes instituciones educativas a nivel nacional; la organización y puesta en marcha de programas de bienestar social e incen-

tivos, a través de las áreas de servicios sociales y calidad de vida laboral; la puesta en marcha del programa de capacitación que contribuye al fortalecimiento de la entidad y el desarrollo integral del recurso humano.

- Entorno Laboral Saludable (ELS)

Respondiendo a las necesidades y condiciones de salud de los servidores públicos del Ministerio de Transporte, se han adelantado actividades con el propósito de mejorar

vidores públicos nuevos, o por traslado.

- Intervención de Riesgo Psicosocial a nivel Nacional en Bogotá y las direcciones territoriales de Risaralda, Valle del Cauca, Atlántico, Bolívar y Boyacá.
- Mesas de trabajo con la ARL Positiva para el seguimiento a procesos de rehabilitación a servidores públicos de la Entidad y seguimiento de manera personalizada a los servidores públicos con patología por enfermedades laborales, enfermedades comunes y accidentes.
- Implementación, adecuación y registro ante la Secretaría de Salud de la Sala Amiga.
- Actualización del profesiograma de la entidad.
- Actividades de Higiene y Seguridad Industrial.
- Actualización de Matrices de Riesgos y

Peligros de las sedes Atlántico, Boyacá, Magdalena, Medellín, Manizales, Neiva.

- Actualización del Plan de Emergencias de las sedes Atlántico, Boyacá, Magdalena, Medellín, Manizales, Neiva.
- Organización y participación en el simulacro de evacuación a nivel nacional.
- Adquisición de los elementos de seguridad y protección personal para los servidores públicos a nivel nacional (camillas, cuellos ortopédicos, guantes, tapabocas, gasas, entre otros)
- Capacitaciones a los grupos de apoyo: (COPASST y Brigada de Emergencias)
- **Otras actividades**
- Protocolo de contingencia para manejo de residuos hospitalarios

2. Agencia Nacional de Infraestructura



El Plan Estratégico de Talento Humano de la ANI se orientó hacia el mejoramiento continuo y el fortalecimiento de las competencias laborales, el reconocimiento, el bienestar y la motivación de los servidores públicos, mediante la implementación de estrategia “La Felicidad en el Trabajo”.

El Plan de Estímulos, Bienestar e Incentivos se orientó a promover un desempeño exitoso, motivar el compromiso y fortalecer la cultura organizacional de los servidores públicos de la Agencia, a través de sus programas orientados a la promoción de los servicios sociales y la calidad de vida laboral.

Para la presente vigencia, se destaca la puesta en marcha del Programa "Entorno Laboral Saludable", que busca generar un mejor ambiente de trabajo mediante la práctica de hábitos de vida saludable; el programa de "Bienestar a la Carta", el cual permite al servidor público, mediante el uso de una plataforma, seleccionar las actividades o planes a la medida. Adicionalmente, y por primera vez en la entidad, se destinaron recursos para beneficiar a los servidores públicos de carrera administrativa mediante Auxilios Educativos para ellos o para sus hijos, y la adquisición del servicio de Área Protegida.

El Plan Institucional de Capacitación se orientó al mejoramiento continuo y el logro de los objetivos institucionales a través del fortalecimiento de las competencias laborales, el reconocimiento, el bienestar y la motivación de los servidores públicos. De las capacitaciones impartidas se pueden resaltar temas como: Aspectos Técnicos y Normativos de la Seguridad Vial, Liderazgo, Resolución de Conflictos y Toma de Decisiones, Habilidades Comunicativas, Trabajo en Equipo, Motivación y orientación al logro, Servicio al cliente. De igual forma, se realizaron capacitaciones en temas específicos de servicio al ciudadano, derecho de petición, protocolos de servicio, accesibilidad, lenguaje claro y lenguas nativas.

Además, para la presente vigencia se apropiaron recursos que hicieron posible suscribir un contrato interadministrativo con la Universidad Nacional, en el desarrollo del cual se realizaron las capacitaciones en 6

seis temas específicos así: Curso Planeación Estratégica, Gerencia de Proyectos, Taller Compliance, Diplomado Concesiones de Infraestructura Intermodal de Transporte, Habilidades Gerenciales y Supervisión de Con-

tratos. Todos con gran acogida de todos los servidores y satisfacción en la capacitación recibida.

La distribución de la Planta de Personal de la Agencia es la siguiente:

◆ Empleos por Nivel Jerárquico

Nivel	No. Empleados	%
Directivo	7	3%
Asesor	174	71%
Profesional	41	17%
Técnico	24	10%
Asistencial	0	0%
Total	246	

Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura

◆ Empleos provistos y Vacantes por Nivel Jerárquico

Nivel	Nro. Empleados	Provisto	Vacantes
Directivo	7	7	0
Asesor	174	170	4
Profesional	41	39	2
Técnico	24	22	2
Asistencial	0	0	0
Total	246	238	8

Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura

3. Agencia Nacional de Seguridad Vial



De acuerdo con lo dispuesto en el Decreto 788 de 2015, “Por el cual se establece la planta de personal de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y se dictan otras disposiciones”. Los empleos se encuentran distribuidos en los siguientes niveles jerárquicos:

Nivel de cargo	No. de empleados
Directivo	9
Asesor	15
Profesional	52
Técnico	16
Asistencial	22
Total empleos	114

Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial

De otra parte, los dos (2) principales componentes del plan estratégico de talento humano, cumpliendo con los objetivos de fortalecer la cultura organizacional y el sentido de pertenencia, entre otros son:

1. Ejecutar el Programa de Bienestar Social 2019, que está enmarcado en el área de Protección y Calidad de Vida Laboral, este año se ha cumplido con todas las actividades programadas para incentivar el desarrollo integral de los servido-

res públicos y sus familias; fomentando una cultura organizacional que demuestre gran sentido de pertenencia, calidad humana y motivación permanente para la prestación de nuestros servicios e incrementando positivamente los niveles de satisfacción que nos conlleve a elevar la gestión en eficiencia, calidad, salud, desarrollo personal y familiar, lo cual contribuye con el cumplimiento de los objetivos institucionales.

2. La ejecución del Plan Institucional de Capacitación (PIC) 2019 ha fortalecido la riqueza intelectual de los servidores públicos, los procesos administrativos y misionales específicamente enfocados a la satisfacción de las necesidades de la Agencia. Todo esto gracias a la inducción, reinducción y entrenamiento en el puesto de trabajo, asumiendo así retos propios de la Entidad, precisando que el fortalecimiento de competencias se ha llevado a cabo en los temas que las diferentes dependencias han solicitado con el fin de mejorar la prestación del servicio

4. Instituto Nacional de Vías

El Invías reconoce al talento humano como el centro del quehacer institucional, siendo esta la base para el logro de los objetivos institucionales.

A continuación se detalla la planta de personal con la que cuenta el Invías:

Nivel	No de cargos
Directivo	40
Asesor	16
Profesional	547
Técnico	82
Asistencia	230
Total	915

Fuente: Instituto Nacional de Vías

La forma en que están vinculados con el Invías es la siguiente:

Denominación	No de cargos en planta
Libre nombramiento y remoción	59
Carrera Administrativa	856
Total Empleos	915

Fuente: Instituto Nacional de Vías

A la fecha se han realizado las siguientes actividades de bienestar en la organización:

- Charlas Transformando vidas
- Reconociendo nuestras obras
- Ferias de servicios
- Izada de bandera
- Celebración de cumpleaños
- Invías siembra vida
- Escuela de familia

5. Aeronáutica Civil



En el año 2019, la Aeronáutica Civil está llamada a fortalecerse institucionalmente, a mejorar en la eficiencia de los servicios que presta y la formación que requiere su talento

humano. En este sentido, el Gobierno Nacional aseguró los recursos para cubrir los 295 nuevos cargos pendientes por proveer en la planta de la Entidad.

1. Con el propósito de contar con un factor humano con altos estándares operacionales y administrativos, el Gobierno Nacional expidió el Decreto 475 del 19 de marzo de 2019 “Por el cual se modifica el Decreto 1083 de 2015, Reglamentario Único del Sector de Función Pública, en lo relacionado con la capacitación y estímulos de los servidores de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, Aerocivil. Así, todos los servidores públicos de la Aerocivil pueden acceder a los programas de capacitación independientemente de su tipo de vinculación.

Adicionalmente, en el marco del Relacionamento Interinstitucional del Plan Institucional de Capacitación (PIC) 2019, la Aerocivil estableció alianzas para efectuar actividades de formación a costo cero con: entidades como Esap, Defensoría del Pueblo, Función pública, Sena, DNP, CLAD, Archivo General de la Nación, Icontec, SIC, Mintic y Mesa Sectorial Aeronáutica.

2. Se firmó el “Pacto por el Teletrabajo Unidos por la Transformación Digital de Colombia” con los Ministerios de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y del Trabajo, comprometiéndose así a im-

plementar el modelo de teletrabajo en la Entidad y a apoyar su masificación en el país.

A la fecha la Dirección de Talento Humano, ha gestionado 37 cursos, capacitando a 564 servidores públicos.

La planta de la Aerocivil se compone de la siguiente manera:

Nombre	Total
Nivel Directivo	56
Nivel Asesor	21
Nivel Inspector	110
Nivel Especialista	36
Nivel Profesional	174
Nivel Controlador Tránsito Aéreo	660
Nivel Técnico	484
Nivel Bombero Aeronáutico	389
Nivel Auxiliar	854
Total planta provista a 30 de septiembre de 2019	2.784
Total planta legal	3.099

Fuente: Aeronáutica Civil

6. Superintendencia de Transporte



Las actividades de talento humano desarrolladas en la Superintendencia de Transporte se encuentran dirigidas al clima laboral, el apoyo a la vinculación de nuevos servidores públicos, la inducción, la capacitación, la

evaluación del desempeño y todas aquellas actividades tendientes a elevar la productividad del personal vinculado, en cuatro aspectos fundamentales:

Etapa	Descripción	Resultado
Ingreso	Comprende los procesos de vinculación e inducción, el plan de vacantes y provisión de empleos	Vinculación de 227 personas de 243 cargos en planta.
Clima Organizacional	<p>Implementación del Plan Integral del Talento Humano, seguimiento a las acciones para el mejoramiento del clima organizacional en la entidad con el desarrollo de las siguientes acciones con la Asesoría de una profesional experta en el tema.</p> <ul style="list-style-type: none"> ◊ Focus Group a diferentes áreas de la organización con la metodología de diálogos apreciativos ◊ Café con la Súper: Actividad donde los funcionarios que realizaron la inscripción, compartieron un café con la señora Superintendente. ◊ Pausas Activas Cognitivas. 	Desarrollo de acciones programadas.
Retiro	Situación generada por necesidades del servicio o por pensión de los servidores públicos, entre otras.	Taller para 22 pre-pensionados.
Capacitación	<p>Adopción del Plan Institucional de Capacitación (PIC) mediante Resolución 338 de 2019, que contiene las actividades que buscan mejorar la efectividad de las labores realizadas por los empleados para dar cumplimiento a su misión institucional. Estas capacitaciones se concentraron principalmente en:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◊ Actualización en Derecho y normatividad nacional e internacional. ◊ Temáticas relacionadas con el Sector transporte. ◊ Temáticas relacionadas con planeación estratégica y gestión por procesos 	18 capacitaciones con la Universidad Nacional de Colombia y 192 personas capacitadas a septiembre 30.

Así mismo, con la transformación institucional de la Supertransporte se ha implementado el programa de "Juventud y Meritocracia", el cual tiene como objetivo premiar a un grupo de profesionales destacados, que obtuvieron las mejores calificaciones en el examen de calidad de la Educación Superior Saber Pro (Icfes) de 2016 y 2017. Parte de la necesidad de promulgar el mérito, la innovación y la oportunidad como pilares esenciales para la selección del capital humano al servicio de la ciudadanía en la Superintendencia de Transporte. Por medio de este programa, a la fecha se encuentran vinculados 4 profesionales a la planta.

A continuación, se describe la planta de personal de la Superintendencia, compuesta por 243 cargos:

Nivel del cargo	Número	Porcentaje
Directivo	17	7%
Asesor	15	6%
Profesional	152	63%
Técnico	25	10%
Asistencial	34	14%
Total	243	100%

Fuente: Superintendencia de Transporte

7. Cormagdalena



En el plan de acción 2019-2021 de la Corporación, pretende conseguir una entidad eficiente y transparente en sus procesos y en el manejo de sus recursos. Para esto, Cormagdalena antepone el talento humano como motor de la Corporación y pilar para

la implementación de las estrategias institucionales. En consecuencia, la Corporación enfoca sus esfuerzos para el fortalecimiento institucional y el mejoramiento de las habilidades de los servidores públicos.

- ◇ El Recurso Humano que integra la Corporación se clasifica de la siguiente manera

Cargo	Cargos provisto	Cargos vacantes	Total cargos de planta
Director General	1	0	1
Secretario General	1	0	1
Subdirector	2	0	2
Jefe Oficina	2	0	2
Asesor	1	0	1
Jefe de Oficina Asesora	2	0	2
Profesional Universitario	12	0	12
Profesional Especializado	13	0	13
Técnico Administrativo	5	1	6
Auxiliar Administrativo	1	0	1
Secretaria Ejecutiva	4	0	4
Conductor Mecánico	2	0	2
Total empleados públicos	46	1	47

Fuente: Cormagdalena

8. Ditra

La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional cuenta con una planta de personal de la cual se despliega un servicio enfocado a la movilidad y prevención de la siniestralidad vial en las vías nacionales, municipios y ciudades donde se encuentran suscritos los convenios a nivel país.

	Número
Oficiales	123
Nivel ejecutivo	2.405
Patrulleros y AG	4.460
Uniformados	7.013

Fuente: Dirección de Tránsito y Transporte

La entidad proyecta, desde su misión institucional, la búsqueda de herramientas conducentes al alcance de una Política educativa

sostenible, de calidad y que proporcione el desarrollo de competencias afines al servicio de Policía. La proposición de estrategias que aporten al cumplimiento de objetivos de cobertura, calidad, pertinencia y acceso a la educación policial, se direcciona como elemento esencial y funcional para la profesionalización del servicio de la institución.

La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional tiene como objetivo fortalecer las competencias profesionales, teniendo en cuenta la gran responsabilidad del personal que realiza funciones de control, prevención y verificación en las Seccionales de Tránsito y Transporte, además de los cambios generados a razón de la dinámica institucional. Todo lo anterior hace indispensable capacitar de manera permanente al personal en los temas específicos de la especialidad, brindando la capacidad y conocimientos que incrementen y mejoren la funcionalidad de los policiales.

VIII. EL PRESUPUESTO DEL SECTOR



1. Presupuesto 2019

Mediante Decreto 2467 de 2018 “Por el cual se liquida el Presupuesto General de la Nación para la vigencia fiscal de 2019, se detallan las apropiaciones y se clasifican y definen los gastos”, se asignaron recursos al sector transporte para funcionamiento e inversión por valor de \$8.140.026 millones de pesos, conforme al siguiente detalle:

- ◇ **Apropiación inicial Presupuesto General de la Nación sector transporte - vigencia 2019** (funcionamiento + inversión)

Entidad	Apropiación inicial (Cifras en millones de pesos)
Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)	2.493.569
Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)	162.604
Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT)	2.361
Instituto Nacional de Vías (Invías)	3.735.218
Cormagdalena	44.214
Ministerio de Transporte	141.360
Superintendencia de Transporte	49.167
Aeronáutica Civil	1.509.174
Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT)	2.361
Total	8.140.026

Fuente: SIIF.

Esta distribución inicial se vio modificada por el Decreto 1155 del 27 de junio de 2019, por el cual se efectúa un ajuste en el Presupuesto General de la Nación para la vigencia fiscal 2019. Este decreto se fundamenta en el artículo 111 de la Ley 1955 de 2019 PND 2018-2022; que permitió la reprogramación de vigencias futuras del proyecto Ruta del Sol II para atender necesidades del sector, tales como la renovación del parque automotor de carga y la atención a la emergencia en la vía al Llano, disminuyendo así la apropiación presupuestal de la ANI y aumentando el presupuesto inicialmente asignado al Instituto Nacional de Vías y al Ministerio de Transporte. En el siguiente cuadro se muestra las apropiaciones vigentes por entidad:

◇ **Apropiación vigente Presupuesto General de la Nación sector transporte - vigencia 2019** (funcionamiento + inversión)

Entidad	Apropiación vigente (Cifras en millones de pesos)
ANI	2.308.474
ANSV	162.604
CRIT	2.361
Invías	3.765.218
Cormagdalena	44.214
Mintransporte	296.455
Supertransporte	49.167
Aerocivil	1.509.174
UPIT	2.361
Total	8.140.027

Fuente: SIIF.

2. Ejecución presupuestal 2019 sector transporte

Con corte a 30 de septiembre de 2019, el sector ha comprometido (funcionamiento + inversión) el 76% de su presupuesto y obligado el 25%. Ver el siguiente cuadro:

◇ Ejecución presupuestal 2019 sector transporte (funcionamiento + inversión)

Entidad	Apropiación vigente (Cifras en millones de pesos)	% avance compromiso	% avance obligación
Agencia Nacional de Infraestructura	2.308.474	97%	4%
Agencia Nacional de Seguridad Vial	162.604	98%	95%
Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte	2.361	0%	0%
Instituto Nacional de Vías	3.765.218	70%	28%
Cormagdalena	44.214	94%	35%
Ministerio de Transporte	296.455	61%	56%
Superintendencia de Transporte	49.166	52%	33%
Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil	1.509.174	59%	37%
Unidad de Planeación del Sector de Infraestructura de Transporte	2.360	0%	0%
Total general	8.140.026	76%	25%

Fuente: SIIF

En cuanto al presupuesto de inversión, el sector ha comprometido el 77% de sus recursos y obligado el 20%. Ver detalle a continuación:

◇ Ejecución presupuestal inversión 2019 sector transporte

Entidad	Apropiación vigente (Cifras en millones de pesos)	% avance compromiso	% avance obligación
Agencia Nacional de Infraestructura	2.233.693	98%	2%
Agencia Nacional de Seguridad Vial	143.936	100%	100%
Instituto Nacional de Vías	3.521.773	71%	27%
Cormagdalena	38.139	97%	29%
Ministerio de Transporte	229.264	56%	52%
Superintendencia de Puertos y Transporte	19.500	49%	19%
Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil	900.715	50%	15%
Total general	7.087.020	77%	20%

Fuente: SIF

3. Marco de gasto de mediano plazo

El Marco de Gasto de Mediano Plazo es una herramienta de planeación financiera, establecida por el artículo 4 del Decreto 4730 de 2005.

Artículo 4°. Proyecciones Sectoriales. El Gobierno Nacional de conformidad con el artículo 1° de la Ley 819 de 2003, desarrollará el Marco de Gasto de Mediano Plazo. Este contendrá las proyecciones para un período de cuatro años de las principales prioridades sectoriales y los niveles máximos de gasto, distribuidos por sectores y componentes de gasto del Presupuesto General de la Nación. El Marco de Gasto de Mediano Plazo se renovará anualmente.

Al interior de cada sector, se incluirán los gastos autorizados por leyes pre-existentes en concordancia con lo pre-

visto en el artículo 18 de la Ley 179 de 1994, los compromisos adquiridos con cargo a vigencias futuras, los gastos necesarios para la atención del servicio de la deuda y los nuevos gastos que se pretende ejecutar. En caso que se propongan nuevos gastos, se identificarán los nuevos ingresos, las fuentes de ahorro o la financiación requerida para su implementación. Adicionalmente, el Marco de Gasto de Mediano Plazo propondrá reglas para la distribución de recursos adicionales a los proyectados en el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

El pasado 15 de julio de 2019, el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público dieron a conocer los techos de gasto para las vigencias 2020 a 2023, de los cuales al Sector Transporte le fueron asignados de la siguiente manera:

◇ Marco de Gasto de Mediano Plazo 2020-2023 Sector Transporte

	2020	2021	2022	2023
Funcionamiento + Inversión (Cifras en miles de millones de pesos)	7.654	7.618	7.873	8.449

4. Presupuesto General de la Nación

El Presupuesto General de la Nación aprobado para el sector transporte en la vigencia 2020 fue de \$9,1 billones de pesos. El siguiente cuadro presenta el Presupuesto General de la Nación vigencia 2020 aprobado por el Congreso de la República para el sector transporte, por entidad:

◇ Presupuesto General de la Nación vigencia 2020 sector transporte (Cifras en millones de pesos)

Entidad	Nación	Propios	Total
ANI	4.425.451	262.400	4.687.851
ANSV		163.436	163.436
CRIT	861		861
Invias	1.104.384	1.170.492	2.274.876
Cormagdalena	51.256		51.256
Mintransporte	295.586		295.586
Supertransporte		52.303	52.303
Aerocivil		1.639.872	1.639.872
UPIT	861		861
Total	5.878.399	3.288.503	9.166.902

Fuente: texto definitivo aprobado en sesión plenaria de la Honorable Cámara de Representantes Proyectos de Ley 077 de 2019 Cámara y 059 de 2019 Senado.

En cuanto a inversión, para la vigencia 2020 se tiene programado un presupuesto de \$7,2 billones de pesos, de los cuales \$4,7 billones son recurso nación y \$2,4 billones recursos propios. A continuación se detalla el presupuesto para inversión asignado por entidad:

◇ **Presupuesto de inversión vigencia 2020 por entidades del sector transporte** (Cifras en millones de pesos)

Entidad	Nación	Propios	Total
ANI	3.529.390	162.400	3.691.790
ANSV		143.936	143.936
Invias	996.888	1.109.375	2.106.263
Cormagdalena	44.890		44.890
Mintransporte	219.779		219.779
Supertransporte		15.777	15.777
Aerocivil		1.002.823	1.002.823
Total	4.790.947	2.434.311	7.225.258

Fuente: texto definitivo aprobado en sesión plenaria de la Honorable Cámara de Representantes Proyectos de Ley 077 de 2019 Cámara y 059 de 2019 Senado.

Ministerio de Transporte

Dirección: Calle 24 # 60 - 50 Piso 9

Centro Comercial Gran Estación II (Bogotá, D.C - Colombia)

PBX: 3240800

Línea de servicio al ciudadano (+57 1) 3240800 op. 2

Línea gratuita nacional: 018000 112042

Línea de transparencia: 018000 110950