

Bogotá D.C, 09 de septiembre de 2020

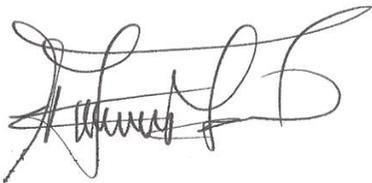
Presidente
OSWALDO ARCOS BENAVIDES
Comisión Sexta – Cámara de Representantes
Congreso de la República
Ciudad

Referencia: Informe de evaluación y dictamen respecto del informe presentado por el Ministerio de Transporte 2019-2020.

Respetado Presidente:

En cumplimiento de la honrosa designación recibida de la mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, para conformar una Subcomisión encargada de elaborar el informe que evalúe y dictamine respecto del informe presentado por el Ministerio de Transporte 2019-2020 de acuerdo con lo estipulado en el artículo 57 de la ley 1757 de 2015, Atentamente nos permitimos rendir el informe en mención, en los siguientes términos:

De los Honorables Representantes,



AQUILEO MEDINA ARTEAGA
Representante a la Cámara
Coordinador



DIEGO PATIÑO AMARILES
Representante a la Cámara



MARTHA PATRICIA VILLALBA
Representante a la Cámara

CONTENIDO

I.	TRANSPORTE Y LOGÍSTICA PARA LA COMPETITIVIDAD Y LA INTEGRACIÓN REGIONAL	PÁG. 1-29.
1.	Gobernanza, institucionalidad moderna para el transporte y la logística, y seguridad vial	pág. 1-7.
2.	Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida	pág. 7-10.
3.	Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal.....	pág. 10-28.
4.	Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago.....	pág. 28-29.
II.	ATENCIÓN A LA EMERGENCIA POR COVID-19.....	PÁG. 29-31.
III.	PRESUPUESTO 2019 – 2020 SECTOR TRANSPORTE	PÁG. 31-32.
IV.	IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA NACIONAL DE EQUIDAD DE GÉNERO EN EL SECTOR TRANSPORTE.....	PÁG. 32-34.
V.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	PÁG. 34-36.
VI.	ANEXOS.....	PÁG. 37-43.

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

1. Gobernanza, institucionalidad moderna para el transporte y la logística, y seguridad vial

Objetivo 1. Fortalecimiento institucional, gobernanza y articulación intersectorial.

El informe que el Ministerio de Transporte presenta al Congreso de la República para el análisis del período 2019-2010, expone para este primero objetivo que 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, lo que 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.

Por ello, se adelantaron las siguientes acciones enfocadas a modernizar, simplificar y hacer más eficiente el marco institucional del sector, para alcanzar mayores niveles de eficacia, especialización y articulación entre las entidades nacionales y territoriales.

a). Fortalecimiento del control de la prestación del servicio de transporte.

- A través del Decreto 2409 de 2018 se logró fortalecer la presencia de la Superintendencia de Transporte en toda Colombia.
- Al terminar 2019, prestaba sus servicios en 27 ciudades del país a través de 18 oficinas ubicadas en igual número de municipios y haciendo presencia efectiva con personal en terminales de transporte y aeropuertos de nueve más. En total, la entidad hizo presencia efectiva en 27 terminales de transporte terrestre y 16 aeropuertos.
- Se implementó el programa “Comercio electrónico transparente”, que busca que las empresas que manejan venta de tiquetes y servicios por este medio lo hagan de conformidad con las normas establecidas. Se logró pasar del 56,6% a un 90,7% de cumplimiento de las normas de protección a usuarios en la materia.
- Se lanzaron una Cartilla y una Guía de Derechos y Deberes de los Usuarios del Transporte Aéreo.
- También se inició el primer ciclo de capacitaciones gratuitas para estudiantes y docentes de instituciones educativas que cuentan con el servicio de Consultorio Jurídico con el que se dan a conocer temas importantes sobre el transporte terrestre, aéreo y fluvial.

b). Gobierno corporativo para la sostenibilidad institucional.

- En abril de 2020 se suscribió un contrato entre la Corporación Andina de Fomento (CAF) y la empresa de consultoría Ernst & Young (EY) para darle inicio al proyecto de “Fortalecimiento del Gobierno Corporativo” de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). Con este proyecto se busca consolidar una entidad moderna, con mejores procesos administrativos, Consejo Directivo y la implementación de prácticas acordes con los estándares de OCDE.
- Este proyecto apoya la formulación de un programa de gobernanza empresarial para mejorar los estándares y procesos administrativos de la Entidad. Además, permitirá que por 22 meses se analice, estructure e implementen una serie de actividades buscando obtener la inclusión del Código de Gobierno Corporativo, incorporar consideraciones de género; una

propuesta metodológica para identificar y valorar los riesgos de los proyectos en fase de estructuración; una política de transparencia de la información, rendición de cuentas, aspectos financieros, jurídicos y técnicos; la política de gestión del conocimiento y el borrador del proyecto de decreto con el cual se modifique el decreto de creación de la ANI, entre otros productos.

c). Fortalecimiento institucional.

- Se expidieron los Decretos 1417 de 2019 y 163 de 2020 que modificaron la planta de personal de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), lo cual permitió proveer veinticinco (25) empleos adicionales de bomberos aeronáuticos en el segundo semestre de 2019, y la creación de setenta (70) empleos de controladores de tránsito aéreo, cuarenta (40) de técnicos aeronáuticos y setenta (70) de bomberos aeronáuticos en la actual vigencia, fortaleciendo las condiciones de seguridad operacional y la mejora en la atención de las necesidades de los usuarios del espacio aéreo colombiano.
- Así mismo, en el segundo semestre de 2019 se certificaron y entraron en operación centros de entrenamiento avanzados, como un impulso al crecimiento de la industria aeronáutica en Colombia y al uso tecnología moderna para la capacitación de pilotos locales y de la región.

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

De acuerdo con el Ministerio de Transporte, la mortalidad asociada a siniestros viales aumentó un 18% entre 2009 y 2018, siendo la segunda causa de muerte violenta en el país. En consecuencia, en materia de seguridad vial el Gobierno nacional priorizó la reducción de los siniestros viales, a través del mejoramiento de las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos, así como la construcción de una cultura ciudadana de corresponsabilidad y autorregulación para una movilidad segura.

Las medidas en pro de la seguridad vial contribuyen a la implementación de la agenda de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en el país, la cual contempla reducir la tasa de fallecidos a 8,25 por cada 100.000 habitantes para el año 2030 (DNP - Documento CONPES, 2018)

a). Pactos y acuerdos por la seguridad vial.

➤ Pacto Nacional por la Seguridad Vial:

Este pacto fue suscrito entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y Protección Social, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y el Comité Empresarial de Seguridad Vial (CESV), y tiene como objetivo realizar un trabajo coordinado en la construcción de la estrategia que fomente una movilidad segura en las carreteras de Colombia.

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

Este Pacto fue suscrito por el Jean Todt, Enviado Especial del Secretario General de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial; los Ministros de Transporte, Salud y Protección Social y de Educación, y el director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), junto con representantes de la Alianza Global de las ONG por la Seguridad Vial, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA) y el Comité Empresarial de Seguridad Vial. El propósito del pacto es prevenir y evitar que los menores de edad en el país sean víctimas de accidentes de tránsito.

➤ Pacto por la Seguridad Vial de los Ciclistas:

Este pacto fue suscrito por los Ministerios de Transporte y del Deporte, la ANSV, la Federación Colombiana de Ciclismo y la DITRA. Su objetivo es trabajar de manera articulada con el sector privado en la disminución de los siniestros de ciclistas provocados por imprudencias en la vía y crear conciencia sobre la importancia de cuidar en la vía a estos actores viales.

Acuerdo de entendimiento suscrito entre la Agencia Nacional Vial y la Sociedad Cemex Colombia con el objetivo de aunar esfuerzos para la formulación y ejecución de estrategias que contribuyan a mejorar las medidas de seguridad vial de los vehículos de propiedad o se encuentren al servicio de Cemex.

b). Seguridad vial en los territorios.

- Seguridad Vial: Compromiso de todos: A cada departamento y ciudad se le asignó una meta de reducción de siniestralidad, basada en la participación porcentual de cada departamento y municipio en la siniestralidad del país, con el fin de poder desplegar estrategias focalizadas y coherentes con las dinámicas particulares de cada región.
- “La Seguridad Vial se Toma su ciudad”: La estrategia consiste en llevar a los municipios herramientas técnicas para fortalecer las competencias relacionadas con seguridad vial. Así, se busca concientizar sobre la importancia de generar medidas para la mitigación de siniestros viales enfocadas a los actores vulnerables como motociclistas, ciclistas, niños, niñas y adolescentes y peatones.
- Programa “Pequeñas Grandes Obras”: Durante el periodo que abarca este informe la ANSV le dio continuidad al programa “Pequeñas Grandes Obras”, que consiste en realizar intervenciones de bajo costo y alto impacto en corredores viales urbanos y rurales de los diferentes territorios, orientadas a la prevención, la mitigación de la siniestralidad vial y a la reducción de víctimas por siniestros en el tránsito. El programa incluye intervenciones rápidas de señalización vial, construcción de medidas de tráfico calmado y urbanismo táctico, suministro e instalación de sistemas de contención vehicular, y actividades de persuasión y socialización a los actores viales sobre los proyectos de intervención.

c). Más estrategias para salvar vidas en las vías.

- Atención a víctimas por Siniestro Viales: En el marco de esta estrategia, se presentan los siguientes ejes de acción que se encuentran en desarrollo:
 - Implementación de la ruta de atención integral a víctimas de siniestros viales.
 - Fortalecimiento de la respuesta a víctimas de siniestros viales.
 - Gestión y análisis de datos y variables de interés para la atención, monitoreo, seguimiento y evaluación de los factores relacionados con la respuesta integral a las personas víctimas de siniestros viales.
- Puntos seguros: Esta es una estrategia desarrollada para reducir las probabilidades de un siniestro vial, especialmente por fallas mecánicas y micro sueño. Los Puntos Seguros son un escenario de control y pedagogía en los cuales se realizan actividades de sensibilización y atención a los conductores, así como inspecciones a los vehículos para verificar que se encuentren en condiciones óptimas para transitar.
- 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, implementó este programa 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.

- Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial: Durante el segundo semestre de 2019 se fortaleció el programa de auditorías e inspecciones de seguridad vial. Con este se va a realizar la evaluación de las condiciones de seguridad vial de la infraestructura en 2.195 kilómetros, aproximadamente, distribuidos en 16 proyectos o corredores viales, en un principio.
- Control a la publicidad y promoción de vehículos: Se expidió la Resolución 536 de 2019, por la cual se definen los contenidos, que, en cuanto a seguridad vial, dispositivos y comportamiento, deben contener tanto la información al público para los vehículos nuevos que se vendan en el país como los manuales de propietario. Además, se dictan otras disposiciones.
- Aplicación del Nuevo Reglamento Técnico de Cascos: En marzo de 2020 empezó regir la Resolución 1080 de 2019 expedida por el Ministerio de Transporte, y que dio un año de transición para adoptar el nuevo reglamento técnico de cascos para motociclistas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos y similares. Este reglamento obliga a productores, importadores y comercializadores a vender estos elementos de protección cumpliendo estándares internacionales de desempeño y calidad.

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

De acuerdo con el Ministerio de Transporte, al hablar de la gestión del transporte y la logística, si bien se ha venido cerrando la brecha entre la formulación de políticas y la efectiva atención a las situaciones que les dan origen, evidenciada por muchos años, aún queda mucho por hacer. Por esto, cobra importancia la modernización del sector, lo que implica contar con sistemas y tecnologías de la información que permitan un intercambio dinámico entre el ámbito nacional y territorial, ya que un flujo limitado de información impacta en el diseño de políticas de movilidad urbana y nacional, así como de transporte y logística.

a). Estructuración del nuevo modelo de operación RUNT 2.0

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

b). Sistemas inteligentes de transporte

- Movilización Terrestre de Pasajeros: Durante el segundo semestre de 2019, desde la Superintendencia de Transporte se implementó un sistema de información en tiempo real sobre las operaciones de las Terminales de Transporte terrestre en el país. A través de este sistema se garantiza no solo la configuración de datos completos, estandarizados y de calidad, sino la prestación de un servicio óptimo y eficiente para los usuarios del sector.
- Registro Nacional Fluvial: En cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 112 de la Ley 2106 de 2019, mediante Resolución No. 20203040003645 de mayo de 2020, se reglamentó el Registro Nacional Fluvial. Este sistema permitirá contar con información centralizada y en tiempo real del registro de embarcaciones y/o artefactos fluviales, tripulantes y empresas, conteniendo los datos necesarios para determinar la propiedad, características técnicas y situación jurídica de las embarcaciones y artefactos fluviales; licencias de tripulantes,

habilitación y permiso de operación de las empresas de transporte fluvial.

- Monitoreo del Tránsito y la Infraestructura Vial Nacional: Durante el segundo semestre de 2019 y lo corrido de 2020, se adelantó la etapa precontractual para la implementación del proyecto “Vías Inteligentes” (VIITS), concebido como un sistema para la gestión, monitoreo y control de las condiciones del tránsito, el transporte y la infraestructura en la red vial nacional. Se trata de un sistema orientado a la automatización en la operación, el mejoramiento del orden público y la seguridad vial, para beneficio de los usuarios viales.

c). Portal logístico de Colombia

Con el objetivo de contar con un espacio en donde fuera posible para los usuarios y ciudadanos acceder a la información disponible acerca de movilización de carga en el país, se rediseñó el Portal Logístico de Colombia, convirtiéndolo en la ventana de información sectorial del Ministerio de Transporte hacia los usuarios del Sistema Nacional Logístico.

Partiendo de la información recopilada diariamente a través del Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), se diseñaron tableros de información dinámicos, en donde se presentan datos detallados acerca de la movilización interna de mercancías en el país, los volúmenes movilizados, la cantidad de viajes realizados, la naturaleza de la carga y la configuración vehicular que se utiliza para su movilización.

d). Entorno para la innovación

- Hackathon de Transporte 2019: Este fue un evento de emprendimiento en tiempo real, donde 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.
- Ruedas de Innovación: El Invias realizó, junto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Tercera Rueda de Estudios e Innovación, con énfasis en la Seguridad Vial y Resiliente. En este evento empresas nacionales e internacionales, y centros de investigación, presentaron propuestas para implementar nuevas tecnologías que mejoren la seguridad en la infraestructura vial en distintos modos de transporte.

2. Movilidad urbana – regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida

Del análisis realizado al punto número 2 del informe: Movilidad urbano- regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida), se colige que el Ministerio de Transporte, busca dinamizar el transporte público como una de las metas por parte del gobierno nacional; en consecuencia, se han priorizado alternativas con la finalidad de contrarrestar los problemas de congestión, contaminación y siniestralidad.

El cumplimiento de las metas denota un ejercicio coordinado con el sector regional, departamental y municipal. Así las cosas, la administración central se ha trazado como objetivo integral, ofrecer en las ciudades y aglomeraciones urbanas alternativas de transporte para pasajeros y de carga respectivamente; de tal suerte que se pueda promover el acceso a bienes y servicios, seguros y sostenibles.

Como consecuencia de lo anterior, desde la rama Legislativa se han suscitado importantes debates con el propósito de coadyuvar en el proceso de desarrollo y el crecimiento sostenible de los sistemas de movilidad en aras de poder cumplir con el mandato constitucional establecido en el artículo segundo, en lo relativo a los fines del Estado.

Lo anterior ha permitido que desde el Ministerio de Transporte se trabaje en las denominadas zonas diferenciales para el transporte y/o el tránsito bajo los lineamientos de la Ley 1955 de 2019; esta norma le permite al gobierno central determinar la extensión de estas zonas diferenciales, de tal manera que estas puedan ser construidas por un municipio o un grupo de municipios en cualquier lugar del territorio nacional, en donde se considere necesaria su creación.

Aunado a lo anterior se destaca dentro del informe de gestión 2019-2020 el Ministerio de Transporte la movilidad eléctrica en el sector urbano, en donde el sistema de movilidad masiva y los medios de transporte particular están siendo objeto de incentivos que, a corto, mediano y largo plazo, se espera que traigan grandes beneficios en el campo de la salud, medio ambiente y desarrollo sostenible de mano de las tecnologías propias del siglo XXI.

En este punto llama la atención el hecho de que, si bien se espera la incorporación de 600 mil vehículos eléctricos para el año 2030, no se aprecia cuáles son los planes para sacar de circulación el inmenso número de vehículos que generan altos índices de contaminación, la alta ocupación de las vías, que dificultan la movilidad, represando los principales corredores viales de las ciudades medianas y grandes del país. poco se menciona de cuáles serán las acciones previstas para armonizar la movilidad entre el número de vehículos eléctricos a incorporar y las medidas frente a la gran cantidad de vehículos viejos que aún continúan en circulación.

Si bien es cierto que existen estímulos prometedores para que los ciudadanos adopten este tipo de vehículos, se hace necesario implementar investigaciones en este campo que permitan implementar planes estratégicos con el propósito de buscar que en las calles cada día sean menos los vehículos que usen combustibles fósiles; en este sentido es pertinente que se replanteen estrategias con el sector automotriz para que sean mayores las importaciones de vehículos eléctricos frente al tipo medios de transporte que ofrece en el mercado actual.

Si bien es cierto que la ley 1964 de 2019, es muy reciente, se necesitan realizar estudios que permitan evidenciar si realmente está permitiendo el cumplimiento de las metas propuestas o si por el contrario se hace necesario realizar ajustes en cuanto a su efectividad; por lo anterior sería pertinente anexar los estudios realizados que nos permitan contrastar los resultados obtenidos desde su aplicación hasta ahora.

En lo relacionado con el transporte masivo, se evidencia que se han aunado esfuerzos entre el gobierno central y las principales ciudades capitales en las cuales se cuenta con este sistema de transporte; así las cosas, se evidencian grandes avances en ciudades como Medellín, no obstante como es de conocimiento público en meses anterior esta ciudad ha sido objeto de declaraciones de emergencia por la contaminación del aire, lo que obliga a tomar medidas inmediatas en el sector transporte, con el propósito de salvaguardar la vida de los habitantes de Medellín y su área metropolitana.

Lo anterior deja en evidencia que no es suficiente el mejoramiento del transporte público con energías limpias, sino que se debe desarrollar un plan estratégico integral, que incluya a la ciudadanía en general que usa transporte privado, además del sector industrial y en general todos los sectores que de una u otra manera contribuyen al deterioro del medio ambiente.

La Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional, cuenta con un COMPES, orientado a el fortalecimiento integral y la institucionalidad, así como a la consolidación de mecanismos de financiamiento para la movilidad sostenible. Esta política activa busca promover y masificar el uso de la bicicleta y la caminata en el territorio nacional, para lo cual en el ejercicio de la cooperación internacional, con el gobierno de Alemania a través del Instituto de Tecnología Climática, se busca desarrollar un proyecto para promover el transporte no motorizado; en este aspecto no se habla mucho de las ciudades que no cuentan con Sistemas de Transporte

Masivo, para las cuales sería pertinente hacerles un acompañamiento jurídico, técnico y financiero que les permitan desarrollar un modelo de ciudad pensado para los habitantes y no para los vehículos, aprovechando que son ciudades que no son tan grandes y que bien convendría pensarlas como ciudades amigables con el medio ambiente de mano de las tecnologías en la sociedad del conocimiento.

No se puede perder de vista que en pleno siglo XXI, la prioridad es el cuidado del medio ambiente y sumado a ello, el de la salud de los habitantes indistintamente del lugar en el cual desarrollen sus actividades, en este estado de cosas; la Ley 1972 de 2019, debe ser objeto de un permanente seguimiento y más concretamente en el progreso de la misma en los Planes de Desarrollo, los cuales deben armonizarse con las políticas públicas del gobierno central para que se cumplan los objetivos en materia de reducción de factores contaminantes, de tal suerte que se reduzcan al mínimo sus tipologías, sin afectar el desarrollo, visto éste no como la cantidad de bienes que se puedan llegar a tener por parte de las personas, sino como lo establece Amartya Zen, este debe ser "un proceso de expansión de las capacidades de que disfrutaran los individuos" (Sen:1999b).

En lo relativo al desarrollo e implementación de movilidad sostenible, es pertinente destacar que el desarrollo territorial es posible alcanzarlo si se da un nodo de las fuerzas vivas, los gobiernos en los diferentes niveles, la participación del sector privado y un adecuado uso de las tecnologías y el conocimiento del personal calificado para contribuir con el objetivo propuesto. Por lo anterior se destaca dentro del informe el deseo de dar una asistencia técnica, apoyo a las regiones en lo relativo a la implementación de planes de movilidad urbana.

Por otra parte, la movilidad sostenible, debe ser una apuesta segura en todo el territorio nacional, construyendo políticas públicas que sean factibles de implementar en todos los municipios, para que este tipo de movilidad no sea solo un propósito de las ciudades con altísimas concentraciones de población en los cascos urbanos, de esta manera se fomenta un transporte sano como el de las bicicletas, incentivando el deporte y el compromiso ciudadano por cuidar de los espacios en los cuales vive, en pro del interés general. De igual manera sería de mucha utilidad la implementación de ciclo rutas en las carreteras 5G, para que quienes se movilizan en las regiones puedan hacerlo de manera segura y de este modo reducir el alto número de accidentalidad, así como el de vehículos de uso familiar.

En lo relacionado con el Sistema de transporte de pasajeros competitivos y de calidad, el Estado, desde el Ministerio de Transporte viene realizando trabajos coordinados para el mejoramiento del Sistema Estratégico de Transporte (SEPT), en tal sentido son grandes los esfuerzos para el fortalecimiento del servicio público esencial. Es por eso que la nación ha cofinanciado este tipo de transporte, con lo que se espera alcanzar 1,197 kilómetros intervenidos para el 2022, en ciudades como Armenia, Pasto, Bucaramanga, Cali, Soacha y Bogotá.

Relacionado con lo anterior la Nación ha realizado inversiones por el orden de 236.483 millones de pesos y acompañamientos a los entes territoriales en la estructuración de nuevos proyectos en ciudades como Ibagué y Medellín. Lo anterior se suma a la necesidad de mejorar la conectividad urbano regional, dado el incremento poblacional en las áreas urbanas, particularmente en la capital de la República, en la cual se trabaja de manera urgente en el mejoramiento de la movilidad mediante la construcción y ampliación de vías que pasan o circundan la ciudad en el proceso de interconexión entre el norte y el sur del país.

Otro campo del transporte que está siendo objeto de intervención el transporte ferroviario totalmente eléctrico en la región sabana de occidente como Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá, la cual cuenta con una inversión de 1.3 billones de pesos por parte de la Nación.

Finalmente, el informe pone en contexto los corredores estratégicos intermodales: Red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal; el cual tiene como

objetivo la reducción de los costos logísticos, el mejoramiento de la conectividad y el impulso del transporte intermodal teniendo como fundamento el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI); el intermodalismo inició con el corredor férreo La Dorada – Chiriguana con los principales puertos del caribe.

Lo mencionado obedece entre otras cosas a la Nueva Política Nacional de Logística, que busca promover la intermodalidad en el transporte de carga y la eficiencia de las operaciones de comercio internacional, el mejoramiento de la institucionalidad la calidad de la información y el capital humano de la logística nacional, la cual tiene entre otras el mejoramiento de la competitividad del país en el contexto regional e internacional.

Esta parte del informe hace especial énfasis al transporte estratégico nacional y urbano en las principales ciudades del país, el cual atiende la necesidad de buscar una mayor y efectiva competitividad en materia comercial en el plano internacional y de esta manera alcanzar un nivel de desarrollo sostenible que permita cumplir con los fines del Estado desde el sector transporte, teniendo como fundamento la cofinanciación de las obras estratégicas.

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

El tercer programa del programa del primer título del informe “transporte y logística para la competitividad y la integración regional” cuenta con 6 objetivos, los cuales se describen a continuación:

Objetivo 1: Desarrollo y promoción del Plan Maestro de Transporte Hacia una Intermodalidad Eficiente

En este objetivo se plantea que el país aun debe superar retos que permitan la reducción de costos logísticos, mejoras en la conectividad e impulsar el transporte intermodal, partiendo de la evaluación de las condiciones para la prestación del servicio, costos, tiempos y aspectos regulatorios que promuevan el desarrollo de esta actividad, todo esto teniendo en cuenta 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) los avances para cumplir este objetivo son:

- **Primera operación multimodal entre Cartagena y la Dorada:** durante el último trimestre de 2019 avanzó en la apuesta del intermodalismo, conectado el corredor férreo e La Dorada - Chiriguana con los principales puertos del Caribe, por el corredor férreo en combinación con el río Magdalena. Específicamente, la operación desarrollada en febrero de 2020 consistió en el transporte de 36 contenedores de papel reciclable, alrededor de 1.000 toneladas. Tuvo una duración estimada de 7 días. En lo corrido del 2020 se realizaron esfuerzos para sumar cargas de tipo exportación desde La Dorada hasta Santa Marta, que hagan más eficiente el costo de esta operación.
- **Nueva Política Nacional de Logística:** con base en el documento CONPES 3982 de 2020: Política Nacional Logística se espera que los costos logísticos, que hoy representan el 13,5% sobre las ventas como promedio nacional, disminuyan al 9,5% para el año 2030, tasa que llega a un nivel similar al de países OCDE, que es el 9% (DNP, 2020). Para lograrlo, se proyecta una reducción de aproximadamente el 50% en los costos del transporte fluvial; una reducción de casi el 26% para el transporte férreo y una reducción que este entre el 15% y el 26% en el transporte carretero.
- **Gerencias de corredores logísticos:** El programa de gerencias de corredor desarrolla diariamente acciones de mitigación de problemáticas en coordinación con las autoridades locales con injerencia en cada corredor logístico, las agremiaciones de transportadores, las sociedades portuarias, las

autoridades en carretera y, en general, todos los actores del Sistema Nacional Logístico. También se elaboran planes de contingencia como los llevados a cabo para la cosecha del arroz este año, así como la articulación necesaria ante los fallos en la infraestructura carretera y la implementación de las medidas adoptadas para garantizar el abastecimiento durante el aislamiento preventivo obligatorio hacen parte de los logros del programa, en la actualidad los corredores Bogotá-Calarcá, Calarcá-Buenaventura, Medellín-Costa Caribe, Bogotá-Cúcuta y Bogotá-Villavicencio cuentan con gerente de corredor.

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

A través de este modo, actualmente se moviliza el 25% de la carga total del país, incluyendo carbón y petróleo. Sin embargo, si se excluyen estos dos productos, ese porcentaje se reduce a menos del 1% de la carga total. Además, a pesar de que Colombia cuenta con una red aproximada de 3.300 kilómetros, sólo 1.600 kilómetros son operables. En consecuencia, se requiere establecer e implementar diferentes iniciativas que permitan la reactivación y consolidación del transporte ferroviario de carga. Los principales planes y proyectos ferroviarios son:

- **Plan Maestro Férreo y Ley Férrea:** según esta iniciativa la reactivación del modo de transporte férreo requiere de la participación y liderazgo de actores públicos. Por esto, 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 trabajó durante 2019 en la elaboración del Plan Maestro Férreo, hoja de ruta para este modo en el corto y mediano plazo. Se tiene un borrador del proyecto de Ley marco para transporte férreo, atendiendo la necesidad de contar con un marco normativo actualizado, acorde al modelo de negocio y de regulación, así como con garantías para la prestación de un servicio eficiente desde una institucionalidad robusta. El lanzamiento del Plan Maestro Ferroviario se tenía previsto para finales del primer trimestre de 2020, para luego proceder a la presentación del proyecto de Ley marco para el transporte férreo. Sin embargo, debido a la emergencia causada por el COVID-19, no fue posible adelantar las acciones según lo previsto.
- **Reactivación del transporte ferroviario:** se informa que la consolidación de la operación comercial y multimodal en los corredores férreos Bogotá – Belencito y La Dorada – Chiriguaná, que conecta la carga con el corredor concesionado Chiriguaná - Santa Marta, permitió el cumplimiento de la meta trazada para la vigencia 2019 de red férrea con operación comercial activa, programada en 649 kilómetros. Se logró la operación comercial activa de un total de 1.077 Kilómetros. Se plantea que en el segundo semestre de 2019 se inició la estructuración técnica de este proyecto, que hace parte de la nueva generación de concesiones (5G), la cual finalizará en junio de 2020. Durante el segundo y tercer trimestre de 2020 se trabajará en la estructuración financiera y legal. La inversión estimada es de 1.8 billones de pesos. Se puede concluir que a reactivación del modo férreo hará parte de las estrategias fundamentales para la reducción de emisiones, de cara a las metas del país para el 2030. Así fue presentado en la sesión de la Comisión Intersectorial de Cambio Climático (CICC) realizada durante el segundo semestre de 2019.

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

La red fluvial ha tenido un rezagado durante las últimas décadas, en parte debido a la ausencia de medidas específicas para promover el transporte intermodal. Si bien Colombia cuenta con más de 18.000 kilómetros de red fluvial navegable, debido a la baja inversión pública, esta no se encuentra debidamente aprovechada. En

consecuencia, si se quiere lograr la conectividad con la Colombia para la cual el río es el único medio de transporte, se requiere mayor desarrollo de la infraestructura multimodal en los primeros afluentes del país con énfasis en el modo fluvial. Esto significa, entre otras cosas, la intervención de infraestructura fluvial del país. Para avanzar en este camino, frente a la atención de muelles en el informe se adelantaron las siguientes acciones:

- Entre septiembre y diciembre de 2019 se registró la finalización de la construcción del malecón de Quibdó (Chocó) y de las obras de mantenimiento y estabilización de orillas en el muelle Cabuyaro (Meta).
- En noviembre de 2019 finalizó la obra en el muelle Pie de Pató, ubicado en el Alto Baudó. El proyecto, con una inversión de 873 millones de pesos, se realizó para efectuar las operaciones 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 enero de 2020 finalizó la obra de mantenimiento del muelle La Esmeralda en el municipio de Puerto Asís, con una inversión de 276,8 millones de pesos.
- Se encuentra en construcción el muelle de Curvaradó en el municipio de Carmen del Darién, departamento de Chocó. La inversión realizada es de 1.542,2 millones de pesos, y beneficiará a más de 13.000 habitantes, teniendo en cuenta que el río Atrato es su única vía de acceso. Entre los beneficios estratégicos que generará la obra se destacan el acceso y salida a la comunidad del Carmen del Darién, la operatividad comercial tanto en los periodos de invierno como de niveles bajos del río, al igual que la generación de empleo. Actualmente, esta obra de infraestructura fluvial tiene un avance físico del 44%.
- En enero de 2020 se inició la construcción del muelle de Tarapacá en Leticia, en el departamento de Amazonas, el cual mejorará las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros, de manera cómoda y segura. Esta obra hace parte de los compromisos adquiridos por el Gobierno nacional que buscan un desarrollo integral en la infraestructura pública de transporte intermodal, generando conectividad, servicio de calidad y desarrollo sostenible. La construcción de ese muelle cuenta con un presupuesto de 3.040 millones de pesos.
- En diciembre de 2019 finalizó el mantenimiento al Río Jiguamiandó (Destronque y Limpieza), cuenca del Río Atrato, en el municipio de Carmen del Darién, departamento del Chocó. Los trabajos realizados consistieron en destronque y limpieza del cauce principal del río, con una inversión de 962,9 millones de pesos.
- En febrero de 2020 se inició la construcción de obras de protección fluvial en el municipio de Santa Bárbara de Iscuandé, en el departamento de Nariño, proyecto que busca proteger centros educativos, puestos de salud y viviendas que se encuentran amenazadas por inundaciones, deslizamientos o erosiones generadas por el cauce del río.
- La construcción de un muro de protección en concreto de 61 metros de longitud, con una altura promedio de 3 metros con conformación de la zona peatonal aledaña, cuya función es la protección de las márgenes del río ante los procesos erosivos y de socavación; salvaguardando la seguridad e integridad de las viviendas e infraestructura del municipio de Iscuandé. El valor total proyecto es de \$2.844 millones, con un plazo de 5 meses de ejecución (previo a la declaratoria de emergencia). El avance de la obra es del 2%.

- APP Río Magdalena: El proyecto Asociación Público-Privada (APP) del Río Magdalena, que hace parte de la nueva generación de concesiones (5G), se divide en dos unidades funcionales. La primera va desde Bocas de Ceniza hasta Palmar de Varela, incluyendo el Canal de Acceso, con una longitud de 49 kilómetros. La segunda unidad funcional va desde Palmar de Varela hasta Barrancabermeja, en un recorrido que suma 619 kilómetros. El proyecto tiene un costo aproximado de 1.398 billones de pesos. Con este proyecto se busca no sólo aumentar el volumen de carga que se moviliza hoy por el río y la activación de los puntos de comercio e intercambio a lo largo de la red fluvial, sino que busca beneficiar a las comunidades ribereñas en materia ambiental y con la generación de 1.950 empleos directos e indirectos.
- APP Canal del Dique: Se busca garantizar la navegabilidad por el canal, entre la bahía de Cartagena y Calamar en el río Magdalena a lo largo de 117 kilómetros, controlar las inundaciones protegiendo a 19 municipios en Bolívar, Atlántico y Sucre, y asegurar la disponibilidad del agua dulce, entre otros. De ahí la importancia del aporte que realizarán los tres departamentos por los que pasa el proyecto, y cuyos recursos alcanzan los 700.000 millones de pesos. El proyecto estima una inversión de 2,8 billones de pesos, de los cuales 2 billones corresponden a costos de obra civil. Se proyecta su realización en 4 años y medio, en una concesión para 15 años.
- Pacto por la infraestructura: En relación con el modo fluvial, se viene trabajando en las siguientes acciones incorporadas en el pacto:
 - Diseñar una estrategia para la remoción y disposición final de los artefactos abandonados en el Río Magdalena, especialmente en el Canal del Dique.
 - Proponer estándares de señalización en los ríos (Ley 1242 de 2008) con el fin de señalar puentes, canales de acceso, canales navegables, líneas eléctricas, poliductos, etc. con el propósito de brindar mayor seguridad y conocimiento de los ríos.
 - Estructurar el proyecto tipo de muelles y embarcaderos con base en los estándares de DNP.

Frente a lo anterior se ha avanzado en lo siguientes:

- Hacer la identificación del marco normativo relacionado con la remoción y disposición final de artefactos abandonados en las vías fluviales, encontrando que existe un vacío legal, específicamente en el control de tránsito fluvial. Se realizó la revisión de los estándares de señalización vigentes encontrando puntos de mejora en la señalización digital, para lo cual se revisará la pertinencia de generar los ajustes correspondientes.
- Se está adelantando una consultoría por parte del DNP, con el acompañamiento del Ministerio de Transporte, que permita elaborar el diseño del muelle tipo para diferentes tipologías de estas estructuras, esperando contar con los resultados finales en el tercer trimestre del año.
- Plan Todos Somos PAZcífico: En desarrollo de este, el Gobierno nacional creó un modelo institucional centralizado para la ejecución de los proyectos del Plan Todos Somos PAZcífico. Por este componente se ejecutarán 23,5 millones de dólares, a través de dos subcomponentes: mejora del acceso al transporte por vías navegable (20,9 millones de dólares) y mejora de la navegación y la seguridad de las vías navegables (2,6 millones de dólares). Fortalecimiento Institucional”, que contempla la creación de capacidad y fortalecimiento institucional para los operadores de las vías de navegación y

los prestadores de servicios de agua y saneamiento en los municipios participantes, con un valor de 2 millones de dólares; y la “Gestión de proyectos y Manejo Ambiental y Social”, para apoyar la implementación del proyecto en las áreas de gestión financiera, adquisiciones, desembolsos y salvaguardas, incluyendo, pero no limitado a, la financiación de los costes operativos, con recursos por 2,4 millones de dólares.

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

Durante 2019 las zonas portuarias del país movilizaron 195,2 millones de toneladas (Supertransporte, 2020), destacándose la región de Ciénaga, con una participación de 24%, que corresponde a 47,4 millones de toneladas; seguida por Cartagena, con una participación del 21%, equivalente a 41,8 millones de toneladas; Golfo de Morrosquillo, con 17% (32,7 millones de toneladas), y La Guajira, con 14% (27,6 millones de toneladas).

Estas cifras evidencian la oportunidad que ofrece el fortalecimiento del sistema portuario colombiano, sus accesos y sus servicios marítimos, así como definir estrategias para garantizar eficiencia, actualización tecnológica y tarifas competitivas de los servicios que prestan las concesiones portuarias colombianas. En relación con este objetivo se presentan los siguientes avances:

Plan de Expansión Portuaria:

Durante 2019 se trabajó en la propuesta de Plan de Expansión Portuaria para su presentación al Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES). El objetivo es que en este documento se plasme la hoja de ruta para el sector portuario nacional, con un horizonte de largo plazo indicando inversiones estratégicas, públicas y privadas; análisis del modelo de la contraprestación portuaria que incremente la eficiencia actual; 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; evaluación del régimen tarifario vigente; necesidades de 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.

Desarrollo de Infraestructura Portuaria

- Puerto Bahía Colombia de Urabá - Puerto Antioquia: El plan de inversiones de este proyecto, que firmó contrato en marzo de 2019, corresponde a 249 millones de dólares en obras civiles y 52 millones de dólares en equipos. En este sentido, Puerto Antioquia contará con un muelle de 91 metros x 570 metros, cinco posiciones de atraque, un viaducto de doble calzada para el tránsito de tractocamiones entre la plataforma y el puerto en tierra, que permita el tránsito de hasta ocho tractomulas.
- Puerto de Buenaventura y Tumaco: En el segundo semestre de 2019 se adelantó la contratación del dragado de mantenimiento del canal de acceso al puerto de Buenaventura y el mantenimiento del canal de acceso al puerto de Tumaco. La inversión para llevar a cabo estas obras es de 32.000 millones de pesos, y su objetivo es intervenir la longitud de los canales navegables, lo que permite recuperar la profundidad y garantizar el ingreso de buques de mayor calado.
- Estero San Antonio: Obra de dragado de mantenimiento de este estero, ubicado en el municipio de Buenaventura (Valle del Cauca), la cual se realiza periódicamente.

- Puerto de Cartagena: En diciembre de 2019 se otorgó un plazo de 24 meses a la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, para la ejecución de obras de adecuación de nuevos patios de contenedores que totalizan un área de 29.704 m². La inversión, que alcanza los 6.6 millones de dólares, pretende ampliar los espacios para almacenamiento, que ya alcanzaron el 92 % de su capacidad, y de esta manera continuar con el compromiso de mantener y fortalecer la creciente operación portuaria que se mueve por este puerto.
- Puerto de Providencia y Santa Catalina Islas: Con la finalidad de mejorar la infraestructura portuaria que permita el acceso, cargue y descargue de los productos, bienes, servicios, mercancías y de pasajeros en condiciones adecuadas de movilidad y de seguridad, en mayo de 2020 la Alcaldía de Providencia adjudicó la construcción y recuperación del muelle marítimo, con una inversión de 14.290 millones de pesos.
- Dragado de profundización del acceso a Santa Catalina: Se adelantan gestiones del plan de manejo ambiental, consistente en el traslado de corales y pastos marítimos, y plan de extracción arqueológica. Al mes de abril de 2020 se tiene un avance del 20%. Para el desarrollo de esta obra la inversión es de 19.900 millones de pesos aproximadamente, aportados por la Nación.

Objetivo 5: Transporte aéreo, infraestructura y servicios

El PND 2018-2022, siguiendo la visión 2030 del Plan Estratégico Aeronáutico en sus siete ejes temáticos, busca impulsar políticas, planes programas y proyectos integrados en infraestructura aeronáutica y aeroportuaria, transporte y logística para el sector aéreo. Con esta visión se busca movilizar 100 millones de pasajeros y duplicar el transporte de carga, en un entorno institucional claro, competitivo, conectado, seguro y sostenible, soportado en una infraestructura renovada, una industria robustecida y un talento humano de excelencia.

Aeropuertos concesionados con obras de modernización

- Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz (Atlántico): Durante el primer trimestre de 2020, en el aeropuerto de Barranquilla se pusieron al servicio de los usuarios 49 módulos de atención a los pasajeros, cumpliendo con los más altos estándares de calidad. Esto incluye información en tiempo real sobre el estado de los vuelos, áreas señalizadas y climatizadas, ascensores, escaleras eléctricas y manuales para acceder a los diferentes niveles del edificio, además de plazoleta de comidas, y servicios sanitarios garantizando la comodidad y satisfacción de los usuarios. A mediados de abril el avance en la ejecución de las obras de modernización era del 90%, y gracias a la pronta retoma de las obras con ocasión a la atención a la emergencia por COVID-19, el proyecto finalizó en junio de 2020.
- Aeropuerto Internacional Rafael Núñez (Bolívar): Entre julio de 2019 y junio de 2020 se adelantaron obras de expansión y modernización en el aeropuerto de Cartagena, que consistieron en 200 metros cuadrados de ampliación total de la pérgola, que corresponde a la remodelación de más de 1.060 metros cuadrados y la construcción de más de 940 metros cuadrados nuevos. Durante el segundo semestre de 2020 se contratará el proyecto de ampliación de este aeropuerto, por 600.000 millones de pesos.
- Aeropuerto Internacional José María Córdova (Antioquia): Las obras entregadas este año contribuyen al mejoramiento del proceso logístico de las mercancías de importación y exportación, fortaleciendo por ende la competitividad aérea en esa zona del país. También incluyen la adecuación de un centro administrativo de carga; un módulo de servicio de carga y bodegas; la ampliación de más de 33.000 metros cuadrados de calles de rodaje y bermas; la ampliación de la plataforma, que paso de ocupar 14.000 metros

cuadrado a más de 34.000, y la construcción de cerca de 16.000 metros cuadrados de parqueaderos. Entre las nuevas obras se destaca la adecuación de 3.000 metros cuadrados para cuartos fríos, que favorecen la movilización de todo tipo de cargas, especialmente la de vocación agrícola. La inversión realizada ascendió a 110.000 millones de pesos.

Aeropuertos no concesionados mejorados en su infraestructura física

- **Aeropuerto Internacional el Edén (Quindío):** Se trabaja en la construcción de la torre de control y la dotación e instalación de los equipos eléctricos, comunicaciones y navegación e información aeronáutica necesarios para poder ponerla en operación. También se adelanta la construcción de la terminal internacional y el mantenimiento de pista, plataforma, calles de rodaje, terminal nacional y zonas de seguridad, obras que se espera puedan entrar en servicio durante el segundo semestre de 2020.
- **Aeropuerto Antonio Nariño (Pasto, Nariño):** Actualmente se trabaja en la ampliación de plataforma, construcción de infraestructura complementaria como vías de acceso, parqueaderos, urbanismo y paisajismo, cerramiento, sistema de drenaje, iluminación externa, obras que se espera puedan entrar en funcionamiento durante el segundo semestre de 2020. Además, se trabaja en la rehabilitación de la pista, zonas de seguridad, sistema de drenaje lado aire, sistema de luces de pista y mantenimiento lado aire y lado tierra. La ejecución de estas actividades inició en el mes de febrero de 2020. La modernización de este aeropuerto cuenta con una inversión de aproximadamente 120.000 millones de pesos.
- **Aeropuerto San Bernardo de Mompox y Montemariano de Carmen de Bolívar (Bolívar):** A diciembre de 2019, en desarrollo de un Convenio Interadministrativo con la Gobernación de Bolívar, se invirtieron cerca de 26.333 millones de pesos en la renovación de los aeropuertos San Bernardo de Mompox y Montemariano del Carmen de Bolívar. Las obras realizadas en el aeropuerto San Bernardo de Mompox consistieron en la ampliación de la pista, rehabilitación de la pista, plataforma y calle de rodaje, construcción del cerramiento perimetral y adecuaciones y mantenimiento del terminal aéreo.
- **Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo (Amazonas):** En el segundo semestre de 2019 la terminal aérea de Leticia, la más grande del sur del país, pasó de 1.704 a 11.136 metros cuadrados de área, con llegadas y salidas internacionales, una terminal de carga con ocho bodegas amplias para entrada y salida de mercancía, e instalaciones administrativas para la Dian y la Policía.
- **Aeropuerto Vanguardia (Meta):** En octubre de 2019, con una inversión de 686 millones de pesos, se dio inició a los trabajos de mantenimiento en la infraestructura del Aeropuerto Vanguardia, de Villavicencio. Los trabajos adelantados se centraron en el mantenimiento de obras civiles y edificaciones, especialmente en las zonas de seguridad operacional como la pista, las calles de rodaje, la plataforma, la terminal, la torre de control y el cerramiento. Estos trabajos finalizaron durante la misma vigencia de inicio. Adicionalmente, se encuentra en ejecución los estudios y diseños arquitectónicos y civiles, (fase III) para el mejoramiento de la terminal de pasajeros y áreas complementarias. Con una inversión de 2.310 millones de pesos, se espera que estas obras puedan ser entregadas finalizando 2020.

Mantenimiento de aeropuertos

Con el objetivo de garantizar la seguridad operacional y la conectividad en un mayor número de aeropuertos de Colombia, se ejecutaron obras de mantenimiento de obras civiles (edificaciones, pistas, calles de rodaje, zonas de seguridad, entre otros) en 13 aeropuertos del país, ubicados en Bogotá, Santa Marta, Riohacha, Valledupar, Armenia, Popayán, Ipiales, Pasto, San Andrés, Barrancabermeja, Bucaramanga, Cúcuta y Providencia. Estas intervenciones se lograron gracias a una inversión cercana a los 30.000 millones de pesos.

Nuevos Proyectos Aeroportuarios

La Aeronáutica Civil destinará 3.8 billones de pesos durante este cuatrienio al fortalecimiento de la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria, la seguridad operacional, la conectividad y la sostenibilidad ambiental. Los principales proyectos son:

- **PP - IP Aeropuerto de Cartagena- Rafael Núñez:** Se trata de un proyecto de Asociación Público-Privada de iniciativa privada, que tiene por objeto la ampliación de lado aire y lado tierra del aeropuerto, y que actualmente se encuentra en etapa de factibilidad. Se estiman unas inversiones de 472.000 millones de pesos en Capex y 638.000 millones de pesos en Opex.
- **APP Aeropuertos del Suroccidente Proyecto de Asociación Público-Privada:** de iniciativa privada, sin aporte de recursos públicos, que hace parte de la nueva generación de concesiones (5G). Su propósito es administrar, adecuar, construir, expandir, operar y explotar económicamente los aeropuertos Benito Salas de Neiva, Alfonso Bonilla Aragón de Palmira, que sirve a la ciudad de Cali, y Gerardo Tobar López de Buenaventura, con una inversión estimada de 900.000 millones e pesos de Capex y 2 billones de pesos en Opex.
- **APP Aeropuerto El Dorado - Campo de Vuelo:** Este proyecto contempla mejorar la eficiencia del campo de vuelo del aeropuerto más importante del país. La nueva infraestructura potenciará sustancialmente la operación del lado aire del terminal, toda vez que se prevé construir nuevas calles de salida rápida en pista sur, pista norte, así como la construcción de una nueva calle de rodaje, entre otras intervenciones, que permitirán que los aviones se demoren menos tiempo en las pistas y se parqueen en la posición asignada de manera expedita. Esto se traduce en ahorro en tiempo para los viajeros y aerolíneas, así como ahorro en combustible de estas últimas, contribuyendo además, en alguna medida, a la mitigación de la huella de carbón.
- **Aeropuerto del Café:** A finales del 2019, luego del proceso licitatorio adelantado, se seleccionó la fiducia mercantil para constituir el patrimonio autónomo, en cumplimiento del artículo 67 de la Ley 1955 de 2019, Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. A partir de ese momento Fiduararia S.A. administra los primeros 100.000 millones de pesos de recursos de la Nación de vigencia 2019, con el objetivo de continuar con construcción del Aeropuerto del Café. Durante el segundo semestre de 2019 se lograron importantes avances para el cierre financiero de este proyecto: presupuesto Nación 2019, \$100.000 millones de pesos; presupuesto adicional aprobado para el 2020, 50.000 millones de pesos de recursos propios de Aerocivil y vigencias futuras departamentales por 60.000 millones de pesos. Durante el segundo semestre de 2019 se lograron importantes avances para el cierre financiero de este proyecto: presupuesto Nación 2019, \$100.000 millones de pesos; presupuesto adicional aprobado para el 2020, 50.000 millones de pesos de recursos propios de Aerocivil y vigencias futuras departamentales por 60.000 millones de pesos.

Desempeño del transporte aéreo

El mercado de transporte aéreo de pasajeros movilizó 41,2 millones de pasajeros en 2019, un crecimiento aproximado del 9,2% (3,5 millones de pasajeros adicionales) frente a los 37,8 millones de pasajeros movilizados en 2018. De estos, cerca del 35% fueron internacionales y el 65% nacionales, reflejando el impacto generado por la liberalización progresiva de la política hacia los cielos abiertos superando los pronósticos realizados en el Plan Estratégico Aeronáutico 2030.

Se continúa trabajando para cumplir con la meta propuesta para el año 2030: movilizar a más de 100 millones de pasajeros y el doble de la carga de 2017. Durante 2019, la industria aeronáutica movilizó cerca de 41,2 millones de pasajeros por vía aérea.

Conectividad nacional e Internacional

Durante el segundo semestre de 2019 se afianzó y consolidó la conectividad regional con la realización de cuatro mesas de conectividad regional aérea, una en Cauca y tres mesas conjuntas para Guainía, Guaviare y Vaupés; Arauca y Casanare; y Valle y Chocó, respectivamente. Durante el segundo semestre de 2019 entraron en operación 40 nuevas rutas. En el primer semestre de 2020 se autorizaron ocho nuevas rutas por diferentes aerolíneas.

Objetivo 6: Transporte carretero estratégico para la integración nacional, territorial y la competitividad, la inversión prevista es de 14.692 millones de pesos.

Dentro del análisis efectuado al objetivo No.6 (Transporte carretero estratégico para la integración nacional, territorial y la competitividad) el Ministerio de Transporte parte por resaltar el valor de la infraestructura de transporte y su mejoramiento, señalando que su función principal es hacer el país más competitivo y mejorar la calidad de vida de los colombianos. Dentro de los planes de mejoras para integración nacional territorial se incluye la conectividad de la red vial terciaria y su unión con la red secundaria para mejorar la productividad del campo y la conexión entre regiones. En este primer escenario se identifican nuevas fuentes de pago e incentivos para la atracción de capital privado para los nuevos proyectos. Sin embargo, se plasma una de las mayores dificultades del sector y es la falta de medidas y políticas públicas que impulsen la renovación de la flota y el uso de tecnologías limpias.

Programa de modernización vehicular

Dentro del marco de la modernización vehicular, el Ministerio de Transporte describe las características que tiene Colombia respecto de su parque automotor. En este sentido se señala que Colombia tiene un parque automotor superior a la de otros países de la región y que el 47% de ellos tienen más de 20 años de antigüedad, razón por la cual el gobierno realizó un trabajo en conjunto con los gremios para estructurar el nuevo programa de modernización del parque automotor de carga, lo cual resulta ser muy importante en materia de modernización vehicular. Dicho programa tiene como objetivo promover la eficiencia del transporte de carga, activar el emprendimiento y mejorar la calidad del aire, para ello en el 2019 se expidió el CONPES 3963, que es la política para la modernización del sector transporte automotor de carga, además del Decreto 1120 de 2019, la resolución 5304 y la resolución 3015 del mismo año; anexo a lo anterior en el 2020 se firmó el decreto 221, en este último decreto se le da la oportunidad a los pequeños transportadores de acceder a la exención del impuesto sobre las ventas (IVA) de 19%. Las cifras en lo corrido de 2020 son que 552 vehículos se postularon al nuevo programa y se han beneficiado económicamente 237 vehículos.

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

Relacionado con lo el objetivo de promover la legalidad y la formalización del sector, vemos asertiva la decisión que se dio en septiembre de 2019 la cual fue actualizar la información contenida en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y en el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), en la que se incluyeron los vehículos que presentan omisión en su registro inicial, matriculados entre el primero de enero de 2009 y el 13 de noviembre de 2018, los cuales ascienden a 3.229 vehículos. Esta acción se realizó en aplicación del Decreto 632 del 12 de abril de 2019, por medio del cual se establecen medidas especiales y transitorias para la normalización del registro inicial de vehículos de carga con omisión en la matrícula, el cual fue reglamentado mediante Resolución 3913 de agosto de 2019.

Es de señalar que este trámite tendrá una duración de dos años a partir de la expedición y se puede realizar a través del RUNT, elementos que traerán varios beneficios en materia de actualización de datos y registro de los vehículos automotores para contar con un mayor control y seguimiento

Desarrollo de la red vial primaria concesionada

- Cierres financieros proyectos 4G

En materia de los proyectos 4G, el Ministerio de Transporte nos presenta una información respecto del programa de las vías de cuarta generación (4G) señalando que está integrado por 29 proyectos, y que en el 2020 se cerró financieramente el octavo proyecto el cual garantiza los fondos para la culminación de las obras.

A continuación se hace una pequeña descripción y estados de los mismos; como primera descripción esta el proyecto autopista Pasto - Rumichaca, corredor que tiene una longitud de 83 kilómetros y hace parte de la vía Panamericana, una vez se culmine, se contará con 63 kilómetros de doble calzada entre San Juan y Catambuco, 15 kilómetros de rehabilitación entre Rumichaca - San Juan de Ipiales y 5 kilómetros de mejoramiento en el tramo de Catambuco - Pasto. Para este proyecto en el 2019 se contrató un crédito por 575 millones de dólares, con el cual se garantizan los recursos necesarios para las obras contempladas; en mayo del 2020 el proyecto registró un avance del 56%.

Otro de los proyectos es la Autopista Mar 2 la cual contempla en total 254 kilómetros, de los cuales actualmente se construyen 17,7 kilómetros de calzada sencilla, 63 puentes y 14 túneles, incluidos 4 túneles falsos. El objetivo de este proyecto es tener una interconexión vial entre Medellín y las principales concesiones viales del país, que a la vez se conecte con los centros de intercambio comercial de la costa Caribe, la costa Pacífica y el río Magdalena. Para esta obra el contrato de crédito fue de 652 millones de dólares y genera aproximadamente 2000 nuevos empleos que beneficia a 9 municipios, proyecto que cuenta con un avance del 18% hasta mayo de 2020.

El proyecto Puerta de hierro - Palmar de Varela y Carreto- Cruz del Viso es el proyecto de infraestructura de 4G que pretende mejorar, construir y mantener 197,78 kilómetros de vía que conecta los departamentos de Sucre, Bolívar y Atlántico. El objetivo es reducir los índices de accidentalidad, impactos ambientales en la región, los niveles de ruido y emisiones. El valor de la financiación total fue de 185 millones de dólares y genera 2500 empleos, su avance registrado en mayo de 2020 fue de 72,29%.

Otro de los proyectos es IP vías del Nus, el proyecto tiene una longitud de 157,4 kilómetros y contempla la construcción de 24,3 kilómetros de doble calzada, incluyendo la construcción del túnel de La Quebra, la rehabilitación de 35.6 kilómetros de calzada sencilla (Peaje de Cisneros – Alto Dolores), la construcción de 2,7 kilómetros de tercer carril, entre San José del Nus y Alto Dolores, así como la

construcción de 15 puentes vehiculares. Este corredor conecta Antioquia con la Costa Norte. El costo de esta obra es de 648.123 millones de pesos (cifra en pesos a diciembre de 2018). A mayo de 2020 este proyecto presentó un avance de obra del 66%.

Finalmente, el proyecto Pamplona- Cúcuta, proyecto que tiene una longitud de 62 kilómetros aproximadamente. Contempla la construcción de 50 kilómetros de vía nueva, entre segunda calzada y calzada sencilla, y la rehabilitación de 72 kilómetros de vía existente entre Pamplona y el sector de Betania, en el municipio de Los Patios. El objetivo de esta construcción es mejorar las condiciones para el transporte de carga y pasajeros, además de evitar los cierres en la vía en época de invierno y ahorrar tiempo de trayecto. Para su realización se financió 520 millones de dólares el cual se dio por medio de 8 entidades internacionales y una colombiana, generó 2.224 empleos y su avance ha sido del 17% hasta mayo de 2020.

Reactivación proyectos 4G

El proceso de reactivación de las Autopistas de Cuarta Generación (4G) adelantado por el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), con la coordinación de Comisión Intersectorial para los Proyectos de Infraestructura de Transporte, tiene como resultado que de las 29 autopistas contratadas, 24 ya se encuentran reactivadas. En su mayoría los proyectos superan el 40% de avance.

- Reactivada Autopista Bucaramanga – Pamplona esta obra abarca 133 kilómetros que unen la capital santandereana con el municipio de Pamplona, con esta construcción se disminuirá los problemas de movilidad en la zona metropolitana de Bucaramanga y está compuesta por una calzada sencilla de 14,6 kilómetros aproximadamente, 22 puentes, dos intercambiadores , uno a nivel y otro a desnivel, al igual que las obra hidráulicas de drenaje entre otras; se estima que dura 34 meses y tendrá una inversión aproximada de 1.7 billones de pesos. Avance hasta mayo de 2020 6%.
- Reactivada Autopista Río Magdalena 2, este proyecto tiene una longitud de 144 kilómetros entre Remedios - Alto de Dolores (Maceo) y Alto de Dolores - Puerto Berrío, para este se construye la variante de Puerto Berrío, con una longitud de 15 kilómetros, la cual incluye la construcción de un puente de 1,36 kilómetros sobre el río Magdalena, el proyecto favorece la conexión entre Medellín y Cauca por medio de una nueva vía. En abril de 2020 el proyecto tenía bajos niveles de avance, cercanos al 10%, ya que solo se estaba trabajando en la construcción del puente previsto sobre el río Magdalena, después de la fecha se lograron unas concesiones para mitigar los efectos adversos. Se contempla una inversión de 1,66 billones de pesos (capex a diciembre de 2019). A mayo de 2020 se contó con un avance de obra del 11% aproximadamente.
- Reactivada IP Cambao - Manizales, Es un proyecto 4G en el que el Gobierno Nacional invertirá cerca de 1,5 billones de pesos (capex a diciembre de 2019) para conectar a los departamentos de Tolima y Caldas, a través de un corredor de 256 kilómetros y pavimentación aproximadamente de 50 kilómetros de vía.
- Reactivada IP GICA “Segunda Calzada Ibagué - Cajamarca” El proyecto cuenta con una longitud total de 35,1 kilómetros, une al municipio de Girardot Ibagué y Cajamarca. Este proyecto hace parte del proyecto transversal Buenaventura – Cúcuta, eje primordial para la competitividad del país. Actualmente el proyecto se encuentra en fase pre - operativa- fase de construcción, el proyecto tiene un valor de 2,407 billones de pesos (valor a diciembre de 2019). El avance a mayo del 2020 fue de 44%.

Otros proyectos concesionados reactivados

Ruta del Sol 3 en febrero de 2020, luego de un año y medio de concertación y de revisión por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Ministerio de Transporte, el concesionario YUMA S.A, entre otras entidades locales y de la región, se logró la reactivación del proyecto de la Ruta del Sol, sector 3. Este proyecto vial, al momento de su reactivación, se habían construido 157,14 kilómetros y mejorado 142,96 kilómetros, para una ejecución de 300 kilómetros, indicando un avance total del proyecto del 32%. Para la reactivación del proyecto se amplió el plazo de construcción a 56 meses y el valor del proyecto es de 3,45 billones de pesos. La importancia de este proyecto se debe a que conectará a 18 municipios a través de la construcción de 476 kilómetros de doble calzada, el mejoramiento de 465 kilómetros y la operación y mantenimiento de 940 kilómetros. A mayo de 2020 se contó con un avance de obra del 32%.

- Ejecución proyectos 4G

A continuación se hace una breve descripción de la ejecución de los proyectos y su avance.

- Autopistas Conexión Pacífico 1, 2 y 3: estos proyectos tienen como fin conectar la capital de Antioquia con el Valle del Cauca, el Eje Cafetero y el suroccidente del país. Dentro de los proyectos se contempla la construcción de túneles, unos de los más relevantes para la región son el túnel de Sinifaná, el túnel Mulatos y el túnel de Tesalia.
- Pacífico 1 (CP1): Este proyecto vial va desde Bolombolo, pasa por Camilo Cé y Primavera y termina en Ancón Sur, además este proyecto también adelanta la construcción del Túnel de Amagá, de 3,6 kilómetros (2 tubos). A mayo de 2020 el proyecto contó con un avance de 42%.
- Pacífico 2 (CP2): este proyecto consta de dos tramos: Primavera- Pintada y Pintada-Bolombolo, en Antioquia. Tiene una longitud total de 96,5 kilómetros, y contempla la construcción del túnel de Mulatos, de 2,5 kilómetros; 40 puentes, la construcción de 37 kilómetros de doble calzada y de tres kilómetros de calzada sencilla; la rehabilitación de 54 kilómetros, y la operación y mantenimiento de 71 kilómetros. Como parte de este proyecto, se puso en marcha Centro de Control y Operaciones (CCO) que la ANI pondrá a disposición de viajeros y la comunidad el cual tiene como fin brindar espacios culturales, pedagógicos y económicos, y el desarrollo de una agenda de actividades en diferentes momentos del año. Este proyecto está en la fase final de su etapa de construcción y el avance en la ejecución a mayo de 2020 fue de 86% aproximadamente.
- Pacífico 3 (CP3): La obra conecta 18 municipios de Antioquia, Caldas y Risaralda, mediante 146 kilómetros que incluyen la construcción de dos túneles, el de Irra, y el de Tesalia, que se constituye como el más grande e importante del Eje Cafetero. En los 69 kilómetros que ya están en funcionamiento circulan en promedio más de 4.000 vehículos de carga diariamente, en los tramos comprendidos entre La Virgina (Risaralda) y Asia (Caldas) y Tres Puertas, en Manizales y La Felisa, Caldas. Gracias a este proyecto se fortaleció la conexión con el occidente del país y la salida al Puerto de Buenaventura propiciando el comercio internacional. A mayo de 2020 el proyecto registró un avance del 75% aproximadamente.
- Bucaramanga- Barrancabermeja - Yondó (Ruta del Cacao): este proyecto que fue uno de los primeros en rehabilitarse contempla en total 148 kilómetros. De ellos, 73,3 kilómetros son construcción de vía, 41,2 kilómetros son de mejoramiento y rehabilitación de la carretera existente y 76,6 kilómetros para operación y mantenimiento. Se destaca la construcción de dos túneles, La

Sorda y La Paz; y de nueve puentes, que van desde Puente La Paz hasta Lisboa, por el sector de Santa Rosa en el Departamento de Santander. Tiene un total de 26 puentes, de los cuales 19 son nuevos y 7 rehabilitados. La inversión del proyecto (capex) asciende a 2,1 billones de pesos (cifras a diciembre de 2019) y se prevé su finalización en 2022. A mayo de 2020 tuvo un avance del 55%.

- IP Neiva-Espinal-Girardot: El proyecto contempla un total de 198,35 kilómetros, de los cuales ya están al servicio 8,4 kilómetros de segunda calzada, 3,5 kilómetros de calzada sencilla, 21,3 kilómetros de mejoramiento y 24,6 kilómetros de rehabilitación de la vía existente. Los recursos necesarios para la ejecución de las obras y asegurar su continuidad son de 20.000 millones de pesos este valor hace parte del monto total por 693.000 millones de pesos. A mayo de 2020 tuvo un avance de obra de 49%.
- Autopista Conexión Norte: Este corredor vial, que es uno de los proyectos de primera ola de 4G, tendrá una extensión total de 145 kilómetros y se espera una inversión de más de 500.000 millones de pesos entre 2020 y 2021. El proyecto contó con un avance del 56% aproximadamente con corte a mayo de 2020.
- Autopista al Mar 1: se encuentra ubicado en el departamento de Antioquia, y prevé la intervención en aproximadamente 176 kilómetros de carretera, la construcción de 41 puentes y un túnel, e incluye el mejoramiento de la calzada existente y la construcción de la segunda calzada en el tramo Medellín - Santa Fe de Antioquia la construcción del segundo tubo del Túnel de Occidente, la rehabilitación del tramo Peñalisa - Santa Fe de Antioquia (6274,8 kilómetros); y la operación y mantenimiento de la vía entre Santa Fe de Antioquia a Cañasgordas (66 kilómetros). Este proyecto recibió dos premios internacionales en Project & Infraestructura Finance Awards, otorgados por la Revista LatinFinance. A mayo de 2020 registró un avance del 68% aproximadamente.
- Villavicencio-Yopal: Este proyecto conecta el oriente colombiano y cuenta con una longitud de 266 kilómetros, que unen a Villavicencio con Yopal. El corredor está dividido en siete unidades funcionales. En dos de ellas, las que comprenden Villavicencio-Cumaral y Aguazul-Yopal, se destaca la construcción de una segunda calzada. También comprende la construcción de intersecciones, puentes, obras hidráulicas y el mejoramiento de la vía existente en esos tramos. El proyecto tiene una inversión de 2,5 billones de pesos aproximadamente y genera en total más de 5.000 empleos directos, un 87% corresponde a personas de la región, incluida mano de obra calificada y no calificada. A mayo de 2020 el proyecto registró un avance de obra de 16% aproximadamente.
- Girardot-Honda-Puerto Salgar: Durante el segundo semestre de 2019 se hizo entrega de la variante La Dorada – Puerto Salgar, con una longitud de 14 kilómetros, y la rehabilitación de la vía Honda – La Dorada, de una extensión total de 33 kilómetros. Las obras incluyeron 12 puentes nuevos en el corredor. Este proyecto tiene una longitud total de 190 kilómetros y conecta los departamentos de Cundinamarca, Tolima y Caldas. Además se incluyó la construcción de tres glorietas, la glorieta del Purnio, la glorieta en Puerto Salgar y la glorieta del Korán. La inversión del proyecto fue de 60.000 millones de pesos aproximadamente y durante el desarrollo se han generado, 5.738 empleos y a mayo de 2020 registró un avance total de obra del 99,6%, será el primer proyecto del programa en culminar actividades.
- Cartagena-Barranquilla Circunvalar de la Prosperidad: Este proyecto, que conecta Bolívar y Atlántico, hizo entrega en septiembre de 2019 del sector de las Flores, en Barranquilla, perteneciente a la Circunvalar de la Prosperidad.

Estas obras son de gran importancia, ya que incrementan la capacidad vehicular, lo que genera descongestión en el tráfico de las vías urbanas de la capital del Atlántico y del municipio de Soledad. Las obras tuvieron una inversión estimada de 382.315 millones de pesos y el proyecto tuvo un avance del 97,40 % a mayo de 2020.

Otros proyectos que avanzan a buen ritmo

En este acápite el Ministerio de Transporte resalta la importancia del proyecto Girardot – Ibaqué – Cajamarca, proyecto que tiene una longitud de 145,96 kilómetros, hace parte del corredor vial Bogotá – Buenaventura, que conecta los centros productivos del país con Buenaventura, el principal puerto de comercio exterior de Colombia. En febrero de 2020 se pusieron en servicio 6,8 kilómetros. El proyecto contempló una inversión estimada de 998.059 millones de pesos y generó más de 500 empleos fijos. Actualmente, cuenta con un avance de 99.53%.

Nueva Generación de Concesiones (5G)

Los proyectos de la Quinta Generación de Concesiones (5G) son una nueva ola de grandes proyectos de infraestructura que tiene como prioridad los temas ambientales, es decir, deben ser socialmente sostenibles (0,5% del valor Capex será destinado a obras sociales), otra característica importante de los proyectos 5G es que están conectados con el multimodalismo, pues deberán facilitar a los transportadores de carga llevar las mercancías o productos por carretera, río o tren, reduciendo costos y tiempo en la operación. La primera ola de estos proyectos está compuesta por 12 proyectos.

Esta Nueva Generación de Concesiones se fundamenta en la sostenibilidad aplicada a cuatro niveles: el institucional, mediante la aplicación de estándares de gobernanza y de cooperación interinstitucional; el ambiental, para propender por una infraestructura resiliente al cambio climático; social, fomentando la inclusión y promoviendo la comunicación y el apoyo de las comunidades en las zonas de influencia de los proyectos, y financiera, garantizando las condiciones suficientes y necesarias para la obtención de la retribución de las obras (se deben pagar fundamentalmente con los peajes), e identificando y distribuyendo eficientemente los riesgos.

- Malla vial del Valle del Cauca: Accesos Cali-Palmira: El proyecto contempla la construcción de 15,6 kilómetros de nueva calzada sencilla entre Cali y Jamundí, también contempla la construcción de 27 kilómetros de nuevas segundas calzadas, 3,25 kilómetros de mejoramiento de calzada existente, 290,6 kilómetros de puesta a puntos de corredores existentes, la construcción de dos intercambiadores a desnivel (Sameco y Versalles), un puente vehicular sobre el río Cauca, entre Jamundí y Villarrica, y 24 puentes peatonales. Tiene un valor en capex de 1,16 billones de pesos.
- Buga – Loboquerrero y Loboquerrero - Buenaventura: Las inversiones estimadas en Capex son de aproximadamente 2,4 billones de pesos, y se contempla dividir el corredor en dos concesiones y se prevé abrir la licitación en el 2021.
- Pasto-Popayán: en el mes de abril se contrató una consultoría para realizar diferentes estudios que demanda el corredor de Pasto - Chachagui - Mojarras - Popayán, a partir de los resultados se contratará la actualización de los estudios y diseños del proyecto en la fase II, en donde se contempla la construcción de 268 kilómetros, mejoramiento de 157 kilómetros y la rehabilitación de 84 kilómetros. Para este proyecto se requiere una inversión de 4.5 billones debido a la inestabilidad geológica y la inclusión de un túnel de nueve kilómetros en la variante Timbío- El Estanquillo.

- Troncal del Magdalena: La Troncal del Magdalena estará dividida en dos concesiones y permitirá concluir las obras pendientes del sector II de la Ruta del Sol, en donde se construirán 274 kilómetros de doble calzada y se realizará el mejoramiento de 302 kilómetros de vía existente. Se proyecta que la licitación de esta obra se abra durante el segundo semestre de 2020, con una duración de su etapa de construcción de cinco años, incluido un año de pre-construcción, y una duración total de concesión de 25 años.

Mayor Gestión Predial

En el primer trimestre del 2020 se resalta del Gobierno Nacional que se logró que la Agencia Nacional de Tierras titularizara, a nombre de la Agencia Nacional de Infraestructura, 111 predios para ocho grandes obras de infraestructura. A partir de esta entrega se oficializó la adjudicación de 70 predios baldíos para el proyecto IP Antioquia – Bolívar, también se entregaron 14 predios para la finalización de las obras del proyecto Transversal de las Américas en el departamento de Bolívar. Anexo a ello para el proyecto Bucaramanga-Barrancabermeja- Yondó se realizó la adjudicación de 10 predios, este corredor vial brindará conectividad transversal entre los departamentos de Santander y Antioquia, especialmente, con el Centro Petrolero y el transporte marítimo del río Magdalena.

En la Zona Bananera, en el Magdalena, se resalta la entrega de ocho predios que permitirán que el proyecto Ruta del Sol 3 siga avanzando a un buen ritmo. Así mismo, que se entregaron dos predios para asegurar la continuidad de la Ruta del Sol 2, proyecto que actualmente está a cargo del INVIAS. Por otro lado en Cundinamarca se entregó otro predio en Guayabetal para construir la segunda calzada entre El Tablón y Chirajara el cual ayuda en el proyecto Puerta de Hierro- Cruz del Viso.

Atención a la Vía al Llano

Otro de los aspectos a resaltar es el corredor entre Bogotá y Villavicencio al ser uno de los proyectos que el Gobierno Nacional le ha puesto especial interés, pues los 85,6 kilómetros que tiene de longitud son el eje principal de comunicación de los Llanos Orientales con el centro y norte del país. Durante el segundo semestre de 2019, debido al desprendimiento de más de 250.000 metros cúbicos de suelo y roca en el kilómetro 58, se hizo necesaria la intervención continua, tanto correctiva como preventiva, dando como resultado la reapertura de la vía en el mes de diciembre; y como medida definitiva para garantizar la seguridad de los usuarios de esta vía se construirá un viaducto en concreto de aproximadamente 800 metros de longitud. Para esta obra se prevé una inversión aproximada de 150.000 millones de pesos y una ejecución de 24 meses.

Durante el primer trimestre de 2020 se entregaron 10,5 kilómetros de segunda calzada en el tramo Chirajara – Fundadores, obra que contó con una inversión de 767.000 millones de pesos. También se puso en servicio el Túnel La Pala, de 1.950 metros, y el Puente Pipiral, que tiene una longitud de 712 metros de largo. En el mismo periodo se culminó con éxito la excavación en el túnel 3 ubicado en esta vía. El túnel tiene una longitud de 1.441 metros y el tiempo de trabajo fueron dos años aproximadamente; con esta culminación solo queda faltando uno de los seis túneles que hacen parte de este trabajo.

Estrategia para concluir proyectos de red vial primaria no concesionados

- Proyecto Par Vial Alto de Daza: En febrero de 2020 se dispusieron recursos por más de 22.200 millones de pesos para reactivar y dar al servicio este proyecto ubicado en el departamento de Nariño, el cual estaba detenido desde 2015. Para su reactivación primero se realizará una revisión de la estructura existente del puente Bermúdez y se ajustará a los diseños y estudios, además de darle mejoramiento y mantenimiento a un kilómetro a lo largo de la vía; con

la puesta en marcha se beneficiarán más de 600.00 habitantes de la región y usuarios de la vía.

- Nuevo puente Honda: En el segundo semestre del 2019 finalizaron las obras del nuevo puente sobre el río Magdalena el cual tiene una longitud de 407 metros y está ubicado en la carretera que comunica a Bogotá con Medellín. La inversión total ascendió a 92.903 millones de pesos.
- Proyecto binacional Espriella - Río Mataje: Este proyecto genera una alternativa de conexión entre el sur de Colombia y Ecuador, impulsando el desarrollo ganadero y agrícola de esa región colombiana, la construcción comprende cinco kilómetros de vía nueva, el mejoramiento de 14 kilómetros y la construcción de cuatro puentes: el Pusbí, el Pañambi, el puente sobre el río Mira y el puente San Juan. En las zonas aledañas se han construido placas deportivas en las veredas de La Balsa, Restrepo, San Francisco, Palo Seco, San Antonio Curay, Rastrojada, Sonadora, La Cortina, Alto Pusbí, La Playita, Nueva Vuelta de Candelilla y Pambilar. a mayo de 2020 se reportó un avance físico de la obra del 74 %.
- Segunda calzada Armenia – aeropuerto El Edén: En febrero del 2020 se pusieron en servicio las obras de mejoramiento y construcción de la segunda calzada de la vía aeropuerto El Edén - Armenia, las obras adelantadas consistieron en la construcción de 8,49 kilómetros de segunda calzada y rehabilitación de 8,49 kilómetros de la calzada existente, durante su ejecución se generaron 167 empleos el 86% por gente de la región.
- Vía Buga – Buenaventura: A través de este proyecto se busca intervenir 8,5 kilómetros en la vía Buga – Buenaventura, de los cuales, 7 kilómetros corresponden a la construcción de doble calzada en el sector Calima – Loboguerrero y 1,5 kilómetros en el paso por Loboguerrero, además comprende la construcción de cuatro viaductos, dos puentes y la gestión vial integral con la operación de ambulancia, grúa y carro taller en los 118 kilómetros del corredor vial. La obra será adjudicada en julio de 2020 y la inversión proyectada es de 150.000 millones de pesos. Se programa generar más de 3.250 empleos directos.

Desarrollo de proyectos estratégicos no concesionados

- Proyecto Cruce de la Cordillera Central: En el 2019 se puso en marcha la culminación de este proyecto en la vía que de Bogotá conduce al puerto de Buenaventura. Son tres contratos que se desarrollan en los departamentos de Quindío y Tolima (tramo 1 y 2), y tienen por objeto la finalización de 25 túneles que estaban iniciados, la culminación de 9 puentes y de 16 kilómetros de doble calzada. En el año 2020 se culminaron las obras civiles del Túnel de La Línea, de 8,6 kilómetros y en total el avance ha sido de 83%.

Troncal del Magdalena: El proyecto actualmente contempla obras de mantenimiento rutinario y periódico, construcción y terminación de segundas calzadas, repavimentación de calzadas existentes, señalización y obras complementarias. Gracias a las gestiones adelantadas, a mayo de 2020 se tiene un total de construcción y habilitación de 72 km de segundas calzadas y 6 puentes; en 2020 se proyecta la habilitación de 50 kilómetros nuevos en el corredor. El proyecto tiene una inversión total de 402.908 millones de pesos y se registró un avance a mayo de 2020 de 88%.

- Nuevo Puente Pumarejo: La nueva estructura cuenta con una longitud de 3,2 kilómetros, (2,2 de puente principal y uno de ramales y accesos. Su ancho total es de 38 metros. Cuenta con tres carriles por sentido, zona peatonal a cada lado y cicloruta. El nuevo puente Pumarejo tuvo una inversión de 801.163 millones de pesos y generó casi 2.000 empleos directos.

Otros proyectos importantes para el desarrollo de la red vial primaria

- Vía de acceso al puerto de Barranquilla – Carrera 38: Este proyecto contempló la construcción de 700 metros de doble calzada de la carrera 38 entre las calles 82 y 84 en Barranquilla, así como la atención de un sitio crítico denominado El Rubí, de 15 hectáreas, y la construcción de la obra complementaria Box Coulvert de 750 metros de sección hidráulica. Para esta obra se tuvo una inversión de 106.083 millones de pesos y se culminó en el primer semestre de 2020.
- Transversal del Libertador: El proyecto corresponde a obras de mejoramiento y atención de cinco sectores críticos en el corredor que comunica los departamentos de Huila y Cauca. La inversión que se adelanta ronda los 118.000 millones de pesos. El avance a mayo de 2020 fue de 95%.
- Puente Valencia: A orillas del río Sinú, en el departamento de Córdoba, en marzo de 2020 se puso en servicio el Puente de Valencia. A través de este puente se conectan los municipios del sur de Córdoba y el Urabá antioqueño, apalancando el progreso de la región. Para su construcción se invirtieron recursos nación y del Sistema General de Regalías a través de OCAD PAZ por 23.000 millones de pesos.

Proyectos en estructuración de la red vial primaria no concesionada

- Conexión Pacífico- Orinoquía: Esta es un proyecto que pretende conectar la Orinoquía colombiana con el Puerto de Buenaventura, para el cual se viene avanzando en diferentes sectores:
- Sector Florida- La Herrera En noviembre de 2019 se logró la culminación de los diseños de 198 kilómetros de este sector.
- Sector Puente Arimena – Puerto Carreño Con una inversión de \$28.000 millones, este proyecto adelanta estudios y diseños los cuales se espera sean entregados en diciembre de 2021. Se tienen terminados 129 kilómetros y tiene como finalidad conectar los departamentos de Vichada y Meta.
- Sector La Uribe – Colombia La terminación de los diseños constituye un hito para la materialización de esta importante transversal (51 kilómetros) para el desarrollo de 350 municipios en los 12 departamentos del área de influencia directa del proyecto.

Programa Colombia Rural

Dentro del análisis efectuado al informe presentado por el Ministerio de Transporte podemos resaltar una gran apuesta por las vías terciarias del país denominado el Programa ‘Colombia Rural’, el cual busca el mejoramiento de los corredores estratégicos al servicio de los 1.101 municipios del país. Esto se desarrolla por medio de actividades de mantenimiento y mejoramiento, las cuales se desarrollarán bajo diferentes esquemas de financiación y ejecución, Adicional contará con los 17 batallones de ingenieros militares, quienes llevarán a cabo el mantenimiento de las vías en su área de influencia.

En el segundo semestre de 2019 se abrió la primera convocatoria del Programa Colombia Rural, a la cual se presentaron 1.018 municipios y 24 gobernaciones, logrando así 92% de participación por parte de las alcaldías municipales y 75% por parte de las gobernaciones, cifras históricas en la manifestación de interés por un programa del Gobierno.

En estos departamentos se intervienen 1.477 kilómetros de vías terciarias y regionales, de los cuales se han culminado y puesto en servicio 491 kilómetros, 15 puentes, un malecón turístico y 200 metros de caminos ancestrales y para ello se han dispuesto 3 billones de pesos.

Transporte carretero estratégico para la integración territorial

- Implementación del Plan Nacional de Vías para la Integración Regional (PNVIR)

La Agencia de Renovación del Territorio (ART), con el apoyo del Ministerio de Transporte y del INVIAS, establecieron, entre otras, la meta de construir una metodología de trabajo conjunta con el propósito de impulsar entre las entidades locales, entidades nacionales y la cooperación internacional, el cumplimiento de iniciativas PDET por cada pilar en cada subregión, correspondiendo al sector transporte el Pilar 2, Infraestructura y adecuación de tierras. Este está conformado por infraestructura de transporte, energía y conectividad, que actualmente se lleva a cabo, mediante el diálogo y de manera articulada con los actores mencionados.

Durante lo que va corrido de 2020 se han realizado cinco reuniones presenciales y se ha participado activamente en cada una de las 11 mesas interinstitucionales llevadas a cabo desde el inicio la emergencia hasta el 15 de mayo de 2020, de acuerdo con lo consolidado se establecieron 65 compromisos del pilar para el sector transporte, para todas las regiones y los cuales se concentran en temas como: Planes Viales Municipales (PVM), Inventario de vías, vías terrestres construidas, vías terrestres mejoradas adecuadas, muelles y/o saltaderos construidos.

- Inventarios Viales

Para dar cumplimiento a lo establecido en la Ley 1228 de 2008 y el documento CONPES 3857 de 2016, el Ministerio de Transporte ha venido ajustando los requisitos y requerimientos para el levantamiento y reporte de la información de inventarios viales por parte de las entidades territoriales propietarias de la infraestructura, las cuales, actualmente cuentan con plazo hasta el 30 de junio de 2022 para cumplir con la obligación.

- Apoyo a las comunidades indígenas

En su mayor parte requieren de atención en mejoramiento de caminos ancestrales que se conectan con ríos, vías terciarias o secundarias, y de estos con los centros urbanos y con el interior del país. En este sentido, se ha apoyado a los líderes y representantes de las comunidades indígenas en las Mesas Permanentes de Concertación (MPC) y Mesa Regional Amazónica (MRA), asesorándolos en la planificación y priorización de las vías que benefician a la mayor parte de la población, El Ministerio de Transporte ha apoyado a las comunidades de 12 departamentos para la realización de 12 estudios y diseños de vías terciarias y camineras, incluidos puentes peatonales, de los cuales 11 fueron recibidos en los años 2018 y 2019.

Adicionalmente, se realiza acompañamiento en la formulación y estructuración de un proyecto que será presentado ante el Sistema General de Regalías a nivel de fase II, en donde se incluyen aproximadamente 100 kilómetros de vías terciarias priorizadas en el Consejo Regional Indígena del Cauca (CRIC).

Gestión de recursos para materializar iniciativas

Teniendo en cuenta que uno de los retos de las subregiones es lograr una conectividad apropiada con los nodos de desarrollo, el Ministerio de Transporte resalta la importancia de contar con alternativas que permitan financiar el

mejoramiento y/o mantenimiento de las vías que comunican cientos de municipios con el resto del país donde se resaltan las siguientes:

- Sistema General de Regalías (SGR).

Durante 2019, el Ministerio de Transporte recibió 1.760 solicitudes de pronunciamiento técnico por parte del Sistema General de Regalías. Estas contemplaron 1.040 proyectos en total. Se emitieron pronunciamientos con los siguientes conceptos: favorables, 479; no favorables, 1.281. Con corte a 12 de junio, durante 2020 el Ministerio de Transporte ha recibido 306 solicitudes de pronunciamiento técnico por parte del Sistema General de Regalías a través de la plataforma SUIFP, que contemplan 176 proyectos en total.

- Obras por Impuestos

Este es el mecanismo a través del cual las empresas invierten hasta el 50% de su impuesto de renta en proyectos de impacto económico y social, para beneficiar a los municipios más afectados por la violencia y la pobreza en el país, hasta el momento se han vinculado 32 proyectos por un valor aproximado de 142.000 millones de pesos, de los cuales se han terminado cinco, impactando en los municipios de Chalan (Sucre), El Bagre y Zaragoza (Antioquia), La Gloria (Cesar), Suarez (Cauca) y San Martín (Meta).

- Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago

En una situación fiscal de austeridad y de recursos públicos comprometidos en proyectos en ejecución, el uso de fuentes alternativas de financiación es un importante reto para el sector transporte. Por ende 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.

- Sobretasa a entidades financieras para vías terciarias

En el mes de diciembre fue sancionada la Ley 2010 de 2019 o Ley de Crecimiento Económico, en la cual se incluyó una sobretasa a las entidades del sistema financiero, a través de la cual se garantizarán recursos para el mantenimiento de las vías terciarias del país. Dicha Ley debe permitir percibir recursos provenientes del impuesto de renta a las instituciones financieras anualmente. Según la proyección (sin la emergencia sanitaria) entre los años 2020, 2021, 2022 se podría haber recolectado más de 600.00 millones con destino a las diferentes obras de mejoramiento de vías a través del programa Colombia rural.

- Donaciones

En materia de donaciones el Gobierno Nacional adelantó la donación de 46 millones de dólares de la Fundación Howard G. Buffett, para la atención de vías terciarias y secundarias en la zona de Catatumbo. Esta donación tiene como objetivo la transformación de la región a partir de la intervención y construcción de vías lo cual resulta ser de suma importancia para el desarrollo social y económico de la región.

4. Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago

En una situación fiscal de austeridad y de recursos públicos comprometidos en proyectos en ejecución, el uso de fuentes alternativas de financiación es un importante reto para el sector transporte. En consecuencia, se ha hecho necesario la identificación y movilización de nuevas fuentes de recursos que financien proyectos del sector; en el periodo objeto del informe se destacan las siguientes iniciativas:

Sobretasa a entidades financieras para vías terciarias.

En el mes de diciembre fue sancionada la Ley 2010 de 2019 o Ley de Crecimiento Económico, en la cual se incluyó una sobretasa a las entidades del sistema financiero, a través de la cual se garantizarán recursos para el mantenimiento de las vías terciarias del país. A estos recursos, y a los invertidos durante 2019, deben sumarse recursos del orden territorial y de otras fuentes de financiación, que permitan avanzar con verdadera efectividad en el propósito de conectar la ruralidad, lograr el aumento de la competitividad para esos territorios y el país, y mejorar la calidad de vida de nuestros campesinos. Dicha Ley debe permitir percibir recursos provenientes del impuesto de renta a las instituciones financieras anualmente. Según la proyección inicial (sin escenario de emergencia sanitaria), para el año 2020 se podrían haber alcanzado los 800.000 millones de pesos, y para cada año siguiente, es decir 2021 y 2022, algo más de \$600.000 millones, destinados específicamente para proyectos de mejoramiento y mantenimiento de las vías terciarias, principalmente a través del programa Colombia Rural. En concordancia, en marzo se expidió el Decreto 456 de 2020, y a partir de este durante el segundo trimestre del año se trabajó en la reglamentación necesaria para poner en operación este mecanismo de financiación de carreteras y red vial terciaria.

Donaciones: El Gobierno nacional adelantó la donación de 46 millones de dólares de la Fundación Howard G. Buffett, para la atención de vías terciarias y secundarias en la zona de Catatumbo, principalmente en los municipios de Tibú, Sardinata y El Tarra, en Norte de Santander. Esta donación financia la iniciativa Catatumbo Sostenible, cuyo objetivo es la transformación de la región a partir de la intervención y construcción de vías. Esta iniciativa con - tribuye a acelerar las intervenciones en proyectos PDET en las regiones de Colombia, anticipando recursos del OCAD PAZ.

II. ATENCIÓN A LA EMERGENCIA POR COVID-19

- Puesta en operación Centro de Logística y Transporte: Mediante el Decreto 482 de 2020, el Presidente de la República creó el Centro de Logística y Transporte, que tiene dentro de sus funciones la articulación de la movilidad de alimentos hacia los sitios de abastecimiento en el país, así como de insumos y artículos para salud, durante el término que dure la emergencia económica, social y ecológica.

Desde su creación, y con corte a los primeros días de junio, el Centro de Logística y Transporte ha llevado a cabo 62 sesiones, y resolvió en línea más de 266.000 inquietudes de los ciudadanos frente a la movilidad, a través de la adopción del formulario en línea dispuesto para tal fin, asistiendo a 462.805 habitantes del territorio colombiano.

- Las concesiones en la pandemia: En el marco de los Decretos 482 y 569 de 2020, entre el 27 de marzo y el primero de junio no se realizó cobro en los peajes de las vías concesionadas y no concesionadas del país, a ningún tipo de vehículo que transitara por el territorio nacional en el marco de alguna de las excepciones.
- Operación de transporte modo aéreo: El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, estableció que a partir de las 00:00 horas del lunes 16 de marzo de 2020 ningún viajero extranjero, proveniente de cualquier lugar del mundo, podría ingresar al territorio colombiano. Esta medida se adoptó primero para los viajeros que hubieran estado en aquellos países donde se presentaban altos índices de contaminación por Covid-19 en marzo 13, y se hizo necesario ampliarla a todos los extranjeros ante el incremento de casos en el país.

No obstante lo anterior, entre el 25 de marzo y 31 de mayo se movieron por los aeropuertos de Colombia más de 106.400 toneladas de carga, de las cuales 18.400, aproximadamente, corresponden a carga nacional y 88.000 aproximadamente a carga internacional.

Además de las operaciones de carga, se han realizado 2.759 operaciones de vuelos ambulancia para transportar pacientes que han requerido atención médica fuera de su lugar de residencia, así como el transporte de insumos y equipos médicos vitales en esta emergencia. También se han hecho 2.777 vuelos de apoyo al sector de minería, hidrocarburos y valores, y 5.999 operaciones de Estado

- Operación de transporte modo terrestre: Desde el 25 de marzo de 2020, día de inicio del Aislamiento Preventivo Obligatorio decretado por Gobierno nacional, hasta el 8 de junio, se movilizaron 321.026 pasajeros que llevaron a cabo su desplazamiento bajo las excepciones establecidas por el Gobierno nacional, en 90.411 vehículos despachados. Para este mismo periodo, 36 terminales de transporte terrestre reportaron movimiento de pasajeros. Cali fue la terminal que más ha movilitado usuarios, con 91.977 en 30.334 despachos.

a). Transporte de carga por vía terrestre: Según cifras del Registro Nacional de Despacho de Carga, el volumen de toneladas movilizadas entre el 23 de marzo y el 17 de junio alcanzó los 20,01 millones en carga general y 552,540 millones de galones para carga líquida, lo que corresponde a 1.477.386 despachos o viajes en vehículos de transporte de carga, en los corredores logísticos del país.

De los casi 1.5 millones de viajes generados en el país, el 46% corresponde a tractocamiones que se mueven en grandes distancias, 42% corresponde a camiones de 2 ejes para medias y cortas distancias, y el restante a camionetas.

- Operación de transporte modo férreo: Actualmente, se están movilitando un promedio de 20 trenes al mes, pero esta infraestructura tiene capacidad de aumentar su frecuencia para transportar, a lo largo de los 1.043 kilómetros de red activa con operación comercial, movilitando 23.000 toneladas de carga adicional mensual, con una frecuencia de 24 trenes al mes, utilizando 12 trenes en cada uno de los corredores activos.
- Operación de transporte marítimo: De acuerdo con datos revelados por la Dirección General Marítima (DIMAR), la cantidad de víveres y carga general que sale de Buenaventura hacia el litoral Pacífico, es de 3.551 toneladas y 4.460 toneladas mensuales, respectivamente.

Desde el 24 de marzo al 17 de mayo del 2020, la carga transportada desde Buenaventura hacia las distintas poblaciones del litoral Pacífico a bordo de naves catalogadas como transporte mixto, carga y tanqueros, en cuanto a víveres, fue un total de 6.559,89 toneladas, mientras que en cuanto a carga general transportada en ese mismo trayecto se totalizaron 3,323.78 toneladas.

Existió una disminución notable de la cantidad de carga general que sale de Buenaventura y Tumaco, correspondiente a la disminución de la actividad comercial en los centros poblados del litoral Pacífico. El zarpe y arribo de las naves ha sido controlado por medio de los puestos navales a través de la Armada Nacional, Fuerza Naval del Pacífico, quienes verifican la información de recepción de víveres y abastecimiento de los centros poblados a través de las alcaldías y el comercio general.

- Acciones complementarias:

a). Transporte terrestre de pasajeros: Mediante resolución 20203040001245 de 24 de abril de 2020, el Ministerio de Transporte concedió un permiso especial y transitorio a

las empresas habilitadas en las modalidades de servicio público terrestre automotor de pasajeros por carretera y/o de servicio público de transporte especial, para ser utilizadas por las autoridades locales, con el fin de prestar el servicio público de transporte colectivo y/o transporte masivo en cada ciudad.

b). Apoyo al sector aéreo: Se han tomado una serie de medidas para mitigar los efectos económicos generados por la pandemia del COVID-19 en el sector aeronáutico, a través de decretos, resoluciones y circulares.

Entre ellas están la reducción del IVA al transporte aéreo y al combustible de aviación del 19% al 5% hasta el 31 de diciembre de 2021, la suspensión del cobro por servicio de parqueo de aeronaves en los diferentes aeropuertos del país y la celebración de acuerdos de pago por sumas adeudadas a la Aerocivil. También se han adoptado otras disposiciones, como la suspensión del cobro de los cánones de arrendamiento de los establecimientos comerciales ubicados en los aeropuertos y aeródromos no concesionados, la autorización a las aerolíneas a realizar los reembolsos a los usuarios en servicios prestados durante el periodo que dure la emergencia y hasta por un año más, y la suspensión de las normas sobre cumplimiento de franjas horarias (horarios de llegada y salida en aeropuertos coordinados para el cálculo de regularidad).

III. PRESUPUESTO 2019 – 2020 SECTOR TRANSPORTE

Para el año fiscal 2019 el sector transporte contó con una apropiación de recursos por valor de 8,7 billones de pesos; los cuales fueron distribuidos de la siguiente manera:

Funcionamiento	\$1,05 billones de pesos
Inversión	\$7,08 billones de pesos
Servicio a la deuda	\$622,4 millones de pesos

En cuanto al reajuste del presupuesto de gastos o ley de apropiaciones por 185,095 millones de pesos no se especifica cómo se distribuyó ese monto de dinero; de igual manera en lo relacionado con la reprogramación de vigencias futuras de la Ruta del Sol II, y que fueron trasladadas a INVIAS y el Ministerio de Transporte, no se establece a cuanto equivale la reprogramación de las vigencias futuras, como afecta la continuidad de la ejecución de la obra Ruta del Sol II.

No se determina cuánto dinero de las vigencias futuras reprogramadas se destinaron a Envías y el Ministerio, como fueron y en que cuantías o porcentajes se asignaron los recursos para la compra del parque automotor de carga y la atención de la vía al llano.

De la lectura realizada no es factible determinar cuánto dinero se recaudó de las vigencias futuras del Proyecto Ruta del Sol II y si se ha ejecutado.

En lo relacionado con la reducción del presupuesto mediante Decreto No.2412 de 2019, no se hace referencia a como se afectaron las obras y adquisición de bienes por parte del Ministerio, así como el cumplimiento de las obligaciones adquiridas previas al recorte en cuestión.

Con relación al presupuesto del sector Transporte para el año 2020, se cuenta con una apropiación de 9,1 billones de pesos, de los cuales refiere tener bloqueados 238.760 millones de pesos, por lo que sería de gran interés conocer las causas que han originado dicho bloqueo.

Finalmente, no se logra determinar más allá de la ejecución del presupuesto por parte de algunas entidades a fecha 31 de mayo de 2020, en que se tipo de obras se están invirtiendo los recursos.

Sería pertinente solicitar a la Contraloría General de la República, si se ha realizado algún tipo de auditoría parcial o general respecto a la ejecución del presupuesto del año 2019, para saber si se han encontrado hallazgos fiscales que vayan en detrimento del presupuesto asignado al Ministerio de Transporte y que acciones administrativas, disciplinarias y penales se están adelantado.

De acuerdo a la auditoría realizada por la Contraloría General de la República el dictamen que le dio al Ministerio de Transporte en la gestión presupuestal 2019 es de negativa o adversa en el periodo auditado y en con relación al control interno financiero con muchas deficiencias, en relación con la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) la auditoría que realizó la Contraloría su opinión dio como resultado de negativa o adversa y su control interno financiero es ineficiente, la U.A.E de Aeronáutica Civil (Aerocivil) también tuvo una opinión de negativa o adversa en su dictamen de auditoría, su control interno deficiente, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) su dictamen de auditoría fue negativa o adversa y su control interno financiero fue calificado de ineficiente.

La fuente de esto es el “informe presentado por la Contraloría General de la Nación de las auditorías realizadas a la Comisión Legal de Cuentas de la Cámara de Representantes”.

IV. IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA NACIONAL DE EQUIDAD DE GÉNERO EN EL SECTOR TRANSPORTE

De acuerdo con el Ministerio de Transporte, todo el sector, junto con sus entidades adscritas y vinculadas, conscientes de la necesidad de promover la equidad de género, se ha comprometido a desarrollar todas las acciones pertinentes para que el ideal de empoderar a las mujeres en el trabajo como líderes y gestoras sea una realidad. Actualmente se encuentra trabajando en la formulación de actividades que propendan por entender los retos a los que ellas 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.

1. Fortalecimiento sectorial: 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.

Adicionalmente, se definieron, por parte de cada directivo del Sector Transporte, los delegados y delegadas para conformar el comité técnico, encargado de materializar los compromisos y estrategias sectoriales frente al tema. De igual manera, aliados estratégicos como la Dirección de Tránsito y Transportes (DITRA) y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) acompañan al comité, que ha sesionado ocho veces.

Entre otras acciones, se diseñó e implementa el plan de acción de género del sector 2019 y 2020, en el que se inscriben acciones de equidad de género acogiendo tanto los lineamientos de la Política Pública Nacional de Equidad de Género, como los componentes del pacto de equidad por las mujeres.

2. Participación de las mujeres en escenario de poder y toma de decisiones: Las entidades de Sector Transporte, con sus oficinas de talento humano, inician una caracterización respecto a la participación de las mujeres en los diferentes cargos y las oportunidades de mejora para ampliar su participación en escenarios de poder y toma de decisiones. A corte de febrero de 2020, se destaca que el 56% de la planta de funcionarias y funcionarios en el Sector Transporte corresponden a mujeres, de las cuales el 12% ocupan cargos directivos o ejercen rol de asesoras. Esta es una cifra que se configura en una ventana de oportunidad para seguir avanzando en la garantía de los derechos de las mujeres tanto en el sector como en los concesionarios, contratos de

obra, interventorías, consultorías, apoyo logístico y seguridad; logrando así aumentar la participación de las mujeres en cargos estratégicos.

3. Derecho de las mujeres a una vida libre de violencias: El Ministerio de Transporte, a través de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible, ha generado una serie de lineamientos para la inclusión del enfoque de género y de los derechos de las mujeres en los proyectos de sistemas de transporte masivo. Se destaca que en los Planes de Manejo Ambiental de las obras que se adelantan en Cartagena, Bucaramanga, Cali, Medellín, Bogotá, Popayán, Pasto, Neiva, Valledupar, Montería y Sincelejo; se acogen acciones para la prevención de violencias de género y violencia sexual, como corredores seguros e iluminados en áreas cercanas a las obras como las zonas escolares, polisombras a media altura o en materiales que permitan mayor visibilidad, implementación de medidas de prevención, identificación y protección de las mujeres frente a las violencias de género en entornos laborales y capacitación al personal de obra sobre prevención del acoso callejero y la protección de las mujeres, niñas y adolescentes en las zonas intervenidas.
4. Educación y empoderamiento económico para la eliminación de brechas de género en el mundo del trabajo:

En cumplimiento de los acuerdos y convenios internacionales de la OIT, ratificados por Colombia, de los preceptos constitucionales y del Pacto de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, el Ministerio de Transporte, a través de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible, incluye en los Planes de Manejo Ambiental de las obras que se adelantan una exigencia de vinculación laboral a mujeres en puestos de trabajo de mano de obra no calificada, puntos de atención a la comunidad y trabajos no convencionales. Con esto se busca favorecer el desarrollo de sus capacidades e intereses en el logro de la autonomía económica de las mujeres, así como al reconocimiento de su aporte social, económico en los ámbitos del empleo formal.

- Cambio climático y género: En el marco del desarrollo de mecanismos adecuados para la intervención en la prevención, atención y protección de las mujeres frente al cambio climático, propuesta en la Política Pública Nacional de Equidad de Género, el Comité Técnico trabaja de la mano con el Grupo de Asuntos Ambientales del Ministerio de Transporte para dar cumplimiento a los compromisos del Acuerdo de París. Para ello se realizó el taller “Género y Cambio Climático en el Sector Transporte” convocado por el Ministerio de Ambiente el 20 de septiembre de 2019, y con el apoyo del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).
- Transformación cultural y comunicación: Desde el sector transporte se han diseñado estrategias de comunicación y difusión en los canales de las entidades, a través de piezas comunicativas, publicaciones y revistas, para masificar información referente al enfoque de género. Es una apuesta de sensibilización hacia los y las trabajadoras 160 Informe al Congreso de la República Sector transporte / 2020 de la entidad sobre los derechos humanos de las mujeres y la corresponsabilidad del sector en la transversalización de la Política Pública Nacional de Equidad de Género. Se presentan a continuación algunas publicaciones.
- El cuidado: una apuesta de articulación y corresponsabilidad: En el ejercicio por fomentar la conciliación de la vida laboral, familiar y personal de las mujeres, se destaca que la Superintendencia de Transporte dentro de sus líneas de acción incluye lineamientos de situaciones administrativas, flexibilidad en los horarios laborales a madres con hijos e hijas menores y/o en periodo de gestación.
- Trazador de Equidad de Género: En el marco de la Ley 1955 de 2019 (PND 2018-2022) frente al artículo 221, el Ministerio de Transporte y las entidades

del Sector, de acuerdo a los lineamientos del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y Departamento Nacional de Planeación, han reportado avances en el trazador presupuestal de equidad de género durante 2019 y el primer trimestre de 2020 en el aplicativo TRAZA del presupuesto de funcionamiento (gastos del personal, gastos de contratación y transferencias de corrientes) como parte de la gestión en el trazador “Equidad para la Mujer”. Estos proyectos del sector están registrados en plataforma Sistema Unificado de inversión y finanzas públicas SUIFP, al cual se realiza el seguimiento durante las vigencias en el Sistema de Seguimiento a Proyectos de Inversión SPI.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Después de evaluar y analiza todo los capítulos del informe de gestión 2019-2020 del sector Transporte presentado a nuestra corporación, esta subcomisión mediante los formantes da un dictamen positivo a este informe ya que se consagran en su gran mayoría los planes y programas determinados por el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 durante la vigencia 2019-2020, pero se dejan las siguientes recomendaciones frente a las siguientes partes del informe:

Transporte y logística para la competitividad y la integración regional

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

- Si bien el capítulo se presenta la relación de cada una de las acciones que se han adelantado en lo relacionado con gobernanza, institucionalidad moderna para el transporte y la logística, y seguridad vial, no se especifica ni se profundiza en la relación de los presupuestos que se han invertido para cada una de las medidas. Tampoco se presenta la línea base a partir de la cual se podría analizar qué tanto se ha avanzado o no en cada objetivo. Así las cosas, se recomienda que esta información se relacione.

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

- No se anexa datos que permitan verificar el cumplimiento de los objetivos y metas trazadas.
- En algunos de los proyectos no se especifica cual es el porcentaje ejecutado, ni los tiempos para su cumplimiento, por lo que no es factible determinar si se cumplió con las metas en cuanto a la ejecución de las obras en lo relacionado a presupuesto, avances de la obra etc.
- Se requiere información por parte de la entidad que permita contrastar los objetivos, las metas, logros, avances en el tiempo de entrega de las obras contratadas.

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

- En el Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional del PND 2018-2022, su tercera línea es Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal, el cual cuenta con 7 objetivos. Por lo cual en el presente informe del sector transporte no se incluye el 7 objetivo “Adecuación de infraestructura de pasos de frontera para la integración regional: Priorizar pasos de frontera que requieren intervención, definir las fuentes de financiación para infraestructura y dotación y poner en marcha el modelo de operación en los pasos de frontera.” Se recomienda incluir este objetivo y su cumplimiento en próximos informes de gestión para cumplir los lineamiento del

PND.

- No se presenta la inversión ejecución de los siguientes proyectos de inversión:
 - Aeropuertos concesionados con obras de modernización: Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz (Atlántico).
 - Aeropuertos no concesionados mejorados en su infraestructura física: Aeropuerto Antonio Nariño (Pasto, Nariño), Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo (Amazonas), APP Aeropuerto El Dorado – Campo de Vuelo.
 - Dentro de la ejecución de proyectos 4G: Autopistas Conexión Pacífico 1, 2 y 3, Autopista al Mar 1 y Villavicencio-Yopal (solo se da valor de ejecución pero no monto total). Dentro de la Nueva Generación de Concesiones (5G): Troncal del Magdalena.
 - Los rubros para Mayor Gestión Predial y la Estrategia para concluir proyectos de red vial primaria no concesionados: Proyecto binacional Espriella - Río Mataje, Segunda calzada Armenia – aeropuerto El Edén.
 - Dentro de Proyectos en estructuración de la red vial primaria no concesionada: Conexión Pacífico- Orinoquía Sector La Uribe – Colombia.
 - Finalmente dentro del Transporte carretero estratégico para la integración territorial los rubros de Implementación del Plan Nacional de Vías para la Integración Regional (PNVIR): Inventarios Viales (solo se da valor de ejecución pero no monto total) y Apoyo a las comunidades indígenas.

Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago:

- En este aspecto, si bien el informe presenta una proyección de recursos para el año 2020 en 800 mil millones de pesos, y para el 2021 y 2022 en algo más de 600 mil millones de pesos para cada año, producto de la sobretasa a entidades financieras para vías terciarias que quedó estipulada en la Ley de Crecimiento Económico (2010 de 2019), no se hace un balance de lo que este rubro pudo afectarse como consecuencia de la atención a la pandemia del Covid-19. Así las cosas, se trata de una proyección que no podría ser asumida como real.
- También se relaciona una donación por 46 millones de dólares de la Fundación Howard G. Buffett para la atención de vías terciarias y secundarias en la zona de Catatumbo, principalmente en los municipios de Tibú, Sardinata y El Tarra, en Norte de Santander. Se recomienda una mejor desagregación de la inversión de dichos recursos.

Atención a la emergencia por Covid-19

- Se recomienda que para cada una de las acciones tomadas en medio de la pandemia del Covid-19 por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas y vinculadas, se adicione una relación de la inversión o modificación presupuestal que estas ocasionaron, de forma que se pueda tener suficiente claridad sobre los recursos o alivios que se han destinado para superar la crisis. Al listado de todas las medidas implementadas, se debe anexar su respectivo impacto presupuestal.

Presupuesto 2019 – 2020 Sector Transporte

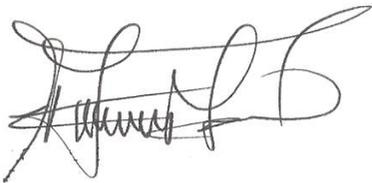
- No se logra determinar más allá de la ejecución del presupuesto por parte de algunas entidades a fecha 31 de mayo de 2020, en que se tipo de obras se están invirtiendo los recursos.
- solicitar a la Contraloría General de la Republica, si se ha realizado algún tipo de auditoria parcial o general respecto a la ejecución del presupuesto del año 2019, para saber si se han encontrado hallazgos fiscales que vayan en detrimento del presupuesto asignado al Ministerio de Transporte y que

acciones administrativas, disciplinarias y penales se están adelantado.

Implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género en el Sector Transporte

- En este aspecto, el Ministerio de Transporte logró plasmar en su informe tanto la relación de las acciones implementadas durante la vigencia en análisis, como algunos resultados de la implementación de las mismas. También se relaciona la inversión presupuestal que se llevó a cabo en cada uno de los sub-objetivos. Se recomienda, por lo tanto, que para futuros informes se sigan relacionando los impactos y resultados de las acciones de política pública (planes, programas y proyectos) que se implementen, así como la especificación de los recursos invertidos en cada uno de ellos.

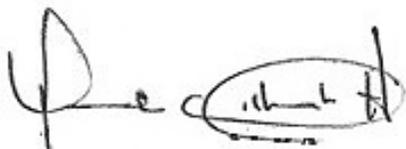
De los Honorables Representantes,



AQUILEO MEDINA ARTEAGA
Representante a la Cámara
Coordinador



DIEGO PATIÑO AMARILES
Representante a la Cámara



MARTHA PATRICIA VILLALBA
Representante a la Cámara

VI. ANEXOS

Cuadro cumplimiento metas capítulo 2. Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida, del Título I del informe.

Objetivo	Línea de acción		Meta	Cumplimiento de la Meta		Ejecución presupuestal
				SI	NO	
Objetivo No1. Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida	Zonas Diferenciales para el Transporte y/o el Tránsito	Movilidad Eléctrica	600.000 vehículos eléctricos para el año 2030. ¹			Sin datos de cumplimiento
			10% de los vehículos adquiridos sean eléctricos o de cero emisiones a partir de 2025 ²			Sin datos de cumplimiento
			Para 2035 que el 100% de los vehículos públicos adquiridos para Sistemas de Transporte Masivo sean eléctricos o con cero emisiones contaminantes, entre otras consideraciones.			Sin datos de cumplimiento
			Buses eléctricos para el MIO 136 en 2020 ³			Sin datos de cumplimiento
			TRASMILENIO; 490 buses eléctricos para el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá en noviembre y diciembre de 2020 ⁴			Sin datos de cumplimiento
			A partir del primero de enero de 2023, las fuentes móviles que se fabriquen o importen a Colombia tendrán			Sin datos de cumplimiento

¹ Informe al Congreso de la República sector transporte – pg 38.

² Informe al Congreso de la República sector transporte – pg 38.

³ Informe al Congreso de la República sector transporte – pg 39.

⁴ Informe al Congreso de la República sector transporte – pg 40.

			que cumplir con los estándares técnicos establecidos en la norma Euro 6. ⁵			
Objetivo No2. Sistemas de transporte de pasajeros competitivos y de calidad	Sistemas de Transporte Público cofinanciado por la Nación		Alcanzar 1.197 kilómetros intervenidos para el año 2022 ⁶ .			Sin datos de cumplimiento
		SETP Neiva	La Nación destina 208.430 millones de pesos para mayo de 2020, desembolsó 89.760 millones de pesos de manera parcial ⁷	SI En un 43 % parcial		208.430 millones Sin datos de cumplimiento
			A marzo de 2019 se construyeron y rehabilitaron 20,7 kilómetros de vías, 88.800 metros cuadrados de espacio público y 3 kilómetros de ciclorutas, incluyendo interventorías. ⁸			\$62.515 millones de pesos. Sin datos de cumplimiento
			En lo corrido de 2020 se concretaron las obras de rehabilitación y construcción de 2,5 kilómetros de vías para poner en marcha el sistema ⁹			\$14.659 millones de pesos. Sin datos de cumplimiento
	SETP de Montería	se construye un centro de servicio al ciudadano como parte del SETP de la capital de Córdoba, denominado "Centro Inteligente".	SI En un 29 % parcial		\$3.618 millones de pesos, inversión por parte de la Nación. Sin datos de cumplimiento	

⁵ Informe al Congreso de la República sector transporte – pg 40.

⁶ Informe al Congreso de la República sector transporte – pg 45.

⁷ Informe al Congreso de la República sector transporte – pg 46.

⁸ Informe al Congreso de la República sector transporte – pg 46., no existen datos que permitan comparar la meta respecto a lo ejecutado

⁹ Informe al Congreso de la República sector transporte – pg 46

			sistema semafórico, puesto en marcha en noviembre de 2019. ¹⁰			\$12.330 millones de pesos inversión de la Nación Sin datos de cumplimiento
	SETP Santa Marta		Obras de rehabilitación de la Avenida del Río entre las carreras 5 y la Avenida del Ferrocarril. ¹¹ El puente vehicular de doble calzada Avenida Bavaria, sobre el río Manzanares. ¹²			4.586 millones de pesos por parte de la Nación. 6.925 millones pesos por parte de la Nación. Sin datos de cumplimiento
	SETP SIVA Valledupar		Construcción de la malla vial y espacio público del Centro Histórico de Valledupar La rehabilitación del Centro Histórico de Valledupar			18.953 millones en aportes de la Nación Sin datos de cumplimiento
	SETP Transcaribe Cartagena		Se continuó la ejecución de las vías de precarga, alimentadoras y complementarias que rehabilitaran aproximadamente 20,4 kilómetros de vías urbanas, necesarias para la correcta operación del Sistema. ¹³			Las inversiones en ejecución corresponden, para las vías alimentadoras, a 18.205 millones de pesos, incluida la interventoría, y para las vías complementarias 33.449 millones de pesos, incluyendo la interventoría. Sin datos de cumplimiento
	SETP de Pasto		Construcción de seis proyectos estratégicos. Tres de los seis proyectos			\$287.390 millones en aportes de la Nación. Sin datos de

¹⁰ Informe al Congreso de la República sector transporte – pg 46

¹¹ Informe al Congreso de la República sector transporte – pg 47

¹² Informe al Congreso de la República sector transporte – pg 47

¹³ Informe al Congreso de la República sector transporte – pg 47, no es específica cuáles fueron los aportes de la nación

			corresponden a la construcción de la infraestructura vial, espacio público y obras complementarias de las fases II, III y IV ¹⁴ .			cumplimiento
		SETP de Armenia	El Sistema Estratégico de Transporte Público de Armenia hace parte de la estrategia del Gobierno por mejorar la prestación del servicio de transporte público, competitividad, eficiencia y sostenibilidad regional			254.032 millones de pesos de inversión, de los cuales la Nación aporta el 70%. Sin datos de cumplimiento
		SITM Metrolínea de Bucaramanga	Construcción de los Portales de Piedecuesta y Norte.			82.855 millones de pesos de inversión ¹⁵ Sin datos de cumplimiento
		SITM MIO Cal	La construcción de los tramos 1 y 2 de la Troncal Oriental del MIO, los cuales abarcan la construcción de 12,9 kilómetros de carril exclusivo para buses del sistema, con 23 estaciones, infraestructura para usuarios de bicicleta y accesos, como puentes peatonales, al separador central por el que se ingresará al Sistema			137.000 millones serían de la Nación ¹⁶ Sin datos de cumplimiento

¹⁴ Informe al Congreso de la República sector transporte – pg 47

¹⁵ Informe al Congreso de la República sector transporte – pg 49, no indica si hay aportes de la nación y cuál es el monto

¹⁶ CONPES modificatorio del Proyecto SITM – MIO, que actualmente está en revisión entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Hacienda y el Departamento Nacional de Planeación- pg 50

		SITM – Transmilenio (Soacha Fases II y III)	En diciembre de 2019, la Empresa Férrea Regional (EFR) firmó los contratos de obra pública para la construcción de las Fases 2 y 3 de Trans Milenio de Soacha, con la cofinanciación de la Nación			No indica el valor de la inversión y con cuanto cofinancio la Nación
		Primera Línea del Metro de Bogotá PLMB –Tramo 1	Contrato de concesión integral para la ejecución y operación de la Primera Línea del Metro de Bogotá – Tramo 1			15,14 billones corresponden a la Nación Sin datos de cumplimiento
			El sector estableció como meta un aumento del 11% en el número promedio de viajes en día hábil en sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación a lo largo del cuatrienio. Esto quiere decir llegar a 6.000.000 de viajes realizados como promedio mensual.			No se cuenta con datos para determinar el cumplimiento de la meta
Objetivo No3 Conectividad urbano-regional	Cofinanciación Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo (PNTU)	(PNTU)	En la implementación de Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) y la Primera Línea de Metro de Bogotá (PLMB - Tramo 1), entre agosto de 2019 y junio de 2020			475.479 millones de pesos. Sin datos de cumplimiento
Objetivo No.4 Conectividad urbano-	Acceso Norte a Bogotá Accenorte	Accenorte FASE I	Autopista 4G concesionada a la ANI			300.000 de un contrato crédito Sin datos de cumplimiento

regional		Accenorte FASE II	Ampliación de la autopista norte a 5 carriles en cada calzada, construcción de andén y cicloruta entre la calle 192 y 245		1,68 billones de pesos Sin datos de cumplimiento
		Variante Chía	Denominada avenida de los Andes abarca los municipios de Chía, Sopo, Tocancipá, Cajicá y Zipaquirá ¹⁷		No registra cual es el valor de la obra Sin datos de cumplimiento
	Avenida Longitudinal del Occidente (ALO) – tramo sur	(ALO) tramo sur	– Este proyecto hace parte de la Quinta Generación de Concesiones (5G). Es una Alianza Público-Privada (APP) de iniciativa privada que busca conectar la Calle 13, al occidente de la capital, desde Fontibón hasta la intersección Chusacá, a través de la construcción y mejoramiento de cerca de 24 kilómetros de doble calzada y una alameda de 153.000 metros cuadrados.		Este proyecto está contemplada en cerca de 1,11 billones de pesos. ¹⁸ Sin datos de cumplimiento
	Regiotram de Occidente	Regiotram de Occidente	Este es un proyecto férreo de transporte público de pasajeros que conectará a Bogotá con municipios que conforman la región Sabana de Occidente como Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá.		La Nación aportará 1,3 billones, de los cuales se proyecta invertir 83.904 millones entre los años 2021 y 2022 Sin datos de cumplimiento

¹⁷ Informe al Congreso de la República sector transporte – pg 57

¹⁸ Informe al Congreso de la República sector transporte – pg 60,- No determinan cual el valor de cofinanciación de la obra por parte de la Nación

Corredor estratégicos intermodales: red de transporte hacia una intermodalidad eficiente						
Objetivo 1 Desarrollo y promoción del Plan Maestro de Transporte hacia una intermodalidad eficiente	Primera operación multimodal entre Cartagena y la Dorada		Conexión del corredor férreo La Dorada – Chiriguana con los puertos del caribe en combinación con el río Magdalena			Sin información de costos por parte de la nación Sin datos de cumplimiento
	Nueva política Nacional de Logística		Promover la intermodalidad en el transporte de carga y la eficiencia de las operaciones de comercio exterior			Sin información de costos por parte de la nación Sin datos de cumplimiento
	Gerencias de corredores logísticos		Es un programa que desarrolla a diario acciones de mitigación de problemáticas en la coordinación con las autoridades locales con injerencia en cada corredor logístico			Sin información de costos por parte de la nación Sin datos de cumplimiento