



Bogotá, D.C

Secretario  
**JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS**  
Comisión Sexta  
SENADO DE LA REPÚBLICA  
[comision.sexta@senado.gov.co](mailto:comision.sexta@senado.gov.co)

Secretario  
**RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ PINZÓN**  
Comisión Sexta  
CÁMARA DE REPRESENTANTES  
[Comision.sexta@camara.gov.co](mailto:Comision.sexta@camara.gov.co)

Asunto: Informe al Congreso Ministerio de Transporte 2023-2024

Respetados secretarios Laverde y Rodríguez:


En cumplimiento de lo establecido en la Constitución Política de Colombia, artículo 208, adjunto Informe al Congreso 2023-2024 sobre los asuntos adscritos al Ministerio de Transporte.

Este informe se encuentra disponible en la página web del Ministerio siguiendo la ruta: *Transparencia/Planeación, Presupuesto e Informes/Informes al Congreso.*

Cordialmente,

**MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO**  
Ministra de Transporte

Anexo: Informe al congreso 2023-2024

Elaboró: Yohanna Garzón González, Cooperación y Asuntos Internacionales  
Revisó: María Victoria Duque- Asesora Despacho Ministra   
Marisol Alfonso Hurtado, Jefe (e) Oficina Asesora de Planeación 

---

## Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: [serviciocajciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:serviciocajciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.



Bogotá, D.C

Secretario  
**GREGORIO ELJACH PACHECO**  
Senado de la República  
secretaria.general@senado.gov.co  
Cra 7 No 8-68 – Primer Piso  
Edificio Nuevo del Congreso  
Bogotá D.C.

Secretario  
**JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA**  
Cámara de Representantes  
secretaria.general@camara.gov.co  
Cra 7 No 8-68 – Primer Piso  
Edificio Nuevo del Congreso  
Bogotá D.C.

Asunto: Informe al Congreso Ministerio de Transporte 2023-2024

Respetados secretarios Eljach y Lacouture:

En cumplimiento de lo establecido en la Constitución Política de Colombia, artículo 208, adjunto Informe al Congreso 2023-2024 sobre los asuntos adscritos al Ministerio de Transporte.

Este informe se encuentra disponible en la página web del Ministerio siguiendo la ruta: *Transparencia/Planeación, Presupuesto e Informes/Informes al Congreso.*

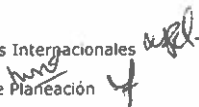
Cordialmente,



**MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO**  
Ministra de Transporte

Anexo: Informe al congreso 2023-2024

Elaboró: Yohanna Garzón González, Cooperación y Asuntos Internacionales  
Revisó: María Victoria Duque- Asesora Despacho Ministra  
Marisol Alfonso Hurtado, Jefe (e) Oficina Asesora de Planeación



---

## Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.  
Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950  
Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTF>  
Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042  
Radicación de PQRS- WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>  
Correo electrónico: [servicioc Ciudadano@mintransporte.gov.co](mailto:servicioc Ciudadano@mintransporte.gov.co) de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.



Transporte



**Informe al  
Congreso del  
Sector Transporte  
2023 - 2024**



**María Constanza García Alicastro**

Ministra de Transporte

**Ferney Camacho**

Viceministro de Infraestructura (e)

**Carlos Eduardo Enríquez Caicedo**

Viceministro de Transporte

**Karoll García Vargas**

Secretario General

**Luis Alejandro Zambrano Ruiz**

Director de Transporte y Tránsito

**Ferney Camacho**

Director de Infraestructura

**Lina María Rojas Ospina**

Jefe Oficina Asesora de Planeación

**Flavio Mauricio Mariño Molina**

Jefe Oficina Asesora Jurídica

**Luis Felipe Cárdenas Ávila**

Jefe Oficina de Regulación Económica.

**Luz Stella de la Concepción Conde Romero**

Jefe Oficina de Control Interno



## **ENTIDADES ADSCRITAS**

### **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI**

**Francisco Ospina Ramírez**

Presidente

### **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS**

**Juan Carlos Montenegro Arjona**

Directora General

### **UNIDAD DE PLANEACION DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE - UPIT**

**Martha Constanza Coronado Fajardo**

Director General

### **UNIDAD ESPECIAL ADMINISTRATIVA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL**

**Sergio París Mendoza**

Director General

### **AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL – ANSV**

**Mariantonia Tabares Pulgarín**

Directora General

### **SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE – SUPERTRANSPORTE**

**Ayda Lucy Ospina Arias**

Superintendente

### **OTRAS ENTIDADES RELACIONADAS CON EL SECTOR**

### **CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL RÍO GRANDE DE LA MAGDALENA – CORMAGDALENA**

**Álvaro José Redondo Castillo**

Director Ejecutivo



**DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA POLICÍA NACIONAL**

**Brigadier General Wilson Javier González Delgadillo**

Director

## CONTENIDO

---

I.	INTRODUCCIÓN .....	7
II.	INFRAESTRUCTURA INTERMODAL Y DE SERVICIO DE TRANSPORTE .....	9
1.	Reactivación férrea .....	9
2.	Conectividad fluvial .....	19
3.	Rutas y servicios aéreo esenciales.....	22
4.	Modo aeroportuario .....	23
5.	Puertos marítimos .....	28
6.	Navegabilidad en ríos.....	29
	Río Magdalena.....	29
	Avances proyectos río magdalena – Cormagdalena .....	31
	Plan de dragado del río Magdalena y canal de acceso al Puerto de Barranquilla .....	36
	Restauración de los ecosistemas degradados del Canal del Dique .....	37
	Río Meta.....	38
7.	Camino comunitarios para la paz total .....	40
8.	Avances en modo carretero.....	42
	Conexión 4G .....	44
	Conexiones 5G .....	46
III.	MOVILIDAD SOSTENIBLE SEGURA Y SOSTENIBLE .....	47
1.	Movilidad sostenible.....	47
	Adaptación al cambio climático y transición energética.....	48
	Implementación de la Estrategia Nacional de Transporte Sostenible .....	50
	Estrategia Nacional de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial (ENMA). .....	51
	Gestión del riesgo en el transporte de mercancías peligrosas. ....	54
2.	Fondo de Ascenso Tecnológico.....	55
3.	Sistema de transporte público de pasajeros urbano y regional .....	56
4.	Sistemas Inteligentes de Transporte – Ciudades inteligentes .....	59
	Ciudades inteligentes .....	60
5.	Soluciones de movilidad urbana sostenible tipo cabecera “municipios”	61
6.	La Infraestructura resiliente y adaptada al cambio climático .....	64



Impulso a la aplicabilidad de los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial - LIVV .....	64
Estrategia de Protección Financiera Sectorial frente al riesgo de desastres para el sector Transporte .....	66
Protección de Fauna Silvestre en las carreteras.....	66
Impulso a la sostenibilidad de los Puertos Marítimos y su entorno de desarrollo .....	67
9. Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible – PATIS .....	67
7. Logística .....	68
10. RUNT .....	69
8. Avances en regulación de transporte .....	72
9. Seguridad vial.....	98
10. Enfoque diferencial .....	109
Género .....	109
Discapacidad.....	111
IV. FORTALECIMIENTO DEL VINCULO CON EL CIUDADANO: PRIORIZANDO EL TERRITORIO .....	113
1. Trabajo con regiones .....	113
Regalías .....	114
Obras por Impuestos.....	114
Contribución Nacional de Valorización .....	115
Fondo de Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina- FSSG .....	118
Sentencia T-302 de 2017 Guajira .....	119
Acuerdos Paro Cívico de Buenaventura .....	120
Acuerdos Paro Cívico de Chocó .....	122
1. Relación Estado - Ciudadano .....	123
2. Gestión del conocimiento y Derechos Humanos .....	124
V. IMPLEMENTACIÓN DE ACUERDO DE PAZ.....	128
VI. PUEBLOS Y COMUNIDADES ETNICAS .....	132





## I. INTRODUCCIÓN

---

Desde el inicio de este gobierno, el sector transporte tomo como eje principal las personas y le ha apostado a mejorar la calidad de vida de las regiones más apartadas de Colombia, transformando la realidad de miles de ciudadanos que antes no eran protagonistas de las acciones del Gobierno nacional.

El Plan Nacional de Desarrollo “Colombia Potencia Mundial de la Vida” definió la ruta para un transporte basado en la justicia social, económica y ambiental. Dentro de las líneas estratégicas del plan de Gobierno que se han venido trabajando se encuentran la infraestructura social para la conectividad, la movilidad urbana y la infraestructura estratégica para la competitividad.

El sector transporte estableció como programas estratégicos el desarrollo del modo ferroviario tanto de carga como de pasajeros, los Caminos Comunitarios de la Paz Total, la priorización en intervención de terminales y corredores fluviales, los servicios aéreos esenciales, la navegabilidad en los ríos, el dragado en los canales de acceso, la intervención en vías para mejorar la transitabilidad, así como el mejoramiento y expansión de la infraestructura aeroportuaria.

Son evidentes los avances en la reactivación férrea, una inversión de más de \$400.000 millones que hoy permite tener confianza en este modo. Se trata de la publicación de pliego de la Asociación Público - Privada (APP) de iniciativa pública para concesionar la construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento del corredor La Dorada-Chiriguaná por un plazo de 10 años, con una inversión prevista de \$3,4 billones, siendo la primera APP férrea del país.

Se ha logrado triplicar la demanda del corredor La Dorada – Chiriguaná y se avanza en la estructuración de proyectos estratégicos: la reactivación del pacífico, la conexión de Bogotá - Belencito con la red férrea central, Villavicencio – Puerto Gaitán y el proyecto del canal interoceánico de Cupica con el Urabá chocoano. Es una apuesta decidida que va a permitir que el país mejore sus indicadores de intermodalidad, mayor eficiencia, reducción hasta del 26% de los costos de logística y lo logramos en el Gobierno del Cambio.

Durante el último año se ha venido trabajando en integrar a los territorios mediante una red de infraestructura intermodal y de servicios de transporte,



basada en componentes férreo, fluvial, aéreo, portuario y carretero. Así, se están transformando los territorios más apartados, en los que en el pasado no se realizaron las inversiones que sus habitantes necesitaban.

Se ha avanzado en la conexión de los centros poblados rurales con vías hechas por y para las comunidades, en el acercamiento a la Colombia anfibia con el mejoramiento y la construcción de muelles, en la reactivación de las vías férreas para que la economía de las regiones se dinamice con el paso del tren, se construyeron aeródromos en territorios con difícil conectividad para potenciar el turismo en el país de la belleza, se realizaron diálogos de cerca con los gremios que hacen parte de este sector y se puso la tecnología al servicio de la seguridad vial y el cuidado de la vida.

La ruta del cambio es avanzar hacia la eficiencia energética y descarbonización del sector y se está avanzando de manera gradual hacia formas de movilidad de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos.

Igualmente, con el uso de herramientas tecnológicas se trabajó para que Colombia sea una potencia mundial de la vida, priorizando la seguridad vial, a través del fortalecimiento de la estrategia de prevención de siniestralidad.

Un logro muy importante tiene que ver con el gran diálogo nacional que se adelantó en diferentes regiones de Colombia, con mandatarios y representantes de varios sectores, con el fin de lograr un lienzo en común que fortalezca los instrumentos de financiación y priorice los proyectos en territorio.

Nuestra gran apuesta es la intermodalidad y el transporte sostenible. A lo largo de este documento se encontrarán, con más detalle, las acciones realizadas durante el último año para caminar en la senda de apoyo a los escenarios de productividad, educación, salud y, en general, a un mayor bienestar para la ciudadanía.

## II. INFRAESTRUCTURA INTERMODAL Y DE SERVICIO DE TRANSPORTE

---

### 1. Reactivación férrea

En departamentos como Caldas y Santander, el paso de las locomotoras trae esperanza y oportunidades a los habitantes. La reactivación férrea pasó de ser un plan a una realidad y hoy se garantiza la operatividad en 3 corredores férreos activos y con rendimiento comercial.

Durante el periodo de análisis de este informe se pueden resaltar los siguientes logros:

- Completar más de 430 toneladas de café para exportación transportadas por el corredor férreo.
- Activar el tren turístico de Boyacá en la temporada de Navidad y Semana Santa, con más de 14.000 pasajeros.
- Poner al servicio el taller PK5 del corredor Bogotá - Belencito.
- En marzo de 2024 suscribir un contrato por \$224 mil millones con Findeter para la recuperación y modernización de los corredores férreos.
- Aumentar en un 104% la movilización de carga en el corredor Dorada – Chiriguana.

Además, se avanzó en la prefactibilidad de la red del Pacífico, definiendo la mejor alternativa y en el restante de 2024 se terminará la etapa de factibilidad. De esta manera se logra que aproximadamente 1.5 millones de habitantes sean beneficiados, con una inversión de \$18 billones de pesos.

Sumado a ello, se avanza en la prefactibilidad de la conexión red central, con recursos por \$6 billones de pesos y más de 10 millones de personas que gozarán de sus beneficios.

Con contratos suscritos y proyectos en estructuración se avanza en la recuperación y modernización de las vías férreas en el país.

## Estructuración y adjudicación del corredor Dorada Chiriguana

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

*Gráfica 1: Localización corredor férreo La Dorada – Chiriguana*



Para este efecto, desde la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) se han planteado dos escenarios de intervención del corredor férreo La Dorada - Chiriguana.

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

## **Estructuración y adjudicación de la Obra Pública del corredor férreo La Dorada - Chiriguaná**

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

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

En cuanto al objetivo de mediano y largo plazo, es importante precisar que, en el marco del Convenio Interadministrativo entre la Agencia Nacional de Infraestructura y la Financiera de Desarrollo Nacional, se desarrolló la estructuración técnica, legal y financiera para la operación del corredor bajo el esquema de APP.

El Convenio Interadministrativo No. 024 de 2017 tiene por objeto “Aunar los esfuerzos de la FINANCIERA y de la AGENCIA para desarrollar (i) análisis de demanda y de viabilidad de los proyectos férreos de interés de la Nación que fueron identificados como prioritarios en el PMTI, utilizando información primaria y secundaria y, de acuerdo con los resultados obtenidos en esta etapa y el grado de viabilidad de los proyectos estudiados, (ii) desarrollar la estructuración técnica, legal y financiera a nivel de factibilidad de los corredores identificados y priorizados en la primera etapa”.

El convenio se estructuró a partir de tres etapas, así:

Etapa 1: Consistió en realizar el análisis de demanda con el fin de determinar la viabilidad de efectuar la estructuración de proyectos férreos del país. En esta etapa se realizó, a nivel de prefactibilidad, una evaluación de los tres corredores priorizados en el Plan Maestro de Transporte Intermodal para lo cual se estructuró una matriz multicriterio con el propósito de identificar el orden de prioridad de la inversión pública, arrojando el siguiente resultado:

- Prioridad 1. Dorada Chiriguaná
- Prioridad 2. Red Férrea del Pacífico
- Prioridad 3. Bogotá Belencito



La Etapa 3 consiste en el acompañamiento del estructurador al proceso de selección el cual inició el 3 de agosto de 2023 con los prepliegos del proyecto.

Los beneficios más importantes del proyecto son los siguientes:

- Reducción del 26% de costos logísticos.
- Generación de aproximadamente 32.000 empleos directos e indirectos durante la etapa de construcción.
- Reducción de accidentalidad en un 2%, por la automatización del control de tráfico.
- Aumento de dinámicas económicas y comerciales en el nodo logístico.
- Reducción de 37.000 toneladas año de CO2.
- Construcción de puente vehicular sobre el río Sogamoso.
- Reubicación de dos (2) instituciones educativas con mayor cobertura e infraestructuras mejoradas.

Se tiene proyectado que a finales del mes del de julio del 2024 se publiquen los prepliegos para la construcción, rehabilitación, mejoramiento, mantenimiento y operación del corredor férreo La Dorada – Chiriguaná, el cual es considerado la columna vertebral de la reactivación ferroviaria en el país.

El consorcio que gane la licitación tendrá que adelantar 1.480 obras hidráulicas que permitirán prevenir en un futuro, inundaciones sobre los 522 kilómetros del corredor. Así mismo, construirá un edificio administrativo, un Centro de Control Operativo, 2 talleres para el mantenimiento de los trenes y un Centro de Transferencia de Carga, el cual estará ubicado en el municipio de La Dorada.

### **Consultoría mejor conexión Bogotá – Corredor Férreo Central**

Se considera como uno de los proyectos ferroviarios de mayor importancia la conexión de la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca, con el sistema férreo colombiano, resaltando a Bogotá como uno de los principales generadores de carga de productos no mineros de Colombia.

En este sentido, la ANI identificó la necesidad de realizar la estructuración y adjudicación del proceso de consultoría a nivel de prefactibilidad para la conexión férrea entre la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca y el Corredor Férreo Central.

Para tal efecto, se suscribió el contrato VE-693-2023, de consultoría especializada para la estructuración integral a nivel de prefactibilidad (técnica, económica, financiera, jurídica, predial, social, ambiental y de riesgos) de la conexión férrea entre la región metropolitana Bogotá - Cundinamarca y el Corredor férreo central.

Gráfica 1: Red Férrea Nacional - Zona de influencia del proyecto



Los beneficios del proyectos son Ampliar la red y conectar los grandes centros de producción y consumo, promover la intermodalidad a través del desarrollo de modos de transporte competitivos y de conexiones eficientes de intercambio modal con el fin de reducir los costos logísticos de transporte nacional.

El alcance se enfoca en realizar la identificación, análisis y evaluación de mínimo tres (3) alternativas de trazados para conectar a la Región Metropolitana de Bogotá – Cundinamarca con el Corredor Férreo Central, de las cuales se seleccionará una (1) alternativa. El plazo para la ejecución del contrato de Consultoría es de doce (12) meses, contados a partir de la suscripción del acta de inicio, realizada en octubre de 2023. El contrato se realiza mediante las siguientes 3 fases descritas a continuación:

- FASE I – Plan estratégico y Debida diligencia del corredor férreo entre la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca y el Corredor Férreo Central: dos (2) meses a partir del acta de inicio.

- FASE II – Evaluación de alternativas para la configuración de la Red Férrea: ocho (8) meses a partir del acta de inicio.
- FASE III – Alternativa seleccionada (Estructuración Integral a nivel de prefactibilidad): cuatro (4) meses a partir de la terminación de la Fase II.

### Consultoría mejor conexión Puerto de Buenaventura con el Corredor Férreo Central

El 23 de diciembre de 2022 se suscribió el Contrato No.VE-631- 2022 con la Financiera de Desarrollo Nacional, mediante el cual se encuentran en desarrollo los estudios y diseños a nivel de prefactibilidad para la reactivación del Corredor Férreo del Pacífico.

Gráfica 1: Alternativas de conexión



Este estudio contempla tres componentes clave:

**Componente técnico:** El estudio inicia con el diagnóstico preliminar de la infraestructura férrea existente y una actualización del estudio de mercado y demanda para la zona del Pacífico Colombiano. En este componente se realizó el análisis de tres alternativas de conexión, la aplicación de metodología BIM, y el desarrollo de especificaciones técnicas para la factibilidad.

Como parte de la profundización de la alternativa seleccionada, se realizaron estudios de topografía, diseño geométrico, estudio de hidrología e hidráulica,





estudio de geotecnia, geología y geomorfología regional y un estudio de estructuras.

Esta profundización se vio complementada a través de un estudio de afectación predial, un diagnóstico ambiental y proceso de consulta a entidades, estudios de centros de transferencia de carga, estudio del componente operacional y del material rodante y un análisis de capacidad portuaria.

**Componente legal y de riesgos:** Para este componente se inició con un proceso de debida diligencia legal para los corredores férreos existentes donde se realizó el análisis de los procesos judiciales que cursan sobre el corredor para posteriormente realizar un análisis jurídico para la alternativa seleccionada.

**Componente financiero:** Se desarrollaron estudios económicos y de riesgos, un análisis de fuentes de pago y un análisis financiero preliminar para la alternativa seleccionada. Una vez culminado el estudio a nivel de prefactibilidad, la alternativa seleccionada será objeto de análisis para efectos de su estructuración técnica, financiera y legal a nivel de factibilidad para posterior adjudicación.

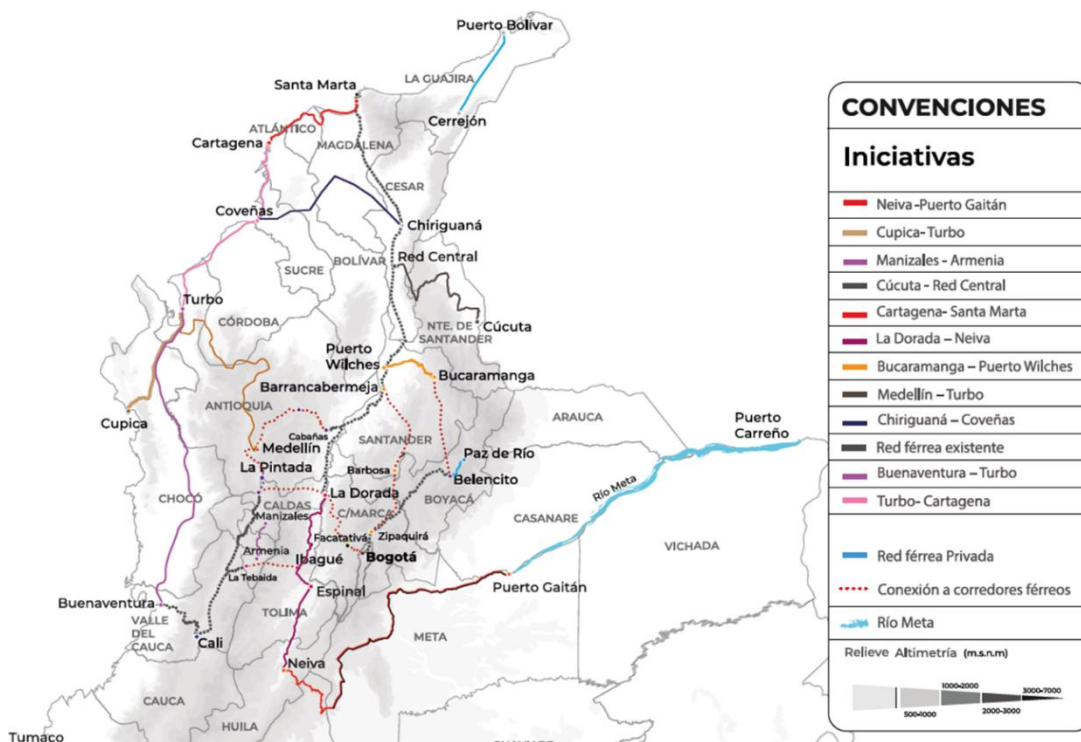
Se estima que esta factibilidad pueda iniciar al finalizar el segundo semestre de 2024, teniendo un tiempo aproximado de desarrollo de 18 meses, para culminar la estructuración al finalizar el periodo de gobierno.

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

Como parte de la proyección a largo plazo, denominada VISIÓN 2050, se definió como una actividad fundamental para la evaluación a nivel de perfil de 10 posibles corredores férreos que complementarán la actual red en estructuración y conectarán zonas estratégicas del país como puertos del Pacífico, el Urabá antioqueño, la Orinoquía, los Llanos y zonas fronterizas del país. Los corredores férreos que componen la visión 2050 son:

1. Cupica- Urabá Chocoano
2. Tumaco-Puerto Gaitán
3. Cali-Ipiales
4. Manizales - Armenia

5. Cartagena- Santa Marta
6. La Dorada – Espinal
7. Chiriguana – Coveñas
8. Facatativá – Neiva
9. Buenaventura – Turbo
10. Turbo - Cartagena



Una vez realizado el proceso de priorización de los corredores férreos que componen la denominada VISIÓN 2050, en el segundo trimestre de 2023 se inició con la estructuración a nivel de perfil de proyecto del corredor férreo Cupica, Urabá Chocoano.

A cierre de este informe, el proyecto Cupica – Darién se encuentra en un avance del 16% en estudios de prefactibilidad, que es realizado por la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte.

### Red férrea del Atlántico

Se acordaron los documentos de política de acceso y del otrosí con el cual se incorporará al contrato de Concesión a la Red Férrea del Atlántico. Los documentos se encuentran en fase final de aprobación por parte de la junta de



socios y la asamblea de accionistas de FENOCO, este documento será fundamental para la articulación de la futura APP Dorada-Chiriguaná con el corredor Red Férrea del Atlántico.

A 30 de junio de 2024 se han movilizado por el corredor 16.861.503 toneladas de carbón, superando lo proyectado en un 12,4%.

Se logró avanzar en la aprobación de dos planes de restablecimiento que el concesionario deberá ejecutar: recuperación y mantenimiento del tramo entre Ciénega y Santa Marta y la organización de todo el material de segundo uso que se encontraba dispuesto en diversas estaciones ferroviarias, para tener un inventario organizado y pueda ser utilizado en otros corredores de la Agencia.

### **Corredor Férreo Dorada – Chiriguaná**

Se logró dar continuidad a la operación y administración ferroviaria, empalmando dos contratos de obra el día 15 de agosto de 2023 cuando finalizó el anterior contrato de obra y el 16 de agosto de 2023 cuando inició el nuevo contrato de administración ferroviaria.

Se han logrado realizar acercamientos con los generadores de carga con el fin de impulsar nuevos movimientos de materiales o insumos hacia el transporte ferroviario.

El proyecto férreo La Dorada - Chiriguaná ha alcanzado logros extraordinarios en la movilización de pasajeros y carga, consolidándose como un pilar fundamental en la infraestructura de transporte de Colombia. En el primer semestre de 2024, se movilizaron 35,175 pasajeros, y en cuanto a la carga, los resultados son aún más impresionantes: en 2023 se transportaron 182,630 toneladas, superando la meta anual en un 356%, y en 2024 ya se han movilizado 78,386 toneladas. Estos avances no solo demuestran la eficiencia y capacidad del sistema férreo, sino que también subrayan su vital importancia para el desarrollo económico y la conectividad regional.

### **Corredor férreo Bogotá - Belencito**

Aumento del servicio de transporte de carga entre Bogotá y Belencito con el transporte de mineral de hierro. En 2024 el corredor Bogotá-Belencito ha experimentado un incremento de carga del 64.9 %, tomando en consideración



que en el año 2023 se movilizaron aproximadamente 3.323 toneladas promedio mensuales (total), mientras que en lo que va del año 2024 se estima un volumen cercano a las 5.121 toneladas promedio mensuales.

En el corredor férreo Bogotá - Belencito se movilizó un total de 424 mil pasajeros en el año 2023, incluyendo 410 mil en la ruta entre Bogotá y las Universidades en Zipaquirá y Cajicá, y 14.939 más en el mes de diciembre, cuando se puso en operación el Tren de Navidad de Boyacá. Así las cosas, con corte a junio de 2024 se han transportado 236 mil pasajeros. De esto, tras el éxito alcanzado por esta iniciativa piloto del tren de navidad, en 2024 y con motivo de la Semana Santa se retomó el tren turístico por Boyacá, el cual transportó 2.570 personas.

Generación de 860 empleos en la región asociado a la operación de infraestructura de transporte férreo.

Rehabilitación de veintiocho (28) plataformas con el objeto de reforzar la operación de carga del corredor.

Operación de carga en las zonas puestas a disposición del nuevo Patio Taller ANI ubicado en el PK5+000, así como para la circulación y mantenimientos del material rodante propiedad de la Nación.

A través de FINDETER se han impulsado los procesos para el diagnóstico de las estaciones ferroviarias del corredor, así como su correspondiente iluminación, actualmente se adelantan procesos de revisión con especialistas en protección de patrimonio, con el fin de que se pueda tener un diagnóstico y aprobación por parte del Ministerio de Cultura.

El Ministerio de Transporte a través de la Agencia Nacional de Infraestructura y FINDETER ha realizado convocatorias públicas para la adjudicación y suscripción de los contratos derivados de Obra e Interventoría orientados a la modernización de la superestructura ferroviaria del corredor.

### **Red Férrea del Pacífico**

El Ministerio de Transporte a través de la ANI y FINDETER ha realizado la convocatoria pública para la adjudicación y suscripción de los contratos derivados de obra e interventoría orientados a la recuperación de la



infraestructura de la Red Férrea del Pacífico contribuyendo de este modo al crecimiento económico y la conectividad de las comunidades.

### **Lanzamiento Ruta Navideña**

Con el apoyo del Ministerio de Transporte, la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, la Gobernación de Boyacá, las alcaldías de Paipa, Duitama y Sogamoso, Ideboy, Turístren, Nueva Licorera de Boyacá, ANSV, Policía Nacional, INVIAS, Ministerio de comercio, industria y turismo, Artesanías de Colombia, Lotería de Boyacá y Findeter, se organizó el recorrido en tren, denominado Ruta Navideña, que se realizó del 9 al 29 de diciembre de 2023. Las condiciones de operación del tren durante esta primera oferta fueron las siguientes:

Este tren navideño tiene una longitud de 31 km y la ruta se compuso de dos trayectos:

- Trayecto 1: del 9 al 17 de diciembre Paipa – Duitama – Sogamoso.
- Trayecto 2: del 19 al 29 de diciembre Sogamoso – Duitama – Paipa.

El tren, con una capacidad total para movilizar 792 personas, es decir, 396 sillas disponibles por cada trayecto, con paradas de 40 minutos en cada una de las estaciones (Paipa, Duitama y Sogamoso), donde los viajeros disfrutaron de los festivales de saberes, sabores y sonidos navideños, en los que se encontraron con una oferta gastronómica y cultural propia de la región.

## **2. Conectividad fluvial**

Desde el inicio de Gobierno, se ha tenido como meta fortalecer la conectividad fluvial mediante la construcción de 105 muelles fluviales, aprovechando las cuencas hídricas de nuestra geografía como principal modo de transporte. Se prevé intervenir 84 infraestructuras a cargo del INVIAS y 21 bajo la jurisdicción de Cormagdalena.

Para alcanzar este objetivo, se ha destinado \$0,5 billones, lo que permitirá ejecutar esta infraestructura y beneficiar a más de 2 millones de colombianos, acercando la oferta social del estado y generando nuevas oportunidades en las regiones remotas de Colombia.



Con la gestión de Invías a 30 de junio se han entregado 14 muelles a las comunidades de Caquetá, Putumayo, Guaviare, Amazonas y Chocó, se avanza en la ejecución de 34 y se está próximo a iniciar los trabajos en 11, beneficiando a 14 municipios.

A la fecha se terminaron los mantenimientos de los siguientes muelles:

1. Buenavista en Puerto Asís - Putumayo
2. Piñuña blanco en Puerto Asís - Putumayo
3. La Chorrera - Amazonas
4. La Pradera - Amazonas
5. Puerto Nariño - Amazonas
6. El Encanto - Amazonas
7. Puerto Arica - Amazonas
8. Río Caquetá - San Vicente del Caguán
9. Lloró - Chocó
10. Atrato (Yuto) - Chocó
11. Santa Genoveva de Docordó - Chocó
12. Puerto Arango - Caquetá
13. Curillo - Caquetá
14. El Retorno - Guaviare

Así mismo, Cormagdalena, aportará a la conectividad regional fluvial de las comunidades ribereñas del río Magdalena y a la meta de gobierno, a través del proyecto de muelles fluviales, para construir 21 muelles flotantes en su zona de jurisdicción.

Se priorizaron 17 muelles a lo largo del río, proyecto que se encuentra en la fase de diseño, ingeniería de producción y consecución de licencias y permisos ambientales. Adicionalmente, se estructuró el programa Conectividad Fluvial 2022 II – 2023

Se avanza en la fase uno del proyecto de construcción de muelles fluviales, correspondiente a estudios y diseños, para ello se realizaron las visitas técnicas, estableciendo los puntos iniciales de intervención, divididos así: Bajo Magdalena: 12 Municipios, Medio Magdalena: 8 Municipios y Alto Magdalena: 1 Municipio.



El proyecto beneficiará a más de 562.000 habitantes de estas comunidades ribereñas, con un promedio de usuario diario de los muelles de 2.251 personas. Cada municipio beneficiado contará con un tipo de muelle diferencial, dependiendo de su necesidad frente a la cantidad de pasajeros que debe movilizar.

La ejecución del proyecto tendrá una primera fase de diseño y construcción en las instalaciones de COTECMAR en la planta de Mamonal en Cartagena y una segunda fase de instalación en los sitios en donde se deben instalar los muelles, que corresponde a los lugares definidos por Cormagdalena en su jurisdicción.

*Tabla 22: Municipios beneficiados con muelles fluviales*

<b>No.</b>	<b>Municipio</b>	<b>Departamento</b>
1	Barrancabermeja	Santander
2	Calamar	Bolívar
3	El Piñón	Bolívar
4	Cerro de San Antonio	Magdalena
5	El Peñón	Bolívar
6	Honda	Tolima
7	Cantagallo	Bolívar
8	Pinillos	Bolívar
9	Plato	Magdalena
10	Puerto Berrío	Antioquia
11	Puerto Wilches	Santander
12	Regidor	Bolívar
13	Salamina	Magdalena
14	San Fernando	Bolívar
15	San Zenón	Magdalena
16	Santa Bárbara de Pinto	Magdalena
17	Zambrano	Bolívar

Fuente: Cormagdalena, con elaboración propia

El compromiso que tiene este sector está con los habitantes del Chocó, Amazonas, Putumayo, Guaviare, Caquetá, Bolívar y otros departamentos donde existen municipios a los que solo es posible acceder a través de ríos.



### **3. Rutas y servicios aéreo esenciales**

Se implementó el programa Aeropuertos para Servicios Aéreos Esenciales (ASAES), que busca desarrollar infraestructura aeroportuaria en la Colombia más apartada, incentivando el desarrollo de las regiones y su potencial turístico.

En la primera fase, se priorizaron 6 aeródromos en los departamentos de Chocó, Nariño, Vichada y Guainía, en los que se está trabajando de la mano con ingenieros militares.

En Nuquí, se avanzó en la ampliación de la pista del Aeropuerto Reyes Murillo, lo cual permite el aterrizaje de aviones tipo ATR42 con mayor capacidad para el transporte de pasajeros desde y hacia este destino del Pacífico colombiano. Así mismo, en la estructuración del aeródromo de la Alta Guajira, a través de un convenio con la Universidad Nacional para el desarrollo de los estudios y diseños.

Por otro lado, la Aeronáutica Civil aprobó la solicitud de la aerolínea Emirates para su autorización como explotador extranjero para operar servicios aéreos internacionales de transporte público regular en rutas internacionales hacia y desde Colombia.

Lo anterior marca un nuevo hito a nivel de conectividad global para el país. Al unir a Bogotá con más de 150 destinos internacionales a través de Dubái, se promueve un intercambio cultural y comercial, beneficiando a los viajeros colombianos y fortaleciendo la posición del país en el escenario mundial de viajes y negocios.

Asimismo, la Aerocivil autorizó a Ethiopian Airlines para operar 3 rutas desde Colombia, en cumplimiento de los acuerdos surgidos durante una visita a África en 2023. Esta decisión evidencia resultados concretos en la cooperación internacional y el fomento de la operación de carga.

Sumado a ello, en noviembre de 2023 se reactivó el transporte aéreo con Venezuela y en enero de 2024 se acordó la entrada en operación de la aerolínea JetSMART para vuelos hacia destinos clave como Medellín, Cartagena, Pereira y Santa Marta.

En marzo de 2024 se entregó el aeropuerto en Embrujo de San Andrés y Providencia, en agosto de 2023, se sumaron las obras de ampliación de la pista





del Aeropuerto Reyes y las de la infraestructura del del aeropuerto Santa Ana de la ciudad de Cartago, Valle del Cauca.

Igualmente, se adjudicó el contrato que busca mejorar, remodelar y ampliar la terminal del aeropuerto Golfo de Morrosquillo en Tolú.

#### 4. Modo aeroportuario

Con corte a junio del 2024, se pueden resaltar los siguientes avances en el modo aeroportuario:

- **Mejorar la Infraestructura Aeroportuaria:** Desarrollo y modernización de aeropuertos para soportar un mayor tráfico aéreo y mejorar la experiencia del usuario, frente a ello se adjudicaron los siguientes procesos entre la vigencia 2023 y 2024 en los aeropuertos estratégicos priorizados por el PND y el PPI:

*Tabla 1: Aeropuertos estratégicos con contratos adjudicados*

Aeropuerto	Proyectos estratégicos	Valor 2023-2025
Tolú	Mejoramiento y construcción de la pista, plataforma, franjas de seguridad y obras complementarias	141.126
Leticia	Realizar la construcción calle rodaje, mejoramiento de franjas de seguridad incluye canales y el suministro e instalación y puesta en funcionamiento de sistemas de ayudas visuales del ato Alfredo Vásquez Cobo de Leticia Amazonas (VF) incluye interventoría	51.421
Pitalito	Realizar la construcción de la terminal, sección de plataforma e infraestructura complementaria del aeropuerto Contador de Pitalito, Huila (VF) incluye interventoría	44.913
Nuquí	Realizar E&D Fase 3 de intervenciones para el mejoramiento de capacidad de la terminal, mantenimiento de la infraestructura física lado tierra y demolición de la torre de control. (Incluye interventoría)	3.365
Aguachica	Realizar la construcción de terminal, base SEI e infraestructura complementaria del aeropuerto	67.560
Arauca	Realizar estudios, diseños y mejoramiento de la pista, ayudas visuales, franjas de seguridad, sistema de drenaje y obras complementarias	33.422

<b>Aeropuerto</b>	<b>Proyectos estratégicos</b>	<b>Valor 2023-2025</b>
Riohacha	Construcción de plataformas de viraje, sistema de drenaje y mejoramiento de zonas de seguridad	67.850
Puerto Carreño	Realizar la rehabilitación de la pista, calle de rodaje, canales y zonas de seguridad del aeropuerto	42.266
Montelíbano	Realizar E&D fase3 e intervenciones para la rehabilitación de pista y el mantenimiento de la calle de rodaje, pista, plataforma y zonas de seguridad del aeropuerto	2.382
Pasto	Realizar el mejoramiento de las franjas de seguridad de pista del aeropuerto	9.293
Armenia	realizar la actualización del plan maestro del aeropuerto de armenia. estudios y diseños a nivel de fase III DEL PAL1 y análisis de conectividad de la red aeroportuaria del eje cafetero	9.820

Fuente: Aerocivil

- **Aumentar la Conectividad:** Incrementar la conectividad aérea, especialmente en zonas rurales y de difícil acceso, fomentando el desarrollo regional y el turismo.
- **Fortalecer la Seguridad Aérea:** Implementación de tecnologías avanzadas y procedimientos de seguridad que garanticen la integridad de las operaciones aeronáuticas, se avanzó en la adjudicación del contrato: *"Adquirir e instalar y poner funcionamiento los sistemas de vigilancia PSR /MSSR - MODO S Y ADSB ENHANCED"* por valor de \$329.893 millones

Estos avances buscan transformar el sector aeronáutico colombiano, dotándolo de una infraestructura moderna y sostenible que responda a las necesidades actuales y futuras del país.

### **IP Aeropuerto Internacional Rafael Núñez de Cartagena**

Proyecto de iniciativa privada sin desembolso de recursos públicos cuyo alcance es la ampliación de la terminal existente, la construcción de una nueva terminal internacional y la construcción de una nueva calle de rodaje, lo que permitirá mejorar el nivel de servicio a los usuarios para los próximos 8 años. El proyecto promoverá la generación de más de 13 mil empleos en la región, teniendo como base de contratación al personal que reside en el área de influencia. Con estas



obras, además de mejorar la infraestructura, se busca incentivar la llegada de nuevos turistas a la ciudad de Cartagena.

El 21 de diciembre de 2023 se realizó la suscripción del nuevo contrato de concesión y el 29 de febrero de 2024 se suscribió el acta de inicio. La inversión prevista para este proyecto es de COP\$ 0,49 billones y COP\$ 0,44 billones en la etapa de operación y mantenimiento.

### **IP Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés**

Proyecto de iniciativa privada sin desembolso de recursos públicos cuyo propósito es la construcción de una terminal de pasajeros distribuidos en tres niveles, incluye la construcción de edificios para sanidad, depósito de residuos, terminal de carga, reconstrucción de subestación eléctrica y construcción de plazoleta y parqueaderos.

El 29 de febrero de 2024 se llevó a cabo la presentación del proyecto ante el Comité de Contratación de la ANI, el cual aprobó la viabilidad de la factibilidad. Se remitió al Originador la aprobación de la etapa de factibilidad y el envío de las condiciones bajo las cuales la Agencia aceptaría la iniciativa privada.

En respuesta a ello, el Originador del proyecto de APP de Iniciativa Privada aceptó todas y cada una de las condiciones de la ANI y se publicó para terceros interesado el 12 de marzo de 2024 en el SECOP I, configurándose de esta manera el proceso de selección No. VJ-VE-APP-IPV-001-2024.

A la fecha se recibieron 162 observaciones al Documento de Invitación en el marco del proceso de selección No. VJ-VE-APP-IPV-001-2024.

La inversión prevista para este proyecto es de COP\$ 0,35 billones y COP\$ 0,67 billones en la etapa de operación y mantenimiento. Ambos costos en pesos de diciembre de 2022.

### **IP Aeropuertos de Suroccidente – Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón**

Proyecto de iniciativa privada sin desembolso de recursos públicos cuyo propósito es adecuar, construir, expandir, operar y explotar económicamente el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón.



Para su implementación se han considerado diferentes intervenciones tanto para el lado tierra como para el lado aire del aeropuerto, para este primero: la construcción de un nuevo edificio de doble propósito - nacional e internacional (30.700 m<sup>2</sup>), adicionalmente la construcción de un nuevo edificio nacional paralelo (15.800 m<sup>2</sup>), así como la construcción de un nuevo edificio terminal bajo costo (7.300 m<sup>2</sup>), nuevos puentes de abordaje (24 und), un nuevo edificio para la Aerocivil (2.350 m<sup>2</sup>). Por su parte, para el lado aire se ha considerado: la ampliación de la plataforma de carga (35.000 m<sup>2</sup>), ampliación de plataforma comercial (82.500 m<sup>2</sup>), la construcción de una nueva torre de control (con una altura de 42.5 m), así como también la ampliación e iluminación de plataforma, entre otras intervenciones. Las obras permitirán contar con una infraestructura capacitada para atender aproximadamente 16.2 millones de pasajeros/año.

El proyecto de IP se encuentra actualmente en ajuste de factibilidad, de acuerdo con los requerimientos del Plan Maestro en trámite por parte de la Aerocivil y se espera la publicación de condiciones para el mes de agosto de 2024; el plazo de la concesión sería de 30 años; que incluye 1 año de preconstrucción, 6 años de construcción y 23 años de operación y mantenimiento, con el proyecto en marcha se esperaría una generación aproximada de 33,845 empleos (directos, indirectos e inducidos).

De igual manera, el proyecto contempla el fondeo de una subcuenta proveniente de los ingresos regulados y de los ingresos no asociados a los ingresos regulados que le permitan a la Aerocivil llevar a cabo las obras de modernización de aeropuertos seleccionado. Aunado a lo anterior, cabe resaltar que durante esta vigencia se ajustó la factibilidad, incluyendo una subcuenta para la construcción de un aeropuerto con vocación turística que sirva de instrumento de reactivación económica en aquellos lugares de difícil acceso del territorio nacional.

En el mes de febrero de 2024, se recibieron observaciones para el proyecto, por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en el marco del trámite de aprobación de riesgos y valoración de Obligaciones contingentes requeridas para el proyecto. Se tiene proyectado la publicación del acuerdo de condiciones para agosto 2024, de acuerdo con los ajustes y definiciones derivados del Plan Maestro aeroportuario por parte de Aerocivil.



La inversión a nivel de capital prevista para este proyecto es de COP\$ 1,4 billones y COP\$ 2,8 billones en la etapa de Operación y Mantenimiento (precios constantes de diciembre de 2022).

### **IP Campo de Vuelo – Aeropuerto El Dorado**

Proyecto de iniciativa privada sin desembolso de recursos públicos cuyo propósito es la construcción de nuevas obras que incluyen la construcción de seis (6) calles de salidas rápidas (cuatro en la pista sur y dos en la pista norte), reforzamiento y nivelación de la franja de la Pista Sur, ampliación de la bahía de espera de la cabecera 13R de la Pista Sur y obras de adecuaciones a la red de drenaje de aguas lluvias del Aeropuerto Internacional El Dorado, para garantizar un buen manejo del sistema de drenaje del área de maniobras. Así mismo se realizará la repavimentación y nivelación de la pista norte y las calles de rodaje existentes.

Se ha realizado la contratación del evaluador externo para el componente técnico y del evaluador externo para el componente financiero, jurídico y de riesgos. El desarrollo de la evaluación de los productos entregados por el originador de la IP Campo de Vuelo por parte del consultor externo está actualmente en proceso.

La inversión prevista para este proyecto es de COP\$ 1.001.684 millones en CAPEX y COP\$ 1.034.466 millones en OPEX en la etapa de operación y mantenimiento. (Precios constantes a diciembre de 2022).

### **Iniciativa Privada El Dorado Máximo Desarrollo (EDMAX)**

Proyecto de iniciativa privada sin desembolso de recursos públicos cuyo propósito es la construcción, la ampliación y la adecuación del actual aeropuerto para que se incremente su capacidad a 59 millones de pasajeros/año.

El 20 de diciembre de 2022 se aprobó por parte de la ANI, la prefactibilidad del proyecto de iniciativa privada, y actualmente se desarrolla la etapa de factibilidad con una duración de 22 meses; por lo tanto, se espera recibir todos los productos de dicha etapa de factibilidad del proyecto a finales de octubre de 2024.

Este proyecto es el primero en iniciativas privadas de la ANI que implementará, para su etapa de factibilidad, todos los diseños y el proyecto en sí en BIM



(Building Information Modelling), basados en la ISO 19650. Para ello se estableció de parte de la ANI los requerimientos BIM para esta etapa en el correspondiente anexo técnico BIM de factibilidad, como primer proyecto de la Vicepresidencia de Estructuración que establece y desarrolla este anexo, y lo hace exigible a un originador privado.

Así mismo, como primera iniciativa privada del modo aeroportuario en la historia de la ANI, se ha incluido dentro de las obligaciones del originador el presentar una propuesta de acuerdos de niveles de servicio de aeropuerto (Airport Service Level Agreements – ASLA por su sigla en inglés) para diferentes procesos y disponibilidad de la infraestructura aeroportuaria que harán parte del proyecto. Se entiende por ASLA aquel en el que se especifica, en términos medibles, los servicios y la calidad esperada a desarrollar en el ámbito de la prestación de los referidos servicios en el ámbito del aeropuerto.

Así las cosas, el originador deberá presentar sus correspondientes propuestas de acuerdos de niveles de servicio, enfocándose en esencia en los usuarios a los que el aeropuerto estará atendiendo (pasajeros y aerolíneas, principalmente). Por ello, se deberá diferenciar entre ASLA para regular la calidad a prestar tanto en procesos como en la disponibilidad de la infraestructura aeroportuaria relacionada con la prestación de los servicios a los usuarios. Es de resaltar que se deberán proponer ASLA para procesos e infraestructura que estén completamente bajo el control del futuro concesionario. Así mismo, se deberán generar las propuestas de ASLA para los diferentes procesos e infraestructura disponible tanto para la etapa de construcción y/o adecuación, así como para la etapa de operación.

La inversión prevista para este proyecto según la aprobación realizada de prefactibilidad es de \$ 7.28 billones de pesos de CAPEX y \$ 5.41 billones de pesos de OPEX (precios constantes de diciembre de 2022).

## **5. Puertos marítimos**

Se culminó el dragado de mantenimiento del canal de acceso al puerto de Buenaventura con una inversión de \$23.041 millones, beneficiando directamente a 180.000 habitantes en el departamento del Valle del Cauca.



Igualmente, se adjudicó y se obtuvo permiso de licencia ambiental para el dragado de rehabilitación del Puerto de Tumaco con una inversión de \$14.012 millones.

También se dio la adjudicación del dragado de mantenimiento de las bocas del río Atrato, con una inversión de \$27.191 millones.

Otro de los logros tiene que ver con la inversión de \$8.500 millones, a través de los cuales el Gobierno del Cambio, por medio de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), adelantó el proceso de selección para la contratación de una estructuración integral que incluye los estudios y diseños a nivel de factibilidad de una alternativa eficiente, que defina un canal normalizado del río Meta entre los municipios de Puerto López (Meta) hasta Puerto Carreño (Vichada).

## **6. Navegabilidad en ríos**

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

### **Río Magdalena**

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



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

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

La misión es recuperar la navegabilidad del río Magdalena, un pilar esencial para el desarrollo económico, social y ambiental del país. Se tiene un desafío que requiere acciones a corto plazo con efectos duraderos. Para lograrlo, se han enfocado los esfuerzos en varios frentes.

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

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

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

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

El sector transporte está comprometido con la recuperación y el desarrollo sostenible del río Magdalena, trabajando arduamente para que este importante recurso fluvial vuelva a ser una pieza clave en el progreso del país.





## **Avances proyectos río Magdalena – Cormagdalena**

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

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

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

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

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

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

El proyecto del río Magdalena tiene 4 alcances:

- **La adquisición equipos de draga** para el canal de acceso al Puerto de Barranquilla y para el río Magdalena, que mejorarán el mantenimiento del canal navegable, disminuirá los costos de dragado y se recuperará la capacidad estratégica del Estado para dragar sus canales marítimos y fluviales;
- Las **obras de encauzamiento** para mejorar la estabilidad y navegabilidad del canal navegable y el tránsito de buques y barcazas con la mayor capacidad de carga;
- Un **plan de monitoreo** que permitirá el seguimiento técnico y científico integral de la evolución de las condiciones hidromorfológicas y sedimentológicas del río Magdalena;
- y el **plan de dragado**, que permite economías de escala, estabilidad y recuperación de la confianza logística de los usuarios del canal navegable.

En el hito de **adquisición de equipos de draga**, se planea la construcción de una draga para el Puerto de Barranquilla, y la compra de dragas de río. Para la draga del Puerto de Barranquilla se contó con el apoyo de COTECMAR con quien se definió las especificaciones técnicas de la draga. Para esto, se firmó un memorando de entendimiento COTECMAR-CORMAGDALENA, cuyo objeto es “establecer las bases y reglas con las que las partes podrán contribuir a la generación y desarrollo del conocimiento científico y tecnológico, en el marco del objeto y áreas de actuación que, legal y estatutariamente, le competen a cada una”.

A través de varias mesas técnicas se discutieron las necesidades de la Corporación, a la vez que Cormagdalena proporcionó la información histórica, estadísticas y análisis de las diferentes variables/parámetros (profundidad, distancias, tramos, sedimentación, oleaje, corriente, tiempos, velocidad, etc.), del canal de acceso al Puerto de Barranquilla. Para terminar en un documento técnico que especifica el tipo de draga marítima necesaria para el canal de acceso al Puerto de Barranquilla y el análisis de costos del equipo.

A partir de una proyección por 28 años de vida útil, se determinó que la adquisición de la draga para Barranquilla representa un ahorro en presupuesto del 57,34% comparado con el costo de la contratación de la draga con empresas

privadas en el periodo analizado, y que existe una mejor relación costo-beneficio en el mantenimiento del canal navegable cuando se realiza con equipos propios.

Con respecto a las dragas de río, la Corporación adelantó el proceso licitatorio para la adquisición de una draga, que se recibirá a finales de 2024 y entrará en operación. Por su parte, los costos de operación y mantenimiento, con una proyección por 22 años de acuerdo con la vida útil del equipo, se determinó que la adquisición de la draga para el río representa un ahorro en presupuesto del 83,32% comparado con el costo de la contratación de la draga con empresas privadas en este periodo analizado, y que existe una mejor relación costo-beneficio en el mantenimiento del canal navegable cuando se realiza con equipos propios.

En las **obras de encauzamiento** se avanza en el análisis y la modelación de las condiciones hidromorfológicas e hidrosedimentológicas que permitirán construir los modelos para determinar el tipo, clase y ubicación de las obras de encauzamiento tanto en el tramo Barrancabermeja – Barranquilla, como en el canal de acceso al Puerto de Barranquilla.

En este hito se cuenta con la asesoría de la Universidad de Cartagena, para que con plazo diciembre de 2024 defina las obras en diseños definitivos, momento en que se podrá definir la inversión requerida para su ejecución, que se prevé que tenga un horizonte de 5 años. Sin embargo, se van a tener entregables por sectores, lo que facilitará su presupuestación.

El **Plan de Monitoreo** se desarrolla a través del Centro de Investigación e Ingenierías de Cormagdalena-CIIC, que viene en un proceso de fortalecimiento de sus capacidades a través de equipos y talento humano de alta calidad. La ejecución del plan de monitoreo, que implica la compra de equipos y la incorporación de más talento humano, inició en 2023 y su mayor inversión se hace en la presente vigencia.

A través del Plan de Monitoreo Hidromorfológico-PMH, no solo se hace el seguimiento técnico y científico integral de la evolución de las condiciones hidromorfológicas del río Magdalena durante la ejecución del proyecto, sino que dejará las capacidades instaladas para desarrollar investigación científica necesaria para la toma de decisiones en el marco de una política pública encaminada al desarrollo económico, social y ambiental en la cuenca del río Magdalena.



El **Plan de dragado** se desarrolla en el sector comprendido entre Barrancabermeja y Barranquilla, incluyendo el canal de acceso al Puerto de Barranquilla y el Brazo de Mompox. Se estima que en esta primera fase del proyecto tenga un horizonte de aproximadamente 3 años, desde noviembre de 2023 y hasta julio de 2026.

En este plan de dragado, la Corporación en asocio con Asoportuaria y la Dirección General Marítima-DIMAR definió el canal de diseño del puerto de Barranquilla. Lo anterior, debido a que actualmente el canal es conceptual y requería actualización a través de un estudio, modelación y análisis para fines de eficiencia logística, operatividad y seguridad náutica, reflejado en las operaciones de dragado y la seguridad del puerto con respecto a las maniobras de ingreso y salida de los buques, cuya responsabilidad es de la Capitanía de Puerto de Barranquilla.

Este nuevo plan de dragado se encuentra estructurado técnicamente y su financiamiento, en el sector Barrancabermeja-Barranquilla, está asegurado a través de la autorización de vigencias futuras hasta julio de 2026, gestión que se realizó frente al Departamento Nacional de Planeación-DNP y al Ministerio de Hacienda y Crédito Público-MHCP, con el apoyo del Ministerio de Transporte. Para el sector del canal de acceso al Puerto de Barranquilla, se tramitó una solicitud de vigencia futura que cubre hasta diciembre de 2025, la cual fue aprobada por el CONFIS, el 02 de julio por valor de 110.460 millones de pesos.

En el dragado de canal de acceso al Puerto de Barranquilla, se ha implementado un modelo preventivo que ha logra efectos más sostenidos en el tiempo. Esto ha dado como resultado un histórico de calado en el canal con un impacto directo en las cifras históricas de movimiento de carga.

Por otra parte, el dragado para la recuperación del **Brazo de Mompox** pretende aumentar el aprovechamiento razonable del recurso hídrico del Río Magdalena como fuente de desarrollo sostenible en los municipios ribereños del brazo de Mompox. El Proyecto se desarrolla desde el Puerto Fluvial de El Banco - Magdalena y la población de Tacaloa en el departamento de Bolívar, en un recorrido de 144 kilómetros.

Un aspecto fundamental del proyecto es la necesidad de garantizar el abastecimiento de agua para los 14 municipios ribereños a través de la



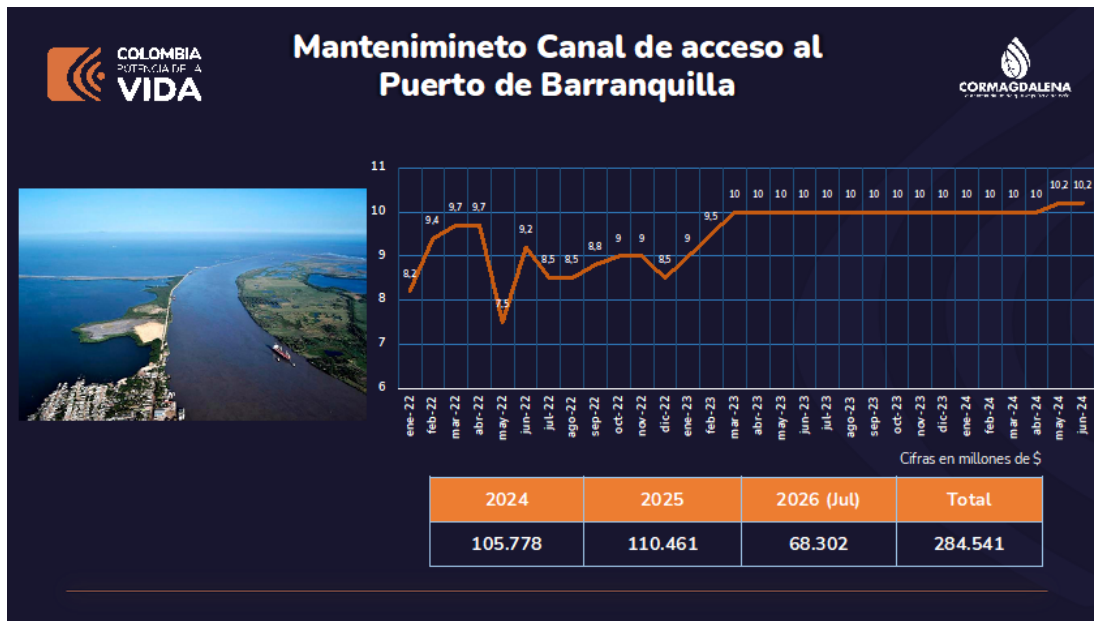
estabilidad de sus bocatomas; así mismo, la necesidad de recuperar el ecosistema que armonice la comunicación entre los diferentes brazos, caños y ciénagas bajo un concepto socioecosistémico que respete el medio ambiente y aproveche la navegabilidad y el recurso hídrico en un beneficio sostenible a esta región Momposina. Con el proyecto de recuperación del brazo de Mompox, la población podrá empezar a recuperar lo que en otrora significó la actividad comercial y el desarrollo económico de esta región. De hecho, las actividades económicas de mayor importancia son la agricultura, la ganadería, el comercio, la orfebrería, la pesca y una prometedora actividad turística.

Con respecto a los cruceros fluviales y su oferta turística, Cormagdalena ha venido socializando el proyecto de recuperación del brazo de Mompox con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo a través de FONTUR. Según lo expresado en medios de comunicación los destinos del crucero serán: Cartagena, Barranquilla, Mompox, El Banco, Calamar, Magangué, Santa Bárbara de Pinto, Nueva Venecia y Palenque, durante 7 días. Como dato preliminar, se prevé que el primer crucero inicie pruebas a finales de 2024, para iniciar operaciones a principios del 2025.

Como se puede observar se avanzó en sus 4 hitos, destacándose el plan de dragado que permitió la estabilidad del canal navegable, incluido el de acceso al Puerto de Barranquilla, que ha mantenido su máximo calado operativo durante más de 16 meses, como nunca logrado.

Lo anterior, ha traído un aumento histórico en el movimiento de carga por el Puerto de Barranquilla, que, a la fecha de este informe, supera el 11% en lo que va recorrido del año, frente al mismo periodo del año anterior.

Gráfica: Calado operativo canal de acceso Puerto de Barranquilla



Fuente: Cormagdalena, elaboración propia.

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

Cormagdalena, con el apoyo del Ministerio de Transporte garantiza la operatividad de la Zona Portuaria de Barranquilla y el sector entre Barrancabermeja y Barranquilla a través de la permanencia y continuidad de las obras de dragado, requeridas para mantener un canal de acceso confiable, mediante la asignación de los recursos presupuestales necesarios para lograr este objetivo.

En este sentido, hemos logrado la estabilidad de la profundidad del canal que ha permitido que el anuncio del calado operativo que emite la autoridad marítima a través de la DIMAR, se mantenga en 10 metros desde el mes de marzo del 2023, estabilidad histórica en el canal de acceso al Puerto de Barranquilla. Lo anterior, ha creado condiciones en las que el ingreso de buques de gran tamaño al puerto de Barranquilla sea histórico. De hecho, el pasado 5 de julio arribó a el buque con mayor cantidad de carga de maíz amarillo en la historia de la zona portuaria. 39,750 Toneladas que invitan a seguir trabajando por nuestro río Magdalena y aprovechar todo su potencial.



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

### **Restauración de los ecosistemas degradados del Canal del Dique**

Previo al cumplimiento de los requisitos contractuales, se suscribió acta de inicio el 1 de junio de 2023 al Contrato de Concesión No. 005 de 2022, dando paso a la primera Fase de la etapa Preoperativa, la preconstrucción, con una duración de 18 meses, esto es, hasta el 2 de diciembre de 2024.

Con la suscripción del Contrato de Interventoría No. 470 de 2023 se dio paso al inicio del Contrato, desde el 1 de junio de 2023 por un plazo de 96 meses.

Otrosí No. 1 al Contrato de Concesión No. 005 de 2022: En atención a las observaciones remitidas por la ANDJE (en la etapa de estructuración), las Partes procedieron a revisar el alcance y condiciones del Capítulo XV del contrato de concesión, encontrando que el mismo puede ser objeto de mejora acogiendo el mecanismo establecido en los contratos de quinta generación suscritos por la Agencia.

En ese orden, el 13 de marzo de 2024 se suscribió modificación contractual en la cual se modificó la Sección 3.15(r) de la Minuta del Contrato, la cual contiene las estipulaciones de la Subcuenta Amigable Composición.

En cumplimiento de la orden Auto AI 070 de 2022 de la JEP, se realizaron los trámites y gestiones tendientes a la elaboración con apoyo interinstitucional del Protocolo Arqueológico Forense.

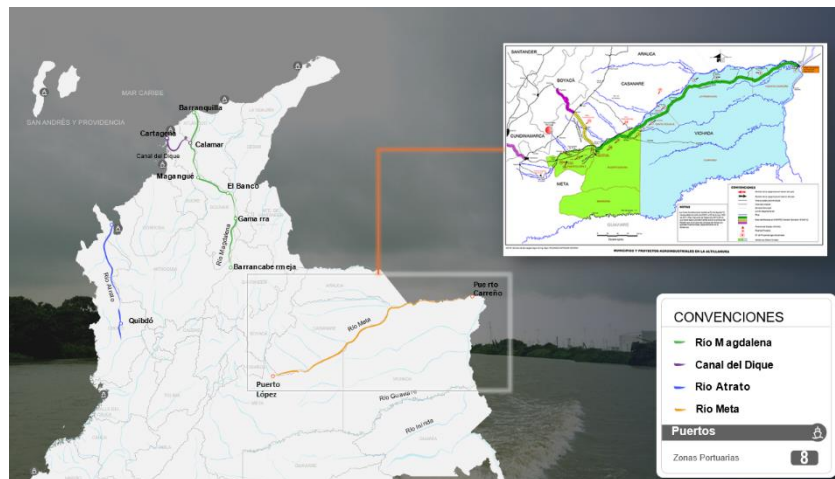
Así las cosas, mediante Auto AI-036 del 29 de mayo de 2024 la Jurisdicción Especial para la Paz, Sección de Primera Instancia para Casos de Ausencia de Reconocimiento de Verdad y Responsabilidad, avaló el Protocolo Arqueológico Forense para el apoyo de la Búsqueda de personas desaparecidas, con Enfoque Diferencial, Étnico y de Género y se ordenó su inmediata implementación.

Suscripción Acta de Retribución No. 1 por las actividades de operación y mantenimiento realizadas por el Concesionario en la Unidad Funcional 0.

Vigencias Futuras 2023: Como parte de la obligación de la ANI en relación con vigencias futuras, en la anualidad 2023 se aportó un total de \$55.826.054.112 de pesos corrientes.

## Río Meta

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



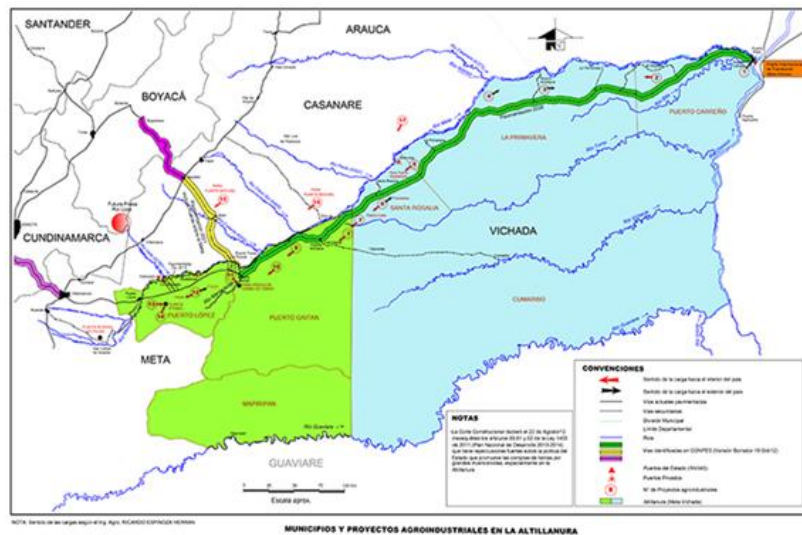
Teniendo como referencia el PMTI, el Plan Maestro Fluvial, el marco del programa de APP de iniciativa pública de infraestructura de transporte y las funciones asignadas a la ANI para estructurar y evaluar técnica financiera y legalmente los proyectos de concesión y otras formas de APP, y de acuerdo con las estrategias establecidas en el Plan de Gobierno para la reactivación del modo fluvial, se busca estructurar técnica, legal y financieramente un proyecto de APP que contemple el diseño, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura necesaria para garantizar la navegabilidad del Río Meta.



Se busca, de esta manera, garantizar herramientas técnicas, jurídicas y financieras para implementar el mejor esquema de desarrollo para este tipo de infraestructura y que, además, se logre prestar el servicio de navegabilidad y se garantice la óptima operación del canal navegable.

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

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





En desarrollo de los contratos antes citados, en el año 2023 se adelantó la Fase I Debida Diligencia y Propuesta de Estructuración Integral y actualmente el consultor se encuentra en elaboración de la Fase II: Actualización, complementación, validación y presentación de la estructuración integral a factibilidad (estudios y diseños, técnico, ambiental, social, predial, legal y financiero) y estudio de oferta, demanda y proyección de transporte.

## **7. Caminos comunitarios para la paz total**

La meta del Gobierno nacional para el cuatrienio es dar transitabilidad a 33.102 kilómetros (incluyendo caminos ancestrales) en proyectos de mejoramiento y mantenimiento, con una inversión estimada de \$8 billones, logrando mejorar cerca del 23% de la malla vial rural del país.

En este sentido, el programa Caminos Comunitarios de la Paz Total está llegando a los centros poblados que por años estuvieron alejados de la mirada del Estado, apoyando a las comunidades que históricamente han sido constructoras de sus vías. Con esta estrategia, se generan oportunidades para los Organismos de Acción Comunal.

Es así como, en el marco de la convocatoria pública y asambleas realizadas en territorio, se recibieron 29.350 registros de necesidades de intervención en vías terciarias y secundarias, de los cuales 23.350 adjuntaron la documentación completa.

De esta manera, durante el año 2023 se destinaron \$233.000 millones para la firma de 1.035 convenios en 505 municipios, con los que se espera garantizar la transitabilidad de 2.500 kilómetros de vías veredales.

Igualmente, se surtieron 289 procesos de interventorías, con los que la entidad respalda y vigila de manera técnica el trabajo de los Organismos de Acción Comunal en la ejecución de los proyectos, gracias a los cuales se están generando más de 10.000 empleos locales a nivel nacional.

El programa tiene por objetivo realizar actividades de mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de caminos vecinales, ancestrales y vías



regionales; para mejorar la transitabilidad de 33.102 km de la red vial regional, para generar conectividad de las regiones y promover la productividad en el área rural.

Con el programa, las organizaciones de Acción Comunal, Comunidades Étnicas y Entidades sin Ánimo de Lucro legalmente constituidas, cumplen un papel fundamental, ya que tienen la posibilidad de participar en la identificación de necesidades de infraestructura vial en todo el territorio nacional, así como en la ejecución de proyectos. Su labor como actores activos en el manejo y veeduría de los recursos, la ejecución, vigilancia y calidad de obras de baja complejidad (establecidas en el alcance), son clave para el mejoramiento de la transitabilidad de sus vías regionales; este programa también aporta en la política de generación de empleo y contribuye de manera importante a la economía popular.

Las intervenciones que comprende el Programa consisten en:

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

b. Mantenimiento: conjunto de actividades que se realizan para conservar en buen estado las condiciones físicas de los diferentes elementos que constituyen el camino y, de esta manera, garantizar que el transporte sea cómodo, seguro y económico.

c. Rehabilitación: Corresponde a actividades de reconstrucción de infraestructura de transporte, para devolverla al estado inicial para lo cual fue construido

Con este Programa se tiene previsto, incrementar la comercialización de productos agrícolas, potencializar la industria del turismo, mejorar el acceso en las zonas rurales de servicios primarios de salud, educación y alimentación, reducir los impactos ambientales a través de la intervención de las vías regionales y caminos ancestrales con métodos constructivos no convencionales y empoderar a las comunidades mediante la conformación de veedurías, la ejecución, vigilancia y calidad de obras en sus territorios.



A corte de junio de 2024, presenta un avance del 48%. Hasta la fecha, de los 1035 convenios firmados se han culminado 343, 615 se encuentran en proceso de ejecución, 52 se encuentran suspendidos, 11 suspendidos por inundaciones y accesibilidad, 9 convenios suspendidos por definición técnica, 3 no ejecutados y 2 convenio suspendido por orden público.

En términos de alcance se han completado 51,94 kilómetros de placa huella, 234 alcantarillas ejecutadas y 32 *box culvert*.

#### Avance en la ejecución Plan Piloto Palermo – San Luis y Pilotos derivados de convenio suscrito con Min Interior

Se suscribieron 10 convenios solidarios Piloto con Juntas de Acción Comunal de veredas de los municipios de Neiva y Palermo en el departamento del Huila, proyectos con los cuales se benefician las veredas de San Luis, Palmar, Corozal y Piñuelo que se encuentran en jurisdicción del municipio de Neiva y las veredas de San Francisco, Farfán, Guásimos, Aleluyas, Piravante y Versalles en jurisdicción del municipio de Palermo.

Adicionalmente, se habían suscrito 15 convenios solidarios de pilotos derivados del convenio suscrito con Min Interior con Juntas de Acción Comunal de los Departamentos: Atlántico (2), Huila (3), Sucre (1), Valle del Cauca (1), Nariño (1), Boyacá (2), Santander (1), Cesar (1), Caldas (1), Caquetá (1), Cundinamarca (1).

Se resalta que durante el periodo comprendido entre julio de 2023 y febrero de 2024, se finalizaron veinte cuatro (24) de estos convenios solidarios: todos los quince (15) de los pilotos derivados del convenio suscrito con el Ministerio del Interior y nueve (9) del piloto Palermo – San Luis, quedando pendiente el Convenio Solidario de Guasimo, que corresponde al convenio No 1433 de 2022, del Municipio de Palermo, el cual lleva un avance del 95%.

## **8. Avances en modo carretero**

En la actualidad, Colombia cuenta con una red terciaria compuesta aproximadamente de 142.484 kilómetros de vías rurales, de los cuales 13.959



km están a cargo de los departamentos, 100.748 km de los municipios y 27.577 km del Instituto Nacional de Vías, Invías.

Para la vigencia 2024, el Gobierno nacional, a través del Invías, tiene destinados recursos por \$461.356 millones para la ejecución de nuevos proyectos.

En resumen, la intervención en corredores carreteros contempla 9 proyectos APP – IP en estructuración. Entre ellos se encuentran Estanquillo – Popayán y Villeta – Guaduas con más de \$40 billones.

Se mejoraron 22 km del corredor nacional Duitama – Pamplona, sector del Almorzadero, con recursos por \$118.000 millones, beneficiando a 262.000 habitantes. Además, se asumió la administración del corredor Fontibón – Facatativá – Los Alpes, para el bienestar de 315.440 personas.

Sumado a ello, se entregó la vía Rosas en el Cauca y 2,2 Km en el corredor Mojarras - Popayán. Con una inversión de \$9.500 millones, se entregó la vía Agua de Dios – Sopapo –Ricaurte, en el departamento de Cundinamarca, un corredor de 5 km de longitud para el bienestar de 208.000 habitantes.

Por otra parte, se habilitó el puente Los Grillos en el corredor vial Sogamoso – Aguazul, con una inversión de 15.000 millones, beneficiando a 1'787.127 habitantes. Adicionalmente, por medio de las Vías del Samán se adjudicaron los contratos de obra e interventoría para la construcción de la segunda calzada La Romelia – El Pollo en el departamento de Risaralda, con una inversión de \$210.521 millones.

A través del programa OCAD Paz se terminaron 17 km de la vía San Onofre - Ramal Berrugas, se finalizó la construcción de 6.3 Km de la Variante Zipaquirá, en la Ruta los Comuneros. Se terminó y se puso en funcionamiento las 3 fases del intercambiador Los Cámbulos, proyecto Honda –Manizales.

Se estructuró el proceso licitatorio de la vía Altos de Neblinas- Rubiales en cooperación con ECOPELROL. Se avanzó en el mantenimiento y rehabilitación de 370 km de vías primarias no concesionadas, lo cual se ve reflejado en el cumplimiento en un 69% de la meta del cuatrienio. Además, se reactivó el programa de puentes con una inversión de \$500.000 millones.



## **Conexión 4G**

Se ha avanzado en el paquete de concesiones de cuarta generación, el cual tiene un promedio de ejecución del 84%, en 28 proyectos con avance físico. La inversión suma \$48.37 billones, de estos, \$6.52 billones han sido invertidos en el último año.

Hoy se puede decir que 42.000 personas han sido beneficiadas con la culminación de trabajos y puesta en operación de un tramo de 11,8 km del proyecto Bucaramanga – Barrancabermeja – Yondó, con una inversión superior a 285.243 millones.

Asimismo, 985.000 habitantes de Norte de Santander disfrutan de 5,9 km del corredor Pamplona - Cúcuta, que tuvo una inversión de 314.378 millones.

Por otra parte, un mes antes de lo previsto se terminaron las obras en el puente El Tonusco que conecta Medellín con Santa Fe de Antioquia y el Urabá antioqueño. Gracias al trabajo de más de 40 personas, en jornadas de 24 horas, culminaron no solo las tareas de reparación de la estructura, también la pavimentación, señalización y habilitación del paso vehicular en el corredor Autopista al Mar 1.

Sumado a dichos logros, 70.000 personas se beneficiaron con la rehabilitación de 50 km de vía entre Girardot y Melgar, correspondiente al proyecto IP Tercer carril Bogotá – Girardot, con una inversión de \$1'540.446 millones. También finalizó la construcción de 390 m de segunda calzada en el sector de Los Naranjos en el proyecto Neiva – Espinal – Girardot.

Fruto de la transparencia, al igual que una juiciosa inversión en los territorios, en el Gobierno del Cambio 1'400.000 usuarios del corredor Cartagena – Barranquilla, entre Puerto Colombia y Barranquilla, son beneficiarios del alumbrado público en 9 km de la vía al Mar.

Se generaron 850 empleos en la construcción de 4,9 km de segunda calzada entre la calle 245 y La Caro, en el proyecto accesos Norte de Bogotá, cuyos recursos ascendieron a los \$340.000 millones.

De igual manera, 7.959 habitantes en el eje cafetero pueden gozar del puente El Alambrado, en el corredor Armenia – Pereira – Manizales.



600.000 fueron beneficiados con la habilitación de dos puentes metálicos en el municipio de Quetame, corredor Bogotá – Villavicencio, gracias al trabajo conjunto con Ejército Nacional, Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres, Coviandina y la Dirección de Tránsito y Transportes de la Policía Nacional.

Entretanto, más de 600.000 personas resultaron beneficiadas con la entrada en operación de 15,52 km de la variante Fuemia, en el proyecto Autopista al Mar 2.

*Tabla 1: Avances en proyecto 4G, marzo 2024*

PROYECTO	MARZO 2024
Autopista al Mar 1	100,00%
Autopista al Mar 2	97,74%
Autopista al Río Magdalena 2	77,61%
Autopista Conexión Norte	99,65%
Autopista Conexión Pacífico 1	96,42%
Autopista Conexión Pacífico 2	100,00%
Autopista Conexión Pacífico 3	99,99%
Bucaramanga - Barrancabermeja – Yondó	96,82%
Bucaramanga – Pamplona	11,22%
Cartagena – Barranquilla – Circunvalar de la Prosperidad	100,00%
Honda – Puerto Salgar – Girardot	100,00%
IP - Accesos Norte a Bogotá	85,56%



PROYECTO	MARZO 2024
IP - Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá - Girardot	47,20%
IP - Antioquia - Bolívar	94,13%
IP - Cambao - Manizales	97,19%
IP - Chirajara - Fundadores	100,00%
IP - GICA	52,01%
IP - Malla vial del Meta	15,20%
IP - Neiva - Girardot	99,86%
IP - Vías del Nus	100,00%
Pamplona - Cúcuta	98,90%
Perimetral de Oriente de Cundinamarca	43,22%
Popayán – Santander de Quilichao	23,18%
Puerta de Hierro – Palmar de Varela y Carreto – Cruz del Viso	100,00%
Rumichaca - Pasto	99,98%
Santana - Mocoa - Neiva	26,52%
Transversal del Sisga	99,55%
Villavicencio - Yopal	90,20%

## Conexiones 5G

El paquete de concesiones de quinta generación contempla 6 proyectos en preconstrucción y uno en etapa de construcción, con una inversión que suma \$22,9 billones.

En el último año, se iniciaron obras en el proyecto Nueva Malla Vial del Valle del Cauca, Accesos Cali – Palmira, un corredor de 310 km que beneficia a 3'300.000 habitantes, con una destinación de recursos por \$2.28 billones capex (dic 2023).

En la etapa de preconstrucción, se realizan las obras prioritarias en los corredores de Buga – Buenaventura, Accesos Norte 2 y las Troncales 1 y 2. Para las troncales del Magdalena 1 y 2 se logró su cierre financiero. Esto beneficiará a 800.000 habitantes, con una inversión total de \$4.91 billones y \$4.75 billones, respectivamente.

También avanza en la misma fase de preconstrucción los proyectos Accesos Norte Fase II, IP ALO Sur - Avenida Longitudinal de Occidente.



### III. MOVILIDAD SOSTENIBLE SEGURA Y SOSTENIBLE

---

#### 1. Movilidad sostenible

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

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

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

Con el objetivo de fomentar la eficiencia energética y la descarbonización en el sector del transporte, se está avanzando de manera gradual hacia formas de movilidad de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos.

En esa línea, hoy en el PND tenemos los siguientes indicadores y metas:



1. 2 millones de toneladas de CO2 mitigadas por el sector transporte. Con corte a junio se han mitigado 218.542 Toneladas de CO2.
2. 4.854 vehículos desintegrados en el marco del programa de modernización del parque automotor de carga de más de 10.5 toneladas de peso bruto vehicular (de octubre de 2019 a junio de 2023).
3. 1.817 kilómetros de vía férrea estructuradas y/o adjudicadas.
4. 4 nuevos aeropuertos concesionados adjudicados en su infraestructura física con compensación y reducción de huella de carbono
5. 117 kilómetros intervenidos de la red fluvial nacional bajo el esquema de APP.

### **Adaptación al cambio climático y transición energética**

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

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

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

Además, el sector del transporte se caracteriza por presentar altos niveles de ineficiencia, alcanzando aproximadamente el 69% según el Balance de Energía Útil (BEU) de 2019. Asimismo, se estima que el 80% de las emisiones de material particulado PM2.5 en las ciudades proviene de fuentes móviles, mientras que el



20% restante corresponde a fuentes fijas. Por esta razón, hemos estado trabajando en el desarrollo de estrategias con un enfoque de reducción de carbono, con el objetivo de facilitar la transición hacia tecnologías de bajas y cero emisiones.

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

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

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

Este marco normativo es relevante, ya que busca asegurar la implementación de los esquemas de MRV de las acciones de la NDC en el sector del transporte.



Para el Ministerio de Transporte y las entidades adscritas, que están involucradas en proyectos y medidas relacionadas, esto implica la oportunidad de recopilar datos, analizar información y reportar los avances en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero por parte del sector del transporte.

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

## **Implementación de la Estrategia Nacional de Transporte Sostenible**

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

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

### Electrificación de Motocicletas

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

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



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

#### Estándares de eficiencia energética

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

#### Ascenso tecnológico de flota acuática

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

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

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



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

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

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

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



cuidado y el trabajo, y será también un referente para la estructuración de este tipo de corredores, buscando conectar las áreas metropolitanas, ciudades y municipios con el uso de la bicicleta.

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

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

Por último, se tiene proyectado la creación de la Comisión Intersectorial de Movilidad Activa con enfoque de género y diferencial, que permitirá a más de 10 entidades a nivel nacional a partir del año 2024, gestionar y coordinar la ejecución de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa, y el Programa Nacional de Fomento del Uso de la Bicicleta, el cual en cumplimiento del artículo 254 del Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026, estará adoptado el 19 de noviembre de 2023, y que tendrá un horizonte de 12 años, en los cuales se vincularán a



ministerios, entidades y organizaciones para el desarrollo de 5 líneas de acción: (1) Gestión de la movilidad e infraestructura para a la movilidad activa, (2) Promoción del uso de la bicicleta, (3) Seguridad vial y ciudadana alrededor de la bicicleta, (4) Producción, ensamblaje y comercialización de bicicletas y (5) Incentivos y financiación de proyectos asociados a la bicicleta.

### **Gestión del riesgo en el transporte de mercancías peligrosas.**

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

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

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

Adicional como parte de la estrategia de capacitación y divulgación, se han desarrollado "Talleres Regionales de Mercancías Peligrosas", con el objetivo de brindarle tanto a las entidades públicas territoriales del sector transporte como a los actores privados de la cadena de transporte y otras entidades interesadas, información y conocimiento sobre la gestión del riesgo asociado al transporte por carretera de mercancías peligrosas en aspectos relacionados con la





clasificación de peligros, el etiquetado de mercancías para transporte y según el SGA, el rotulado de unidades de transporte, prescripciones de envases y embalajes y la normativa vigente en esta materia. Desde el mes de diciembre 2022 a octubre de 2023, se desarrollaron talleres regionales en las siguientes ciudades: Barrancabermeja y Pasto, con la participación de 72 funcionarios de entidades territoriales y 35 personas de empresas de transporte.

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

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

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

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

## **2. Fondo de Ascenso Tecnológico**

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



PBV, para un total de cuatro (4) subcuentas. Además, abre la posibilidad de constituir nuevas subcuentas para otros modos y modalidad de transporte.

Con apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo – BID se desarrolló una consultoría con recursos no reembolsables para la estructuración de este fondo, orientada a apalancar las inversiones para priorizar el uso de tecnologías de cero y bajas emisiones en la prestación del servicio de transporte público, mejora de la eficiencia energética y seguridad vial.

Dentro de los avances logrados con la consultoría, se ha identificado el dimensionamiento de necesidades de modernización para cada una de las subcuentas y los recursos necesarios para su modernización.

Para taxis y camiones livianos, se tiene en cuenta 3 escenarios:

- El escenario disruptivo del Plan Energético Nacional – PEN
- El escenario 600 mil vehículos eléctricos presentados en la Contribución Nacionalmente Determinada – NDC.
- El escenario ambicioso planteado por Mintransporte

### **3. Sistema de transporte público de pasajeros urbano y regional**

Se ha venido trabajando por la sostenibilidad de los sistemas de transporte público, con la financiación de 21 de ellos y el apoyo permanente a los entes gestores. Este respaldo se da a través de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible – UMUS, enfocada en la transición energética, de acuerdo con los pilares de este gobierno: promoción de energías limpias, sostenibles y eco amigables con el entorno y el medio ambiente.

Igualmente, se acompañó a las ciudades que no cuentan con cofinanciación, apoyándolos en la formulación y posterior ejecución de sus planes de desarrollo, para una mejor movilidad, que promueva los modos alternativos de transporte: caminar y bicicleta.

Se busca la priorización del transporte público para los viajes de mayor distancia, bajo los principios del Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS), política pública para consolidar territorios compactos, diversos, revitalizados,



con sistemas de transporte y movilidad de bajas emisiones, orientando al sector hacia una perspectiva incluyente, segura, saludable, garante de la equidad y la justicia social.

Se acompañaron las iniciativas para implementar buses eléctricos y patio talleres acordes con las necesidades de los territorios, como medios alternativos, eficientes y con probada optimización.

De manera permanente se apoyan a los municipios con equipos interdisciplinarios, para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos a través de una movilidad eficiente y segura.

El Grupo UMUS ha logrado adelantar importantes cooperaciones con el propósito y objetivo que tiene el Gobierno nacional con los proyectos de transporte público cofinanciados por la Nación y que se logren implementar mejoras en los sistemas existentes y apoyar nuevos sistemas en las diferentes ciudades del país, brindando a los ciudadanos sistemas de calidad, seguro y confortable para todos, tales como:

- Ejecución de la Fase II y III de la iniciativa TUMI e-bus Mission. Los resultados obtenidos son una herramienta de planeación de prefactibilidad para implementación de buses eléctricos en los proyectos de transporte SETP-SIVA de Valledupar y SITM-TransMetro de Barranquilla, herramienta que las ciudades puede aprovechar para contar con una contextualización local, un fortalecimiento de la capacidad técnica, la generación de conocimiento local y el escalamiento de proyectos de electrificación del transporte público.
- Elaboración de las guías de Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS), Negocios Colaterales y Captura de Valor del Suelo (CVS) en Sistemas de Transporte Público coordinado con Departamento Nacional de Planeación- DNP, con apoyo de GIZ. (Cooperación Técnica Alemana).
- Evento de Fuentes de financiación para el fortalecimiento de los sistemas de transporte público en el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, para los entes gestores de los Sistemas de Transporte, secretarías de movilidad y secretarías de planeación de los municipios.
- Estructuración técnica, legal y financiera "Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (FAT), definido por artículo 33 de la Ley 2169 de 2021" y modificada por el artículo 253 de la Ley 2294 de 2023 PND 2022- 2026.
- Proyecto piloto de operación de un bus eléctrico en la ciudad de Montería y Sincelejo.



- Se adquirió un software especializado en planificación de transporte multimodal de pasajeros software (“emme”) para la revisión de modelos de transporte y planeación del transporte en el ministerio de transporte.

De otra parte, y con base en la meta de implementación de los sistemas de transporte de pasajeros de acuerdo con los convenios de cofinanciación vigentes, durante los períodos indicados se han realizado los siguientes desembolsos:

1-mayo-2023 hasta 31- diciembre - 2023			
CIUDAD	ENTE GESTOR	SISTEMA	MONTO
SANTA MARTA	SETP Santa Marta	SETP	34.271.247.715,32
SOACHA II Y III	EMPRESA FERREA	SITM	84.165.740.987,00
MONTERIA	CIUDAD AMABLE	SETP	1.950.126.735,32
BOGOTA	METRO DE BOGOTA	SITM - FERREO	131.859.322.607,86
ARMENIA	AMABLE	SETP	4.490.995.607,00
POPAYAN	Movilidad Futura S.A.S	SETP	14.345.824.890,00
VALLEDUPAR	SIVA S.A.S	SETP	18.158.383.677,73
<b>TOTAL</b>			<b>289.241.642.220,23</b>
<i>Expresado en pesos corrientes</i>			

1-enero-2024 hasta 1- julio - 2024			
CIUDAD	ENTE GESTOR	SISTEMA	MONTO
BOGOTA	METRO DE BOGOTA	SITM - FERREO	135.742.542.117,00
BOGOTA - FUNZA - FACATATIVA	EMPRESA FERREA	FERREOS	172.837.556.579,00
NEIVA	TRANSFEDERAL	SETP	4.252.441.096,00
BOGOTA	TRANSMILENIO	SITM - FERREO	108.177.480.407,00



1-enero-2024 hasta 1- julio - 2024			
CIUDAD	ENTE GESTOR	SISTEMA	MONTO
SANTA MARTA	SETP Santa Marta	SETP	1.971.067.084,68
SINCELEJO	METROSABANAS	SETP	1.412.402.910,00
VALLEDUPAR	SIVA S.A.S	SETP	11.488.941.178,27
<b>TOTAL</b>			<b>435.882.431.371,95</b>
<i>Expresado en pesos corrientes</i>			

Fuente: Grupo UMUS, elaboración propia con base a las solicitudes entes gestores.

Estos desembolsos han permitido que, de acuerdo con los componentes elegibles, se avance en la implementación, funcionamiento, desarrollo de la infraestructura y entrada en operación de los sistemas de transporte, garantizando la ejecución de los proyectos.

#### **4. Sistemas Inteligentes de Transporte – Ciudades inteligentes**

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

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



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

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

## **Ciudades inteligentes**

El Ministerio de Transporte participa activamente en la iniciativa de ciudades inteligentes liderada conjuntamente con el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones (MINTIC). Para esto, el Ministerio de Transporte ha firmado dos convenios con las ciudades para dar apoyo técnico en movilidad inteligente. El primer convenio es con la ciudad de Manizales, en donde se ayudó a la puesta en operación del centro de control de movilidad; durante el presente año, se ayudó en la postulación de la ciudad al smart city award contests, en el cual, Manizales está como finalista por el proyecto desarrollado con MINTIC, y cuyo anuncio del ganador se dará el próximo año en Tailandia.

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

Finalmente, se ha venido avanzando en la implementación del Plan Nacional de ITS. Este año se han desarrollado dos grandes actividades: (1) la estandarización del servicio ITS para la gestión de incidentes y el avance en la estandarización de los servicios de gestión y control de flota y el servicio de información al usuario del transporte público. Así mismo, se estableció el plan para la estandarización de los servicios no estandarizados. (2) la definición de los datos



a utilizar en el sector transporte, para esto se reactivó la comisión intersectorial de ITS de tal forma que se puedan dar los diálogos y consensos a lugar.

## **5. Soluciones de movilidad urbana sostenible tipo cabecera “municipios”**

*Nuestra Ruta del Cambio. Transporte e infraestructura con sentido social y ambiental”* se constituye en la apuesta del sector de Transporte dentro del Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 “Colombia, potencia de la vida”. Se enfatiza en alcanzar el cierre de brechas en Colombia bajo los principios de equidad, cobertura y conectividad, a fin de garantizar el acceso de los colombianos a toda la oferta social del estado, a través del transporte y su infraestructura. Es así que bajo esta orientación se pretende implementar un cambio de paradigma hacia una movilidad urbana sostenible, segura y saludable en la perspectiva de la reconversión y la planificación de acciones que, articuladas con los demás instrumentos de planificación territorial y ambiental que conduzca a que los centros urbanos, independiente de su magnitud y características territoriales, adapten su entorno a los efectos del cambio climático.

- El Ministerio de Transporte avanza hoy en distintos frentes para consolidar, extender y coadyuvar a los **entes territoriales a coordinar y articular sus instrumentos propios de planificación con la visión de la movilidad urbana sostenible, segura y saludable** que, además de construir un conjunto de lineamientos técnicos, podrán contar con recursos y asistencia o acompañamiento por parte del Ministerio, para la implementación y el logro de cambios fundamentales en el ordenamiento territorial integral en la que la movilidad se constituya en un eje estructurador por excelencia.
- Por tal razón el Ministerio de Transporte suscribió con la Universidad Nacional – Facultad de Ingeniería- el convenio marco interadministrativo de cooperación No. 894 de 2023, cuyo objeto consiste en *“Aunar esfuerzos, capacidades, medios, experiencia, recursos técnicos, físicos, humanos y financieros que permitan articular entre las partes los conocimientos necesarios para adelantar los procesos de planificación, gestión, ejecución, implementación, articulación y seguimiento a los proyectos derivados de los compromisos asignados en el Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026, y los demás que se requieran para el cumplimiento y desarrollo de políticas públicas relacionadas, entre otras,*

con la movilidad ambientalmente sostenible, ascenso tecnológico, intermodalidad en el transporte”.



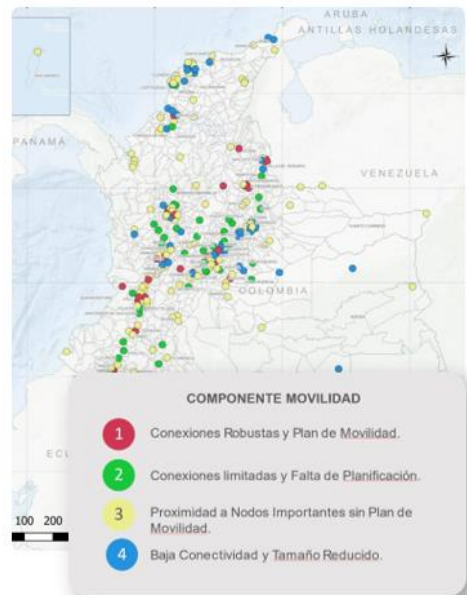
- A la fecha de han desarrollo dos convenios específicos, Fase 1A y Fase 1B, que priorizó a 259 municipios entre los cuales se encuentran grandes ciudades, intermedias y de menor categoría, en donde el 70% son municipios categoría 4, 5 y 6.

**La Fase 1A**, analizó los siguientes componentes para la clasificación y categorización para las 259 cabeceras municipales a partir de estos 8 componentes:

Movilidad	Ordenamiento Territorial	Ambiental	TICs
Económico	Demográfico	Social	Institucional

Donde se analizaron más de 440 variables para caracterizar a las cabeceras municipales priorizadas y generar conclusiones para cada componente. Después se seleccionaron más de 200 variables para generar una categorización para cada componente y una última a nivel global.





Clasificación municipios por componente movilidad  
Fuente: Convenio UNAL Fase 1A

Se generó una revisión de la lista de portafolio de soluciones de movilidad tipo preliminar que pudiesen emplearse en Colombia a nivel enfoques integrales multidisciplinares, de movilidad y productividad, de innovación y tecnología, de impacto ambiental, de bienestar y seguridad y justicia.

**La Fase 1B:** tuvo como objeto: Identificar y analizar las necesidades y potencialidades de las cabeceras municipales priorizadas en la fase anterior, formular las medidas de movilidad y construir un portafolio de soluciones tipo para fortalecer la movilidad urbana sostenible, segura y saludable.

Dentro de esta fase, se generó un análisis de 8 componentes diferentes para la creación de dichas medidas de movilidad que componen el portafolio. 1. movilidad urbana, 2. movilidad activa, 3. seguridad vial, 4. movilidad intermodal, 5. infraestructura, 6. ordenamiento territorial, 7. legal y capacidad institucional y 8. financiero.

1. Visiones y principios de ciudades sostenibles: donde se encontraron 40 estrategias de movilidad urbana sostenible para la planificación de tipologías de cabeceras municipales para la estructuración de proyectos y programas de movilidad diferencial.
2. Se generó una Herramienta para un mejor acompañamiento técnico con las entidades territoriales interesadas.

3. Se encontraron 236 necesidades y 228 potencialidades para 7 componentes de análisis de la movilidad urbana sostenible (movilidad urbana, movilidad activa, movilidad intermodal, infraestructura, seguridad vial, desarrollo urbano y del componente legal).
4. Se definieron más de 200 medidas y 157 restricciones para la creación y definición del PORTAFOLIO DE SOLUCIONES DE MOVILIDAD TIPO.
5. Se generó la estructuración del indicador de madurez para la implementación de medidas de movilidad para definir tipologías de acompañamiento y de portafolios que se acercaran a las realidades territoriales.

**La Fase 2** estaría encargada de la definición tipologías de solución específicas, el fortalecimiento, la formulación, estructuración y ejecución de proyectos de movilidad tipo en más de 23 áreas de trabajo que permitan mejorar la movilidad urbana sostenible en conjunto con las entidades territoriales, actores claves y la población para los municipios interesados y que priorizados estas actividades en sus planes de desarrollo territorial.

## **6. La Infraestructura resiliente y adaptada al cambio climático**

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

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

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

En ese sentido se ha logrado avanzar en los siguientes aspectos:

- Elaboración y trámite de la Resolución “Por la cual se adoptan el concepto de Corredor Geotécnico y los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial – LIVV para la gestión y desarrollo de proyectos de infraestructura vial en Colombia”
- En cuanto a la actualización de regulación técnica identificada como prioritaria para incorporar los LIVV, el Invías está próximo a suscribir un Convenio con la UPTC para la revisión y actualización del Manual de diseño geométrico de Carreteras, Manual de estabilidad de taludes y el Manual de drenaje para las carreteras.
- Desarrollo de una plataforma educativa sobre los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial, con el apoyo de World Wildlife Fund – WWF. El curso se montará en las páginas WEB de las entidades del sector y se realizarán socializaciones para darlo a conocer a todos los actores involucrados.
- Mesas de seguimiento para la implementación de los LIVV en el Proyecto piloto: mejoramiento del corredor El Retorno-Calamar, que contó con la participación del consorcio DSC, consorcio Ecovision 190, el Invías, Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente, WWF y la Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible.
- Sensibilización y capacitación de los LIVV para los equipos nuevos y directivos de la ANI, UPIT y el INVIAS
- Jornada de sensibilización y socialización con la academia para incluir en los programas académicos temas relacionados con los LIVV, sostenibilidad y resiliencia de la infraestructura

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



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

*Tabla 2: Proyectos en estructuración*

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

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

El 7 de noviembre por medio de la Resolución 47935 de 2023 se adopta la Estrategia de Protección Financiera para la Gestión del Riesgo de Desastres del Sector Transporte.

### **Protección de Fauna Silvestre en las carreteras**

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



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

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

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

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

## **9. Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible – PATIS**

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



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

Así mismo, se espera mejorar la prestación de los servicios en las áreas rurales, mediante el fortalecimiento de corredores fluviales, una red de aeropuertos regionales y soluciones alternativas de prestación de servicios, entre otras medidas.

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

Estas acciones demuestran el compromiso del sector transporte con la promoción de un transporte intermodal sostenible en la región amazónica, así como con la aplicación de medidas de infraestructura verde para fomentar la conservación y el desarrollo sostenible en dicha área.

## **7. Logística**

En el último año, registramos el aumento hasta de un 6% en la movilización de carga, con más de 135 millones de toneladas, en un poco más de 10 millones de viajes.



Esto es un factor muy importante para la competitividad nacional, que adicionalmente expresa el compromiso por seguir avanzando, con tecnología y sistemas de información confiables. En este sentido, durante el primer trimestre del 2024 más de 2000 empresas anotaron su información en el Registro Nacional de Carga.

La disciplina para reportar viajes municipales se ha multiplicado, creciendo en un 1.100 %. Seguimos adelante con eficiencia y las cifras lo demuestran. Trabajamos con las autoridades para acompañar con seguridad a los transportadores en Colombia, nuestra prioridad es preservar sus vidas al tiempo que brindamos un mayor desarrollo a nuestro país.

Los principales logros que se ha tenido desde el Grupo de Logística del Ministerio de Transporte se describen a continuación:

- Se inició el Piloto de mercancías peligrosas- RNDC, con el nuevo módulo, el generador de la carga podrá realizar el reporte de la mercancía en la remesa con la información de la mercancía a transportar; adicionalmente la empresa de transporte habilitada diligenciará la información requerida para dar cumplimiento a los parámetros del libro naranja y demás normatividad vigente.
- Piloto SIANCO- RNDC, que permitirá la interoperabilidad de interoperabilidad sistema XROAD de Tornaguías, Remesas y Manifiestos.
- Se aprobó el proyecto Registro operaciones férreas de carga, donde se diseñará e implementará un módulo para sistematizar las operaciones férreas, con el fin de formalizar y sistematizar la entrega de información de los operadores férreos y conocer los flujos de mercancía y usar la oferta de transporte férreo.

## **10. RUNT**

El Registro Único Nacional de Transito – RUNT es la plataforma tecnológica que permite registrar, actualizar, centralizar y validar información para la planificación, generación, adopción y monitoreo de políticas públicas del sector transporte. Para el periodo de análisis de este informe se han enfocado los esfuerzos en el seguimiento continuo a los contratos 617 y 604 de 2022 en:

- Modernización de la infraestructura tecnológica que soporta la nueva plataforma RUNT



- Nueva versión de la Plataforma RUNT
- Mejora continua a través de Controles de Cambio, adopción tecnológica de la normatividad y en general la coordinación con las áreas funcionales del Ministerio que, por competencia, permitan identificar, requerir y modernizar las funcionalidades del sistema de información RUNT principalmente las relativas a la planificación, conceptualización, diseño, implementación, administración, operación y mantenimiento del RUNT.
- Implementar el gobierno de los datos y buenas prácticas establecidas en el Plan Nacional de Infraestructura de Datos (PNID), que garantizan la disponibilidad de los datos para los controles en vía, peajes, SOAT, y en todos aquellos procesos de control que demanda el sector transporte.
- Interoperabilidad con diferentes actores a través del Contenedor de Servicios Estratégicos
- Liquidación exitosa de los contratos de concesión No. 033 de 2007 y 692 de 2022 declarándose las partes a paz y salvo por todo concepto.

Así mismo, para la modernización de la plataforma RUNT se han realizado las siguientes gestiones:

- Red de datos centralizada SDWAN: Implementación completa al 100% (balanceadores de carga, firewall, detección y control de amenazas).
- Red de datos distribuida SDWAN: De 303 canales de comunicación, quedan pendientes migrar 11.
- Centros de datos ON-Premise: Infraestructura instalada al 100% en Bogotá y Medellín.
- Plan de transición: Distribuido en 4 fases, incluye el desmonte de Morato y la migración de HQ-RUNT y las bases de datos de RUNTPRO, actualmente en curso en la etapa 2.
- Nube de AZURE: Servicios contratados en tres zonas geográficas; aloja servicios de capa media (presentación y aplicación) para RUNTPRO.
- Nube de OCI: Servicios contratados y disponibles en la nube de OCI. Actualmente, se está ejecutando el plan de migración de las bases de datos de Morato a OCI, así como en los dos centros de datos ON-Premise en una arquitectura tecnológica basada en EXADATA de Oracle.
- En proceso, Definición de los Kioskos a nivel nacional para prestar servicios al ciudadano.
- En proceso, disponer del personal (según demanda) idóneo en las Direcciones Territoriales con el fin de que brinden atención presencial
- Se adquirió y configuro la Herramienta de calidad de datos y se está realizando las mediciones de la calidad en producción





- Despliegue de las iteraciones 1, 2 y 3 en RUNT PROD (ambiente de producción)

#### Avance de Gestión para la Nueva Plataforma Runt

El sistema RUNT tiene dos objetivos principales: Garantía de la continuidad del servicio y de la operación de la solución tecnológica que derivo del contrato 033 de 2007 y la modernización de la plataforma para el aprovechamiento de los avances tecnológicos, cambio estructural a microservicios y consolidar un sistema adaptable a los procesos en aspectos de automatización basado en tecnologías de OpenShift, virtualización de trámites para simplificar los mismos, aplicación de las tecnologías de la cuarta revolución y el aprovechamiento de los datos a través de la analítica avanzada.

En ese sentido, la implementación de la nueva plataforma se realiza de manera gradual a través de iteraciones o paquetes funcionales. Una vez surtido el ciclo de vida de desarrollo de software (análisis, diseño, desarrollo, pruebas) y dentro de las instancias de entrega establecidas en el contrato. Dentro del seguimiento y control que realiza el Ministerio, el esfuerzo corresponde a garantizar desde los diferentes dominios de la estrategia de gobierno (gobierno, seguridad, monitoreo, interacción, trámites, uso y apropiación, datos e información, infraestructura TI) la aplicación de las mejores y buenas prácticas, revisión oportuna de las recomendaciones técnicas y jurídicas de la interventoría, y los requerimientos en materia de mejora de procesos tales como CMMI, aplicación metodología COSMIC, y renovación tecnológica para mitigar el impacto de la obsolescencia tecnológica del sistema legado HQ RUNT.

El sistema gestiona un promedio mensual de 2.500.000 de trámites a nivel nacional.

## 8. Avances en regulación de transporte

A continuación se relacionan las principales regulaciones expedidas por el Ministerio de Transporte desde julio del 2023 a junio del 2024.

No	Tema	Resolución	Objeto
1	Planilla Única de Viaje Ocasional	Resolución 20233040019085 de 12-05-2023 Resolución 20243040027705 de 20-06-2024	Planilla Única de Viaje Ocasional para los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, de Pasajeros por Carretera y Mixto, se incorpora el trámite con su respectiva tarifa en el Registro Nacional Automotor (RNA) del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y se dictan otras disposiciones.
2	Zonas diferenciales de transporte	Resolución 20233040019855 de 17-05-2023	Occidente del departamento Boyacá conformada por los municipios de: Maripí, Chiquinquirá, Saboya, Buenavista, La Victoria, Muzo, Otanche, Pauna, Quipama, Coper, San Pablo de Borbur.
		Resolución 20243040017345 - 24-04-2024	Toribio-Cauca
		Resolución 20243040021065 - 14-05-2024	Guamal-Magdalena
		Resolución 20243040026345- 13-06-2024	Onzaga, Santander
3	Vehículos Automotores de Emergencia	Resolución 20233040026535 de 27-06-2023	Determinación de las condiciones para el tránsito de vehículos de emergencia, requisitos para su conducción y condiciones asociadas a su registro.
4	Reglamentos técnicos	Resolución 20233040030835 de 21-07-2023	Prórroga la entrada en vigencia de los siguientes reglamentos técnicos: Llantas neumáticas nuevas, rencauchadas y de repuesto Cintas retrorreflectivas para uso en vehículos automotores y sus remolques Llantas neumáticas destinadas a motocicletas.
5	Facturación Electrónica - RNDC	Resolución 20233040035795 de 22-08-2023	Prórroga el plazo para el registro de Facturación Electrónica en el sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga - RNDC.

No	Tema	Resolución	Objeto
		Resolución 20243040006835 del 21-02-2024	Prórroga para los tenedores y propietarios hasta el 22 de agosto del 2025 plazo para el registro de Facturación Electrónica en el sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC.
6	Cofinanciación	Resolución 20233040050355 de 21-11-2023	Directrices para el reporte de información de la estructura de costos de operación y recaudo de los sistemas de Transporte cofinanciados por la Nación.
		Resolución 20243040018695-02-05-2024	Requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país.
7	Tablas de Avalúos 2024	Resolución 20233040051875 de 29-11-2023	Se establece la base gravable de los vehículos automotores para la vigencia fiscal 2024.
8	Circulación de vehículos combinados de carga	Resolución 20233040057375 de 21-12-2023	En diciembre de 2023 expedición de la resolución que comprende a las volquetas como unidad tractora en los vehículos combinados de carga, lo cual permite el fortalecimiento de la operación de transporte realizada con estos equipos que aportan a la competitividad del sector agrícola del país, lo cual es prioritario en el Plan Nacional de Desarrollo, por un periodo transitorio por 6 años (hasta 2029).
9	Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga	Resolución 20243040001165 del 16 de enero de 2024	Aumento del Reconocimiento Económico, en lo relacionado con el Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga.
10	Servicio diplomático o consular	Resolución 20243040002785 del 30 de enero de 2024	En enero de 2024, en atención a la solicitud realizada por la Embajada de España, se expidió la reglamentación frente a la creación de zonas de estacionamiento para uso exclusivo de vehículos de servicio diplomático o consular y el reconocimiento de licencias de conducción para dicho personal.
11	Rangos de precios OAT	Resolución 20243040003125 de 31 de enero de 2024	Se realiza el cambio de UVT a UVB a los rangos de precios al usuario para servicios prestados por los Organismos de Apoyo al Tránsito.
12	Permiso por Protección Temporal	Resolución 20243040024575 - 31-05-2024	Permitir que el Permiso por Protección Temporal (PPT) sea un documento de identificación válido para que los migrantes venezolanos puedan realizar los trámites asociados al tránsito, así como incluir la

No	Tema	Resolución	Objeto
			posibilidad de cambiar el número de cédula de extranjería o pasaporte por el número de PPT en el sistema RUNT, con el fin de garantizar el acceso efectivo.
<b>13</b>	Procedimiento de corrección de información de vehículos de carga	Resolución 20243040030995-05-07-2024	Procedimiento unificado para corregir y complementar la información migrada o registrada en el Sistema RUNT, de las características de los vehículos de transporte terrestre automotor de carga

Actualmente, se está trabajando en los siguientes proyectos de regulación:

	Proyecto
<b>1</b>	ZDT Prado-Tolima
<b>2</b>	Control del peso de los vehículos de transporte terrestre automotor de carga y se dictan otras disposiciones
<b>3</b>	Reglamento técnico aplicable a las llantas neumáticas para vehículos automotores, remolques y semirremolques
<b>4</b>	ZDT Líbano-Tolima
<b>5</b>	Prorroga de Reglamentos Técnicos Cintas y Cinturones
<b>6</b>	Tránsito urbano de carrozas eléctricas con fines turísticos en los municipios de categorías primera o especial del país
<b>7</b>	Capacidades y pesos brutos vehiculares para vehículos nuevos con capacidad de nueve (9) pasajeros en adelante, más el conductor, destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, Masivo y Especial que se fabriquen, ensamblen o importen al país, que se comercialicen para su operación en la red vial en el territorio nacional
<b>8</b>	Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico - FOPAT
<b>9</b>	Operador RUNT
<b>10</b>	ZDT Galán-Santander

	<b>Proyecto</b>
<b>11</b>	Mesa de Coordinación Interinstitucional para la Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial – Mesa CIMA
<b>12</b>	Decreto Fluvial
<b>13</b>	Manual de Señalización Vial de Colombia
<b>14</b>	Cambio de registro de persona natural a persona jurídica de los Centros de Enseñanza Automovilística- CEA en el RUNT
<b>15</b>	Curso básico obligatorio de capacitación para los conductores de vehículos de carga que transportan mercancías peligrosas
<b>16</b>	Modifica la Resolución 3256 de 2018, en relación al proceso de homologación de tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido
<b>17</b>	ZDT San Pedro - Sucre
<b>18</b>	ZDT Palmar- Santander
<b>19</b>	ZDT Curití- Santander
<b>20</b>	Parámetros para gestionar la suspensión y el reintegro de los aportes de cofinanciación de la Nación a los Sistemas Estratégicos de Transporte Público, así como, la redistribución de componentes cofinanciables para los Sistemas de Transporte Público de Pasajero
<b>21</b>	Maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada
<b>22</b>	Prórroga RT Sistemas de frenado
<b>23</b>	ZDT San Vicente de Chucuri-Santander

Proyecto	
24	Condiciones para la movilización en circunstancias de fuerza mayor o realización de eventos cívicos y deportivos del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera de radio de acción nacional y mixto en zonas de operación regional.
25	Decreto plazo de normalización
26	Requisitos del artículo 183 de la Ley 2294 de 2023, para la participación de la Nación en el Apoyo a la sostenibilidad de los sistemas de transporte público en operación, cofinanciados previamente por el Gobierno Nacional
27	Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB)
28	Contenidos generales que deben incorporar los cursos sobre normas de tránsito y educación vial

Adicional a los proyectos normativos expedidos y los que se encuentran en trámite, el ministerio de transporte se encuentra gestionando y desarrollando 61 proyectos de transporte y tránsito, dentro de los cuales se mencionan a continuación los más relevantes:

**DECRETO ESTÍMULOS PARA TAXIS ELÉCTRICOS:** Tiene como objeto permitir inclusión de nuevas tipologías vehiculares de taxis acordes con el mercado, crear factor de calidad dentro de la estructura tarifaria de la modalidad, para la financiación de la subcuenta del FOPAT y permitir el ingreso de taxis eléctricos sin agotar estudios de necesidades de equipos.

**MODIFICACIÓN CAPÍTULO 8 DECRETO 1079 DE 2015 - MIXTO YIPAO:** Busca promover el desarrollo y consolidación de la modalidad, formular políticas orientadas a Proteger el Patrimonio Cultural Mueble de la Nación (vehículos Yipao) y brindar a los usuarios un servicio de transporte que satisfaga sus nuevas necesidades de movilización.

**DECRETO TERMINALES DE TRANSPORTE:** Definir las condiciones y requisitos mínimos para la autorización de la infraestructura de las Terminales de Transporte Terrestre de Pasajeros y habilitación de los operadores de los servicios conexos y complementarios que se desarrollan en la misma.



**DECRETO TRANSPORTE FERROVIARIO:** Modernizar la metodología de acreditación de los requisitos que deben exigirse a quienes soliciten la habilitación, y en lo posible, asegurar que las empresas ferroviarias que suscriban contratos de concesión u otros contratos, por los que les corresponda administrar vías de ferrocarril de propiedad del Estado, deban cumplir con requisitos similares, y además, deban colaborar con las autoridades en la verificación del cumplimiento de los requisitos por parte de los terceros prestadores de servicios ferroviarios cuyo material rodante circule por los corredores ferroviarios administrados por estos contratistas.

**ORGANISMOS DE TRÁNSITO Y ORGANISMOS DE APOYO:** Revisión integral de la normatividad aplicable a los organismos de apoyo al tránsito en el territorio nacional (CDA, CIA, CEA, CRC y CALE), con el fin de actualizar su reglamentación; así como, como lo relacionado con los organismos de tránsito para el registro, clasificación y funcionamiento de estos, en cumplimiento del Plan Nacional de Desarrollo.

**OPTIMIZACIÓN SISTEMAS AUTOMÁTICOS, SEMIAUTOMÁTICOS Y OTROS MEDIOS TECNOLÓGICOS PARA LA DETECCIÓN DE PRESUNTAS INFRACCIONES AL TRÁNSITO (SAST):** Definición de las tecnologías que permitan fortalecer el control con énfasis en la capacidad de detección de infracciones para la imposición de órdenes de comparendo SOAT, revisión técnico mecánica.

**TRANSPORTE COMUNIDADES INDIGENAS:** Teniendo en cuenta las necesidades de infraestructura vial de las comunidades indígenas, se propone definir y regular los criterios para el transporte en comunidades indígenas, que va desde la creación de las empresas de transporte como la prestación adecuada del servicio para estas comunidades, lo cual se enmarca como un hito para el sector transporte.

**INICIATIVA LEGISLATIVA ACTUALIZACIÓN CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE:** Se apoyará el trámite legislativo para expedir una ley que actualice y modifique la Ley 769 de 2002, con el fin de armonizar la normativa a la realidad actual del sector y la armonización con las políticas en materia de seguridad vial en el país, respetando el debido proceso, así como, la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.



**INFORME POLICIAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (IPAT):** Teniendo en cuenta las nuevas dinámicas de la movilidad activa, la micromovilidad, la seguridad vial y las variables de enfoque de género y diferencial, mercancías peligrosas que son necesarias para mejorar la trazabilidad de los siniestros viales, es necesario actualizar el Informe Policial de Accidentes de Tránsito.

**AUTORIDAD REGIONAL VALLE DEL CAUCA:** Se reconoce como Autoridad Regional de Transporte al Esquema Asociativo Territorial RPG-ART-ASOVC del Valle del Cauca, se define el área de influencia.

**DECRETO MERCANCÍAS PELIGROSAS:** Actualización normativa para equiparar el Transporte de mercancías peligrosas a estándares internaciones para modificar el Decreto 1079 de 2015.

**MANUAL METODOLÓGICO CABLE:** Actualización del manual metodológico para proyectos de transporte de Cable.

**LICENCIA DE CONDUCCIÓN DIGITAL:** La Ley 2251 de 2022 en el Artículo 6 modificó el Artículo 17 de la Ley 769 de 2002 estableciendo "La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control, y podrá ser presentada desde cualquier dispositivo tecnológico portátil.

**ADOPCIÓN PIGCCS TRANSPORTE:** Resolución adopción Plan Integral de Gestión del Cambio Climático para el sector transporte (PIGCCS Transporte).

**REGLAMENTOS TÉCNICOS:** Facilitar el cumplimiento de los requisitos técnicos adoptados por parte de los actores involucrados, en el marco de la prevención de posibles siniestros, lesiones o muertes de los ocupantes de vehículos y demás actores viales.

## 1. En Transporte

### 1.1. Proyectos de reforma a los reglamentos de las modalidades de transporte terrestre.





Se diseña, elabora e inicia la socialización de la propuesta de reforma al reglamento de pasajeros por carretera (intermunicipal) con base en los siguientes lineamientos:

- a. Implantación de Tecnología
- b. Fortalecimiento de las empresas
- c. Sostenibilidad de Servicio
- d. Mejora del servicio para el ciudadano (calidad, costo, aseguramiento).
- e. Apoyo social (cooperativas, población étnica)
- f. Respeto de garantías laborales

### 1.2. Convenio Bogotá-Soacha

Se obtienen acuerdos entre La Nación-Municipio de Soacha-Distrito Capital para que se formule un medio de decisión de la controversia que data de 1998 en relación con el parque automotor que se desplaza entre Bogotá y Soacha. La extensión del acuerdo de 2013 y la decisión de contratar un estudio técnico que defina de manera definitiva y en el contexto de la Región Metropolitana, el esquema de prestación del servicio permitirá en el corto plazo que se superen las diferencias y las dificultades que todas las partes han asumido por la colisión de competencias derivada de la expansión urbana no planificada entre Bogotá y Soacha.

## 2. En Tránsito

### 2.1. Reforma a las condiciones de conformación y operación de organismos de tránsito.

Los organismos de tránsito desarrollan una función muy importante para la sociedad. Sin embargo, en la mayoría de los casos esa función, que es la génesis por la cual el Estado interviene en el tránsito, no se desarrolla realmente. En efecto, organismos de tránsito centran su atención de su personal y la dedicación de la mayor parte de su tiempo a trámites de tránsito y a atender asuntos de multas, pero no poseen generalmente medios de control (más del 60% de los organismos de tránsito no tiene siquiera agentes de tránsito), ni tiene profesionales en cantidad suficiente para analizar temas como la congestión, la siniestralidad, la demarcación y señalización, los impactos urbanos por el



crecimiento del parque automotor y los derivados de la aparición de nuevas infraestructuras.

Se inició ya el proceso para revisar las condiciones de autorización de los organismos de tránsito de manera que haya una relación entre la población del organismo de tránsito y la cantidad de personal técnico y profesional que en las diversas áreas debe estar al servicio de este.

## 2.2. Reforzamiento del control

Se expide una circular que desarrolla las obligaciones de todo municipio para tener agentes de tránsito y una autoridad que decida las investigaciones. En Colombia existen alrededor de 270 organismos de tránsito, pero sólo una tercera parte de ellos tiene agentes de tránsito, por lo que el Congreso expidió la ley 2197 (reforma al artículo 7 del Código de Tránsito y la Ley 1310 sobre policía de tránsito) en la cual señala la obligación de todo municipio para tener agentes de tránsito para controlar y vigilar las vías. A través de la circular externa 20234000000677 se desarrollan los aspectos prácticos para que los municipios puedan hacer la solicitud de registro de su personal de agentes y de su inspector de tránsito -o de policía con funciones de tránsito- y pueda iniciar actuaciones convencionales para quienes se desvían del cumplimiento de las normas de tránsito.

***Implementación el gobierno de los datos y buenas prácticas establecidas en el plan nacional de infraestructura de datos (PNID), para garantizar la disponibilidad de los datos para los controles en vía, peajes, soat y otros aspectos de ti.***

Para el Gobierno de los datos a través de la mesa de trabajo entre las partes Ministerio de Transporte, Concesión RUNT 2.0 S.A.S. y la Interventoría se realiza seguimiento a los criterios de aceptación con los cuales la Concesión demuestra periódicamente el cumplimiento de las obligaciones del Dominio Gobierno establecidas en el Apéndice 3 Etapa Operativa.

Se realizan mesas de trabajo para la actualización del COTTDS, Manual de las condiciones técnicas con los diferentes actores.

### ***Interoperabilidad con diferentes actores a través del contenedor de servicios estratégicos***

Cobra vital importancia la implementación del Contenedor de Servicios Estratégicos. En ese sentido, el Apéndice 4 Contenedor de Servicios establece una arquitectura a alto nivel para la infraestructura técnica que soportará el contenedor de servicios estratégicos del Ministerio de Transporte.

Con el objetivo de definir la arquitectura de detalle de los servicios de bases de datos y de aplicaciones que apalancarán la operación y el suministro de información, inicialmente planteados a través de Servicios Web o WebServices; se estudiaron seis (6) alternativas de arquitectura de contenedor (5 por parte del concesionario y 1 por parte de la oficina de TIC del Ministerio de Transporte) desde las diferentes perspectivas Técnico, jurídico y financiero) se consolida el costo-beneficio de cada alternativa. Se considera replicación multicloud para el motor de base de datos objetivo del paso entre la nube de Oracle a la nube en Azure, así como la selección de datos asociados a los servicios web que se llegaren a implementar en el contenedor para garantizar la confiabilidad y criterios de la seguridad de los datos.

Por lo anterior, se establecieron diferentes mesas de trabajo entre el Ministerio de Transporte, la concesión RUNT 2.0 y la interventoría de la concesión para acordar:

- Diseño de seguridad compacto y sin fugas.
  - Seguridad de la información, confidencialidad, privacidad y tratamiento de datos personales y sensibles derecho al habeas data.
  - Seguridad informática: Configuración segura de los diferentes componentes en nube dispuestos en el contenedor.
- Optimización de los recursos tecnológicos, en la etapa inicial del contenedor de servicios, que dependen del tiempo de desarrollo de los servicios web, la definición del marco de interoperabilidad del contenedor, las guías y protocolos asociados, así como la suscripción de acuerdos por parte del Ministerio de Transporte con las entidades o actores que intercambiaran datos en el CSE.
- Definición de responsabilidades para la administración de la infraestructura del contenedor.



## ***Controles de cambio***

Los controles de cambio priorizados son:

### **1. Planilla electrónica de despacho de pasajeros por carretera (PED)**

La Planilla de despacho es un documento que se genera a la salida de un vehículo de transporte público colectivo de pasajeros por carretera nacional (intermunicipal). Contiene los datos básicos de la empresa, origen, destino, recorrido, número de planilla, los datos del vehículo, datos del conductor(es), información necesaria para hacer control en vía y definir política pública en el movimiento de pasajeros por carretera.

Actualmente está en la revisión de casos de uso, etapa previa a la aprobación de la estimación de costo y tiempo.

### **2. Registro nacional de empresas de transporte internacional pasajeros y carga. "RNET Internacional"**

Tiene como objetivo implementar en la plataforma RUNT el proceso de solicitud y expedición de permisos de transporte internacional de carga y pasajeros. Hace parte del programa de virtualización y racionalización de trámites.

RNET INTERNACIONAL se puso en producción en junio de 2024, según lo establecido en el cronograma.

RNET INTERNACIONAL carga, en etapa de estimación de costo y tiempo; se está evaluando la ampliación del plazo toda vez que depende de la aprobación del costo por parte de un tercero experto, en proceso de contratación.

### **3. APP de transporte FASE I**

Tiene como objetivo crear una plataforma integradora de múltiples servicios de transporte, que le permita al usuario conocer y utilizar los servicios disponibles de transporte de manera eficiente, categorizando los servicios de acuerdo con el perfil: Taxista, Ciudadano, empresa.

Se encuentra en evaluación de la necesidad para formalizar el requerimiento; no se ha radicado control de cambios.



#### **4. Modificación del registro de maquinaria amarilla que incluye nuevos actores y trámites relacionados.**

Aplicar lo establecido en la Resolución 1068 del 23 de abril de 2015 - Resolución 20223040045292 compilatoria de trámites de 2022, "Por medio de la cual se reglamenta el Registro Nacional de Maquinaria Agrícola Industrial y de Construcción Autopropulsada y se dictan otras disposiciones"

Se encuentra en resolución en proceso de aprobación, para poder radicar el control de cambios.

#### **5. Migración de empresas y vehículos de radio de acción municipal, distrital y metropolitano al registro nacional de empresas de transporte "RNET" (Piloto)**

Realizar la migración de la totalidad de las empresas y su parque automotor de radio de acción municipal, distrital y metropolitano al registro nacional de empresas de transporte de servicio público RNET.

Inicialmente se debe hacer el levantamiento de la información (piloto), deben ser identificados y enviados a realizar el proceso de migración por parte de los Organismo de Tránsito, Empresas de Transporte, Direcciones Territoriales y Alcaldías, de acuerdo como sea el caso.

Se encuentra en etapa de requerimiento en etapa de estimación de costo y tiempo.

#### **6. Levantamiento de IPAT - Ley 2283 de 2023**

Implementación de la ley 2283 de 2023, en cuanto a no validación de IPAT en choques simples para la cancelación de matrícula.

Se implementó por mesa de ayuda la atención de los casos. El desarrollo del software, se encuentra en etapa de estimación de costo y tiempo.

#### **7. Homologación de los vehículos triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido.**

Aplicación de la Resolución 3256 de 2018. "Por la cual se reglamenta el proceso de homologación de los vehículos triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido y se dictan otras disposiciones."



Se encuentra pendiente por parte del Grupo de Regulación la expedición del acto administrativo correspondiente.

### **8. Presencialidad del RUNT a nivel nacional**

Inicialmente se planteó como alcance permitir el acceso a más ciudadanos y usuarios al sistema RUNT, mediante puntos físicos atendidos por personal capacitado en RUNT o de autogestión, para lograr más trámites y la eficiencia en los tiempos de atención.

La secretaria general está definiendo el alcance del proyecto para poder estructurar el requerimiento y radicar el control de cambios.

### **9. Ajuste proceso de Normalización**

Es necesario ajustar la funcionalidad diseñada en el sistema RUNT, para adelantar el proceso de normalización del registro inicial de los vehículos de carga con omisión, de acuerdo con lo señalado en el Decreto 1079 de 2015, modificado por el Decreto 632 de 2019 y en la Resolución 3913 de 2019, compilada en la Resolución 20223040045295 del 4 de agosto de 2022.

Se encuentra pendiente la aprobación de la estimación del costo.

### **10. Licencia de conducción digital – Implementación**

Tiene como objetivo implementar la licencia de conducción digital en Colombia.

#### **Programa de modernización y proceso de normalización.**

En los siguientes cuadros se presentan las cifras de vehículos postulados y desintegrados durante el periodo comprendido de este informe, en el marco del Programa de modernización del Parque Automotor de Carga, reglamentado por la Resolución 5304 de 2019, compilada en la Resolución 20223040045295 del 4 de agosto de 2022, *"Por medio del cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte"*, adicionada y modificada por la Resoluciones 20223040065295 del 31 de octubre de 2022 y 20243040001165 del 16 de enero de 2024.

### Vehículos desintegrados

Año/Alternativa	Desintegración por Pérdida Total	Desintegración con fines de Reconocimiento o Económico	Desintegración con fines de Reposición	Desintegración con fines de Reposición y Reconocimiento o Económico	Total
<b>2023</b>	32	73	94	436	<b>635</b>
<b>2024</b>	54	885	58	400	<b>1.397</b>
<b>Total</b>	<b>86</b>	<b>958</b>	<b>152</b>	<b>836</b>	<b>2.032</b>

Fuente: Grupo de Reposición Integral de Vehículos

### Vehículos postulados

Año/Alternativa	Desintegración por Pérdida total	Desintegración con fines de Reconocimiento Económico	Desintegración con fines de Reposición	Desintegración con fines de Repo y Reconocimiento Económico	Total
<b>2023</b>	60	116	182	589	947
<b>2024</b>	66	1.326	115	492	1.999
<b>Total</b>	<b>126</b>	<b>1.442</b>	<b>297</b>	<b>1.081</b>	<b>2.946</b>

Fuente: Grupo de Reposición Integral de Vehículos

En cuanto al beneficio económico otorgado a los propietarios de los vehículos de carga, postulados a las alternativas del programa que contemplan el pago de Reconocimiento Económico, se tiene el siguiente balance, en el mismo periodo:

Año	Valor	N° beneficiarios
<b>2023</b>	\$ 36.204.532.462	677
<b>2024</b>	\$ 47.791.111.218	516
<b>Total</b>	<b>\$ 83.995.643.680</b>	<b>1.193</b>

Fuente: Grupo de Reposición Integral de Vehículos

De igual manera, de acuerdo a lo establecido en la Resolución 5304 de 2019, compilada en la Resolución 20223040045295 del 4 de agosto de 2022, durante el periodo comprendido entre el 1 de mayo de 2023 y el 1 de julio de 2024, se generó la autorización para el registro inicial de 3.257 vehículos, con Peso Bruto Vehicular superior a 10,5 toneladas, distribuidos de la siguiente manera:

Ingreso vehículos	Desintegración física destrucción total o pérdida caso fortuito o accidente de tránsito con fines de reposición	Desintegración física total con fines de reposición	Desintegración física total con fines de reposición y reconocimiento económico	Modernización 15%	Total
<b>2023</b>	13	78	469	1.351	<b>1.911</b>
<b>2024</b>	11	45	344	946	<b>1.346</b>
<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>123</b>	<b>813</b>	<b>2.297</b>	<b>3.257</b>

Fuente: Grupo de Reposición Integral de Vehículos

### Actualización y ajustes régimen Normativo

En esta materia es importante destacar la estructuración y expedición de los siguientes actos administrativos, relacionados con el programa de modernización del parque automotor de carga.

- Resolución No. 20243040001165 del 16 de enero de 2024, con la cual se incrementaron los incentivos económicos para los vehículos de servicio público que se desintegren en desarrollo del programa de modernización, en especial para los casos de reposición con automotores que operen con tecnologías limpias o de bajas emisiones (gas, eléctricos, etc.), con el fin de promover e incentivar el acceso al programa y la adquisición de nuevos vehículos.
- Resolución No. 20243040030995 del 05 de julio de 2024, por medio de la cual se modificó la Resolución 6765 de 2020, con el propósito de agilizar y facilitar la corrección de la información de los vehículos de carga en el sistema RUNT y de esta manera, incrementar las postulaciones al programa de modernización y en consecuencia la ejecución de recursos del mismo, así como los procesos de normalización de los vehículos que presentan omisión en el registro inicial.
  - a. *Grupo Homologaciones y Avalúos.*
    - Insumo Técnico para Proyecto de resolución Homologación de vehículos clase Tricimóvil no motorizados y de pedaleo asistido para transporte público de pasajeros.
    - Insumo Técnico para Proyecto de resolución homologación de vehículos clase Cuadriciclos eléctricos para el servicio público, particular y oficial de carga.



- Publicación del proyecto de Resolución aumento de Peso Bruto Vehicular (PBV) para vehículos de transporte de pasajeros con capacidad superior a 9 pasajeros, incluidos los de transporte masivo (Articulados y Biarticulados).

*Epígrafe: "Por la cual se establecen de manera transitoria capacidades y pesos brutos vehiculares para vehículos nuevos con capacidad de nueve (9) pasajeros en adelante, más el conductor, destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, Masivo y Especial que se fabriquen, ensamblen o importen al país, que se comercialicen para su operación en la red vial en el territorio nacional"*

- Publicación del proyecto de Resolución para la fabricación y operación de coches eléctricos para uso turístico.

*Epígrafe: "Por la cual se adiciona el Capítulo 15 al Título 5 de la Resolución 20223040045295 del 2022 'Por medio del cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte' en lo relacionado con el tránsito urbano de carrozas eléctricas con fines turísticos en los municipios de categorías primera o especial del país"*

**b. Grupo de Transporte Internacional y Multimodal**

- Reactivación de Transporte Internacional entre la República de Colombia y la República Bolivariana de Venezuela.
- Durante el periodo comprendido entre el 01 de mayo de 2023 y el 01 de julio de 2024, el Grupo de Transporte Internacional y Multimodal efectuó la expedición de las siguientes autorizaciones:

<b>AUTORIZACION</b>	<b>No. De autorizaciones expedidas entre el 01/05/2023 al 01/07/2024</b>
Expedición de Permisos Originarios	18
Expedición de Documentos Únicos de Transporte Terrestre Turístico	10
Inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal	11

Fuente: Grupo de Transporte Internacional y Multimodal, elaboración propia

- Implementación de la estrategia de racionalización de trámites Habilitación de vehículos para el transporte internacional de pasajeros por carretera

*c. Grupo de Transporte Terrestre*

Zonas Diferenciales

Las zonas diferenciales son aquellas que tienen como fin garantizar las condiciones de accesibilidad, seguridad, promover la formalización del servicio de transporte público y garantizar a los pobladores los servicios de tránsito en un municipio y/o grupos de municipios, donde no existan sistemas de transporte cofinanciados por la Nación y no sea posible la normal prestación del servicio de transporte público en las condiciones de la normativa vigente y aplicable.

En este entendido, se realizaron jornadas de Asistencia Técnica y mesas de trabajo virtuales por la plataforma TEAMS sobre el tema de Zonas Diferenciales para el Transporte, Decreto 1079 de 2015, excepciones contempladas en el Decreto 1079 de 2015, de forma conjunta con el Ministerio de Educación-Subdirección de Permanencia y Equidad, además de los entes gubernamentales de los municipios así:

En el periodo de mayo a diciembre de 2023 se celebraron 21 jornadas de asistencia técnica y mesas de trabajo con entidades territoriales Zonas Diferenciales de Transporte:

<b>No.</b>	<b>MUNICIPIO</b>	<b>DEPARTAMENTO</b>	<b>FECHA</b>
1	GIGANTE	HUILA	11/05/2023
2	PUTUMAYO	PUTUMAYO	6/06/2023
3	ETC SANTANDER	SANTANDER	14/06/2023
4	TIBIRITÁ	CUNDINAMARCA	14/06/2023
5	GUACAMAYAS	BOYACA	15/06/2023
6	DOS QUEBRADAS	RISARALDA	29/06/2023
7	TIBIRITÁ	CUNDINAMARCA	29/06/2023
8	CURITI	SANTANDER	26/07/2023
9	INIRIDA	GUAINIA	1/08/2023
10	ETC SANTANDER	SANTANDER	22/08/2023
11	ETC SANTANDER	SANTANDER	31/08/2023
12	PUTUMAYO	PUTUMAYO	5/09/2023
13	URRAO	ANTIOQUIA	20/09/2023
14	URRAO	ANTIOQUIA	26/09/2023
15	ETC TOLIMA	TOLIMA	1/11/2023
16	TUMACO	NARIÑO	8/11/2023

No.	MUNICIPIO	DEPARTAMENTO	FECHA
17	CORDILLERA	NARIÑO	16/11/2023
18	MRA	AMAZONAS	21/11/2023
19	CUMBITARA	NARIÑO	22/11/2023
20	CORDILLERA	NARIÑO	30/11/2023
21	POLICARPA	NARIÑO	6/12/2023

Por su parte en lo corrido de la vigencia 2024 se realizaron 16 jornadas, las cuales se relacionan a continuación:

No.	MUNICIPIO	DEPARTAMENTO	FECHA
1	Ipiales	Nariño	30 enero de 2024
2	Pivijay	Magdalena	6 febrero de 2024
3	Provincia comunera Santander (16 municipios): Chima, Confines, Contratación, El Guacamayo, Galán, Gambita, Guadalupe, Guapota, Hato, Oiba, Palmar, Palmas Del Socorro, Simacota, Socorro, Suaita	Santander	13 febrero de 2024
4	Provincia García Rovira (12 municipios): Capitanejo, Carcasí, Cerrito, Concepción, Enciso, Guaca, Macaravita, Málaga, Molagavita, San Andrés, San José De Miranda, San Miguel	Santander	14 febrero de 2024
5	Provincia Guanentá (18 municipios): Aratoca, Barichara, Cabrera, Cepita, Charalá, Coromoro, Curití, Encino, Jordán, Mogotes, Ocamonte, Paramo, Pinchote, San Gil, San Joaquín, Valle De San José, Villanueva.	Santander	15 febrero de 2024
6	Provincias Soto Norte, Provincia Metropolitana, Provincia Yarigües (18 municipios): Bucaramanga, El Playón, Floridablanca, Girón, Lebrija, Los Santos, Rionegro, Santabárbara, Tona, Zapatoca, California, Chareta, Matanza, Suratá, Vetas, Tona., Barrancabermeja, Betulia, Puerto Parra, Puerto Wilches, Sabana De Torres, San Vicente De Chucuri, Rionegro, Simacota.	Santander	20 febrero de 2024
7	Provincia Vélez (18 municipios): Aguada, Albania, Barbosa, Bolívar, Chipatá, El Peñón, Florián, Guavatá, Güepsa, Jesús María, La Belleza, La Paz, Landázuri, Puente Nacional, San Benito, Santa Helena De Opón, Sucre, Vélez.	Santander	21 febrero de 2024



No.	MUNICIPIO	DEPARTAMENTO	FECHA
8	Cartago	Valle del Cauca	5 marzo de 2024
9	Quinchía	Risaralda	5 marzo de 2024
10	Ortega	Tolima	20 marzo de 2024
11	Remolino	Magdalena	11 abril de 2024
12	El Encano (Pasto-Nariño)	Nariño	23 abril de 2024
13	Gobernación del Valle del Cauca	Valle del Cauca	29 abril de 2024
14	Pasto	Nariño	2 mayo de 2024
15	Pinillos	Bolívar	30 mayo de 2024
16	Neira	Caldas	25 junio de 2024
<b>TOTAL MUNICIPIOS: 95</b>			

Fuente: elaboración propia subdirección de transporte

En el anexo 1 se relacionan las resoluciones expedidas desde el Grupo de Transporte Terrestre del Ministerio de Transporte en los diferentes modos durante este periodo.

#### Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi.

La Subdirección de Transporte a través del Grupo de Transporte Terrestre ha recibido solicitudes de incremento de la capacidad transportadora en el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual en Vehículos Taxi para dar visto bueno en los términos del Decreto 1079 de 2015 Capítulo 3, las cuales no han sido aprobadas por parte del Ministerio de Transporte

#### Zonas Diferenciales Para El Transporte

A la fecha de corte de este informe, esta dependencia, ha interactuado con 103 municipios del país, quienes han mostrado diversos intereses: para ser declarados ya sea como Zona Diferencial para el transporte escolar, para consultar sobre el proceso de postulación a zonas diferenciales para el transporte de acuerdo con el **Decreto 746 del 28 de mayo de 2020** - Zona Diferencial para el transporte y/o el tránsito, así como para acceder a excepción contemplada en la **Ley 2033 del 27 de julio de 2020**, "por medio de la cual se dictan disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte



escolar en zonas de difícil acceso”, ley que se encuentra actualmente en proceso de reglamentación por parte del Ministerio de Transporte-Grupo de Regulación del Viceministerio de Transporte-VMT, por ende con esta normatividad (Ley 2033 de 2020) no se ha hecho ninguna autorización hasta tanto salga la respectiva reglamentación.

Con corte a la fecha, han sido declaradas como zonas diferenciales para el transporte, con el objeto de la prestación del servicio de transporte escolar, 5 zonas avaladas por el Ministerio de Educación:

No.	MUNICIPIO	DEPARTAMENTO	RESOLUCIÓN	FECHA
1	Occidente de Boyacá- Municipios de: Maripí, Chiquinquirá, Saboya, Buenavista, La Victoria, Muzo, Otanche, Pauna, Quipama, Coper, San Pablo De Borbur	Boyacá	20233040019855	17-05-2023
2	Toribío	Cauca	20243040017345	24-04-2024
3	Guamal	Magdalena	20243040021065	14-05-2024
4	Onzaga	Santander	20243040026345	13-06-2024
5	Galán	Santander	20243040029365	26-06-2024

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA SUBDIRECCIÓN DE TRANSPORTE

#### Procesos de adjudicación de rutas a través de concursos (Resolución 6184) y por Iniciativa de las empresas (Ley 2198)

El Ministerio De Transporte, a través del Decreto 087 de 2011 fue facultado y se le atribuyeron entre otras funciones, la de “participar en la creación del manejo, planes y programas de desarrollo económico y social del país” y “Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte y la infraestructura de los modos de su competencia”, es por eso, que la Entidad como máxima autoridad en materia de transporte en Colombia, ha publicado distintas normas encaminadas a garantizar la prestación de servicio de transporte en las distintas modalidades y a impulsar la economía de la nación a través del sector transporte.

Puntualmente en materia de pasajeros por carretera, el Ministerio de Transporte a partir de 2018, reglamentó la adjudicación de servicios mediante concursos de rutas mediante la Resolución 6184 de 2018, donde se establece la metodología, etapas y procesos a desarrollar en dichos concursos.



Así mismo, atendiendo las consideraciones de la Ley 2198 de 2022, expedida por el Congreso, y en aras de aportar en la reactivación económica del país, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 20223040045615 de 2022, en la cual se establece la metodología y condiciones para solicitar un permiso de operación de rutas de transporte público por iniciativa de las empresas.

### Otorgamiento de Permisos de Operación De Rutas por La Resolución 6184 de 2018

En aras de dar cumplimiento a lo establecido en el Decreto 2189 de 2016, el cual incluyó dentro de las funciones de la Subdirección de Transporte “expedir los actos administrativos en relación con los de homologaciones, habilitación, permiso de operación, adjudicación, negación, modificación, reestructuración, revocatoria de rutas y horarios; capacidad transportadora; declaratoria de vacancia o abandono rutas y horarios; de empresas de transporte automotor pasajeros y mixto y de los demás modos de su competencia.”, la Ministra de Transporte expidió la Resolución 6184 de 2018, para establecer el procedimiento y las reglas para la adjudicación de rutas y horarios en el servicio de transporte de pasajeros por carretera.

Según lo anterior, la Subdirección de Transporte desde 2019 ha adelantado procesos para adjudicar rutas, para 72 rutas distribuidas en 16 concursos hasta la fecha.

### Cable y Férreo

Durante el período correspondiente se participó activamente al análisis y la revisión de las solicitudes presentadas por empresas interesadas en renovar el permiso de operación del transporte público ferroviario de pasajeros, así como en obtener habilitaciones para esta modalidad de transporte, tanto en el transporte de pasajeros como de carga.

Este proceso ha requerido una revisión detallada de la documentación y requisitos necesarios según el marco normativo vigente de parte del GTT.

Resoluciones proyectadas, aprobadas y notificadas para el transporte por cable.

No.	Razón Social - Operador	Resolución Permiso Operación	Fecha
1	Asociación Cable Aero de Manizales	No. 20243040003215	01/02/2024
2	Asociación Cable Aero de Manizales	No. 20243040003215	01/02/2024
3	Metrocali	No. 20233040022075	31/05/2024
4	Corporación Parque Nacional Del Chicamocha	No. 20233040030515	18/07/2023
5	Corporación Parque Nacional Del Chicamocha	No. 20233040023055	06/06/2023
6	Teleférico a Monserrate S.A.	No. 003923	INDEFINIDA
7	Transmicable – Consorcio Transdev Chile	No. 0005855	19/15/2018
8	Corporación las Lajas	No. 20243040011935	21/03/2024
9	Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburra Ltda. "Metro de Medellín Ltda."	No. 20243040010805	14/03/2024
10	(MEGABUS S.A.) Metro Cali Acuerdo de RTEestructuración	No. 20233040052805	04/12/2023
11	Terminales de Transporte de Medellín S.A.	No. 20233040031145	24/07/2023

Resoluciones proyectadas, aprobadas y notificadas para el transporte ferroviario

No.	Empresas	No. Resolución Permiso de Operación	Fecha
1	CNR - CI Colombian Natural Resources	20233040015005	20/05/2024
2	Coopsercol Ltda	20243040010355	15/08/2024
3	Tren Turístico de la Sabana Turistren	20243040021945	12/02/2025
4	CI PRODECO	20233040027145	30/06/2024
5	Consorcio CTSA-INGERAL	20243040020625	05/11/2024
6	Transferport	20243040021955	07/07/2024



#### *d. Subdirección de Tránsito*

### **Cobro del 35% a los Organismos de Tránsito por derechos de tránsito**

Importante resaltar que el procedimiento de cobro del 35 % se encuentra reglamentado mediante la Resolución No. 0006611 del 27 de diciembre del 2019, "Por la cual se adecua el Reglamento Interno del Recaudo de Cartera del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones".

Así mismo, mediante la Resolución No. 0002492 del 12 de julio del 2017, "Por la cual se hacen unas delegaciones y se dictan otras disposiciones" se delega a la Subdirección de Tránsito para realizar el proceso de cobro del recaudo correspondiente del 35%, de los valores que deben ser transferidos por los Organismos de Tránsito al Ministerio de Transporte por concepto de costos inherentes a la facultad de asignar series, códigos y rangos de la especie venal respectiva.

En concordancia con lo anterior, el cobro del 35%, es un proceso conjunto y coordinado con otras dependencias, así:

**Grupo de Ingresos y Cartera:** encargada de emitir la liquidación de cada una de las vigencias de los organismos de tránsito a nivel nacional, una vez se identifique las inconsistencias entre los valores establecidos en el acto administrativo (expedido por el concejo municipal o asamblea departamental, según corresponda) que fijan las tarifas de tránsito y las tarifas cargadas y actualizadas en el sistema RUNT.

**Subdirección de Tránsito:** recibe el reporte del Grupo de Ingresos y Cartera con sus respectivas liquidaciones, procede a elaborar los actos administrativos iniciales de cobro.

Así mismo, es la encargada de atender las peticiones, modificaciones y/o aclaraciones solicitadas, tramita los recursos interpuestos en vía administrativa y quejas presentadas por los diferentes organismos de tránsito.

**Grupo Notificaciones:** notificar los actos administrativos emitidos por la subdirección de tránsito y elaborar los certificados de ejecutoria de cada expediente.





**Grupo de Jurisdicción coactiva:** Encargada de iniciar y llevar a su culminación el cobro coactivo una vez los actos administrativos se encuentran en firme y son remitidos por la subdirección de tránsito, expedientes que son enviados, debidamente foliados y organizados según la norma técnica de archivo.

Por lo anteriormente expuesto, se procede a exponer la estadística de los expedientes gestionados por parte de esta subdirección hasta la fecha:

EXPEDIENTES RECIBIDOS	VALOR TOTAL	EXPEDIENTES ENVIADOS AL GRUPO DE JURISDICCION COACTIVA	VALOR TOTAL
1956	\$ 91.430.504.497	1623	\$ 76.155.107.197,00

A la fecha, se encuentra un total de 100 expedientes pendientes por trámite de acto administrativo de cobro inicial, correspondientes a diferentes vigencias entre los años 2009 al 2020, por valor de **NUEVE MIL OCHOCIENTOS QUINCE MILLONES SETECIENTOS SESENTA Y SEIS MIL CIEN** pesos (\$9.815.766.100,00) M/CTE.

Así mismo se encuentran en custodia y en trámite, aproximadamente 70 expedientes, los cuales comprenden recursos de reposición y devoluciones realizadas por el Grupo de Jurisdicción Coactiva, sujetos a modificaciones y/o aclaraciones.

De otra parte, se relacionan 112 expedientes de OT que estando en custodia de la Subdirección de Tránsito fueron cancelados por parte de los OT (102 expedientes) y 10 que fueron revocados; por un total de **MIL CUARENTA Y CINCO MILLONES TRESCIENTOS OCHENTA Y OCHO MIL CINCUENTA** pesos (\$1.045.388.050,00) M/CTE

De otra parte, se informa que con corte del 28 de abril al 10 de julio de 2024, se realizó la elaboración de 27 resoluciones; las cuales corresponden a 10 elaboraciones de correcciones y/o modificaciones de expedientes devueltos por el Grupo de Jurisdicción de Coactiva y las restantes a cobros iniciales. Consideramos importante informar que al momento no han sido remitidos al Grupo de Coactiva teniendo en cuenta que varias de ellas no han cumplido el



termino para ser enviados al Grupo de Notificaciones para la elaboración del certificado de ejecutoria.

En este momento se encuentran 9 expedientes en el grupo de notificaciones (5 cobros iniciales y 4 expedientes con devolución) para el proceso de elaboración de certificado de ejecutoria y posteriormente él envió correspondiente al grupo de Coactiva.

Finalmente se precisa que en este reporte no se encuentran contemplados los recursos de reposición que se seguirán recibiendo, por parte de los Organismos de Tránsito, con ocasión a los actos administrativos iniciales que faltan por elaborar y los que se encuentran en proceso de notificación; así como tampoco, las devoluciones y/o observaciones que se puedan presentar por el grupo de Jurisdicción Coactiva, frente a los expedientes remitidos.

#### Aprobación en el SISCOONMP sistema de información de conductores que transportan mercancías peligrosas:

- Solicitudes aprobadas desde el 24/06/2024 al 30/06/2024 (total 15)

#### Autoridades de tránsito que requieren registro en RUNT para la asignación de rangos de comparendos:

- Desde el 10/04/2024 a el 10/06/2024 (total 1, Municipio de Guatapé)

#### Autorización de Cierres fluviales

En cumplimiento de lo establecido en el Decreto 087 de 2011, la Subdirección de Tránsito tiene como función expedir resoluciones autorizando el cierre fluvial de ríos y embalses para la realización de diferentes eventos.

En tal sentido, en el periodo materia del presente informe se expidieron las siguientes autorizaciones de cierres fluviales:

- Embalse Calima – Inspección Fluvial Calima – Salvajina, 5 cierres
- Embalse Guatapé – Inspección Fluvial El Peñol – Guatapé, 6 cierres
- Embalse Prado - Inspección Fluvial Girardot, 2 cierres 5 cierres
- Quebrada Yahuaraca – Inspección Fluvial Leticia, 1 cierre
- Rio Magdalena – Inspección Fluvial de Girardot, 5 cierres

Trámites relacionados con vehículos de Seguridad del Estado

La Subdirección de Tránsito funge como Organismo de Tránsito para los vehículos de seguridad del Estado, en la actualidad con aproximadamente 60 mil vehículos, de los cuales se han entregado 4640 carpetas al Organismo de Tránsito de Bogotá, conforme a lo establecido en la Resolución 12379 de 2012 y se encuentran listas para entregar 9837 carpetas, quedando las correspondientes a 55.000 vehículos.

Trámite de duplicidad de placas

De conformidad con la Resolución 10378 de 2012, compilada en la Resolución 20223040045295 del 4 de agosto de 2022, se atendieron los siguientes trámites de duplicidad de placa en el periodo materia del presente informe:

SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	FEBRERO
Atendidos	Atendidos	Atendidos	Atendidos	Atendidos
7	4	3	2	1

ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	TOTAL
Atendidos	Atendidos	Atendidos	Atendidos	
4	7	7	4	39

Trámites de Tránsito con el Permiso por Protección Temporal para migrantes venezolanos:

- Se expidió la Resolución 20243040024575 del 31 de mayo de 2024 “Por medio de la cual se modifica y se adiciona a la Resolución Única Compilatoria de Tránsito 20223040045295 de 2022 en lo relacionado con el Permiso por Protección Temporal y se dictan otras disposiciones”.
- Se construyó de manera conjunta con el operador del sistema RUNT, el procedimiento temporal para que los Organismos de Tránsito realicen la



solicitud para la actualización de datos de inscripción de personas naturales ante el RUNT con el Permiso por Protección Temporal.

Trámites y procesos en materia de tránsito en el Departamento de San Andrés Providencia y Santa Catalina, específicamente en relación con:

- Migración de Información de vehículos al sistema RUNT, matriculados antes de la implementación de dicho sistema – El Organismo de Tránsito se encuentra migrando los vehículos con las facturas SIREV que tenían disponibles.
- Matricula de Vehículos de servicio público de pasajeros y carga, servicio particular y público de carga y demás clases de vehículos - Se expidió la circular 20244000000227 del 18-4-2024
- Homologación de Licencias de Conducción expedidas en el Departamento – Se homologó la totalidad de las licencias.

Asignación de Rangos de comparendos a los Municipios:

- Teniendo en cuenta lo dispuesto en la Circular Externa 20221300000277 del 26 de diciembre de 2023 expedida por el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte y lo señalado en la Circular Externa No. 20234000000677 del 9 de noviembre de 2023, se expidió la Circular 20244000000257 el día 8 de mayo de 2024 con el procedimiento para la implementación circular 20234000000677 del 9 de noviembre de 2023.
- Se expidió la Resolución No. 20243040025625 del 07 de junio de 2024 con la cual fue autorizada la inclusión de nuevas siglas para placas de servicio Diplomático, Consular y de Misiones Especiales, facilitando las necesidades actuales para el desarrollo de las relaciones diplomáticas.

## **9. Seguridad vial**

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ha venido implementando la “Estrategia Pedagógica Territorial para mejorar habilidades, conocimientos, destrezas y percepciones en seguridad vial en el marco de la corresponsabilidad y la cultura del autocuidado”, en relación al corte del período evaluado hemos logrado llegar a 191.467 actores viales, ubicados en los 32 departamentos a través de la siguiente oferta institucional:

<b>Oferta institucional</b>	<b>Descripción de la oferta</b>	<b>Cantidad de participantes</b>	<b>Cantidad Departamentos</b>	<b>Cantidad De Municipios</b>
Acciones de formación	Comprende el desarrollo de acciones, por parte de expertos de la ANSV, para realizar talleres, sensibilizaciones, orientaciones, capacitaciones a la sociedad civil en general en temas asociados a la seguridad vial, desde el marco de la corresponsabilidad y el autocuidado.	29.282	34	291
Bicidestrezas 2.0	Programa que busca promover la protección de ciclistas en el contexto de la movilidad desde un enfoque de corresponsabilidad, el autocuidado.	43.261	23	63
Bicidestrezas para niñas, niños y adolescentes	Es una iniciativa para mejorar habilidades de conducción preventivas sobre la bicicleta para promover desplazamientos más seguros en niños, niñas y adolescentes.	24.635	22	59
Carga destrezas	Es un proceso que contempla la realización de acciones vivenciales y de validación de destrezas en la conducción, especialmente en vehículos pesados de transporte de carga o de pasajeros, en los departamentos definidos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), para fortalecer hábitos, conductas y comportamientos seguros en la vía.	17.373	13	24
Escuela virtual de aprendizaje	Es un espacio con recursos educativos digitales para los distintos actores viales: usuarios de la vía, autoridades y entidades aliadas, instituciones educativas, empresas, etc. Estos recursos son de uso abierto y hacen parte del programa "Formación y educación en seguridad vial" de la ANSV.	11.872	21	27
Ruta Nacional	Es una feria pedagógica itinerante con una serie de actividades experienciales en seguridad vial. Se desarrolla en jornadas de 2 días de duración en cada municipio. Incluye temáticas como: revisión preoperacional de la motocicleta; elementos de protección personal para ciclistas y motociclistas; promoción del uso de elementos reflectivos y luces, promoción del autocuidado, del uso de cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil; evaluación práctica de las habilidades de conducción de motociclistas; acompañante, entre otras.	44.469	17	69

Oferta institucional	Descripción de la oferta	Cantidad de participantes	Cantidad Departamentos	Cantidad De Municipios
Moto destrezas 2024	Es un programa que busca instruir de manera particular a quienes hacen uso estos vehículos como herramienta de trabajo en temas de normatividad, percepción del riesgo, elementos de protección, técnicas de conducción y fortaleza de habilidades.	20.575	En desarrollo	En desarrollo
<b>Total</b>		<b>191.467</b>		

Adicional se implementó la **estrategia de intervención a municipios**, la cual establece una articulación entre la pedagogía, el control y el seguimiento en las intervenciones realizadas a los municipios priorizados. A continuación, se detalla el objetivo principal de cada eje señalado:

- **Pedagogía:** Acciones territoriales enfocadas a construir una cultura de la seguridad vial desde la institucionalidad, pero con la participación de todos los actores viales del territorio priorizado, con el fin de establecer un mapa de riesgos y un plan de acción que permita a la ANSV intervenir puntos críticos en sitios priorizados.
- **Control:** Intervención interinstitucional orientada a identificar y gestionar las causales de la ineficacia operativa y administrativa, reflejadas en la poca efectividad de los controles, así como en la gestión ineficiente de comparendos impuestos a infractores: a mayor eficiencia en la gestión de comparendos impuestos, menor tasa de muertes por siniestros.
- **Seguimiento:** Formulación de un diagnóstico y un plan de mejoramiento acordado con el ente territorial para el sostenimiento de acciones encaminadas a la prevención de siniestralidad, no solo desde la gestión administrativa y operativa, sino también desde las tácticas de intervención en puntos críticos y de pedagogía con todos los actores viales.



Durante 2023, la selección de los municipios a intervenir se basó en la tasa de mortalidad por cada 100,000 habitantes, los municipios intervenidos fueron:

Armenia	Neiva	Riohacha
Ibagué	Pasto	Villavicencio
Inírida	Pereira	Yopal
Montería	Popayán	

Para 2024, además de intervenir en los municipios con las tasas más altas de mortalidad, se incluyeron ciudades bajo los siguientes criterios:

- Intervención en municipios con altos valores absolutos de muertes por siniestros viales, para fortalecer las capacidades locales y potenciar impactos significativos en la reducción de fatalidades debido a su tamaño.
- Intervención diferencial en municipios que han requerido apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) o que tradicionalmente no han contado con apoyo estatal para mejorar su siniestralidad vial, promoviendo así una cobertura nacional de los programas institucionales.
- Adicional, se empezaron a incluir intervenciones en municipios cercanos a los seleccionados, para optimizar el despliegue logístico y operativo del equipo de la entidad, aumentando así la cobertura de los programas, e incluyendo a más municipios.
- Los Municipios intervenidos son:

Departamento	Municipio	Obligatoriedad PLSV (Res. 583 de 2023)
Antioquia	Medellín	SI
Antioquia	Barbosa	SI
Antioquia	Bello	SI
Antioquia	Envigado	SI
Antioquia	Guarne	SI
Antioquia	Itagüí	SI
Antioquia	La Ceja	SI
Antioquia	Marinilla	SI
Atlántico	Barranquilla	SI

Departamento	Municipio	Obligatoriedad PLSV (Res. 583 de 2023)
Atlántico	Baranoa	NO
Atlántico	Puerto Colombia	SI
Atlántico	Soledad	SI
Archipiélago de San Andrés	San Andrés	SI
Bolívar	Santa Rosa	NO
Cauca	Popayán	SI
Casanare	Yopal	SI
Casanare	Aguazul	NO
Cesar	Valledupar	SI
Cesar	La Paz	NO
Chocó	Quibdó	SI
Córdoba	Montería	SI
Córdoba	Chinú	NO
Córdoba	Lorica	SI
Córdoba	Sahagún	SI
Córdoba	San Antero	NO
Guainía	Inírida	SI
Huila	Neiva	SI
La Guajira	Riohacha	SI
La Guajira	Albania	NO
La Guajira	Fonseca	SI
La Guajira	Maicao	SI
Magdalena	Santa Marta	SI
Magdalena	Pueblo Viejo	NO
Meta	Villavicencio	SI
Nariño	Pasto	SI
Nariño	Ipiales	SI
Putumayo	Mocoa	SI
Putumayo	Puerto Asís	SI
Putumayo	Villa garzón	NO
Quindío	Armenia	SI
Risaralda	Pereira	SI
Santander	San Gil	NO



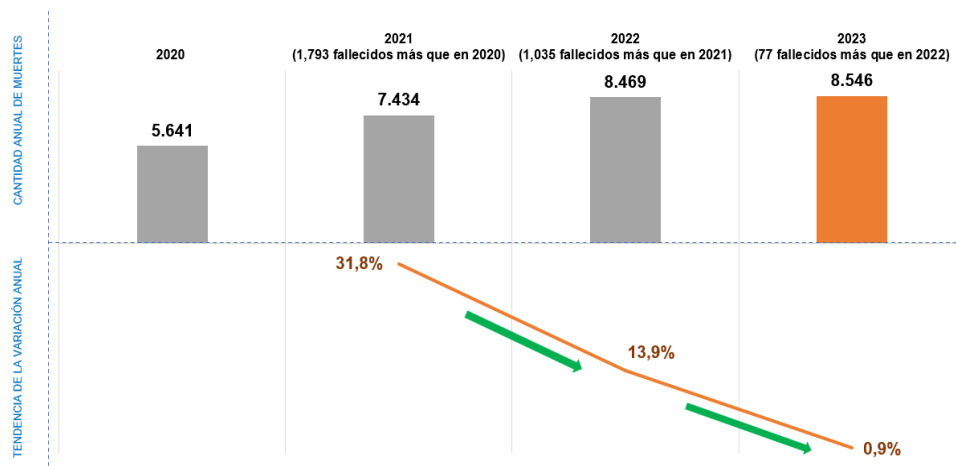


Departamento	Municipio	Obligatoriedad PLSV (Res. 583 de 2023)
Sucre	Sincelejo	SI
Tolima	Ibagué	SI
Valle del Cauca	Cali	SI
Valle del Cauca	Candelaria	SI
Valle del Cauca	Cartago	SI
Valle del Cauca	Dagua	NO
Valle del Cauca	El Cerrito	SI
Valle del Cauca	Guadalajara de Buga	SI
Valle del Cauca	Obando	NO
Valle del Cauca	Tuluá	SI

En relación a la disminución de fallecidos por siniestros viales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) como resultado de la ejecución de Programas, Proyectos, Planes y Estrategias, logró a fines de 2.023 contener el crecimiento exponencial que se traía por pérdida de vidas humanas para los períodos evaluados 2021 vs. 2020 y 2022 vs. 2021, dicho resultado se puede evidenciar en el gráfico denominado “Cantidad de víctimas fatales por siniestros viales en Colombia”

Gráfica 1: Cantidad de víctimas fatales por siniestros viales en Colombia

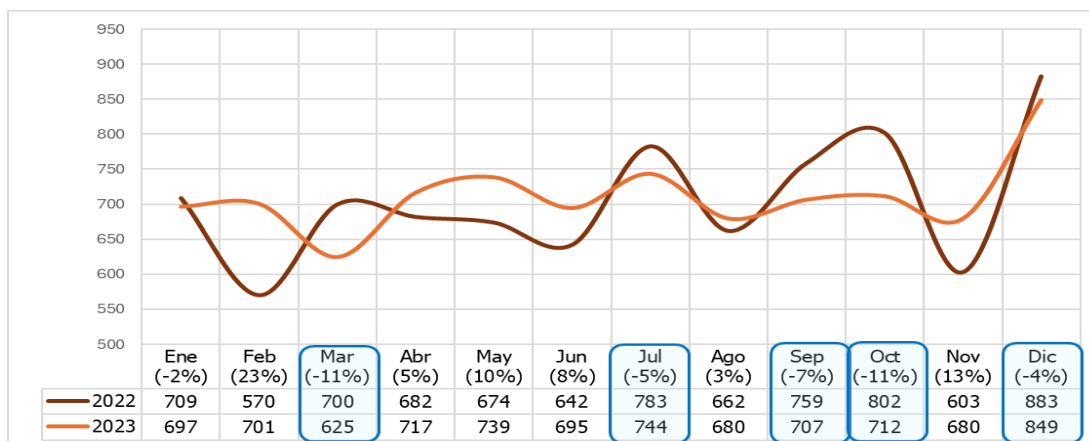
Datos definitivos (2020 – 2023)



**Fuente:** Cálculos realizados por el ONSV a partir de los datos recibidos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

Al evaluar de forma desagregada (Mensual), la tendencia del registro de víctimas fatales por siniestros viales comparando la vigencia 2023 vs 2022, se observa que en cinco (5) meses del año (marzo, Julio, septiembre, octubre y diciembre), se logró impacto positivo en salvamento de vidas humanas, dicho resultado se puede observar en el gráfico denominado "Cantidad de víctimas fatales por siniestros viales en Colombia - Resultados definitivos (2020 – 2023)".

*Gráfica 2: Cantidad de víctimas fatales por siniestros viales en Colombia  
Resultados definitivos (2020 – 2023)*

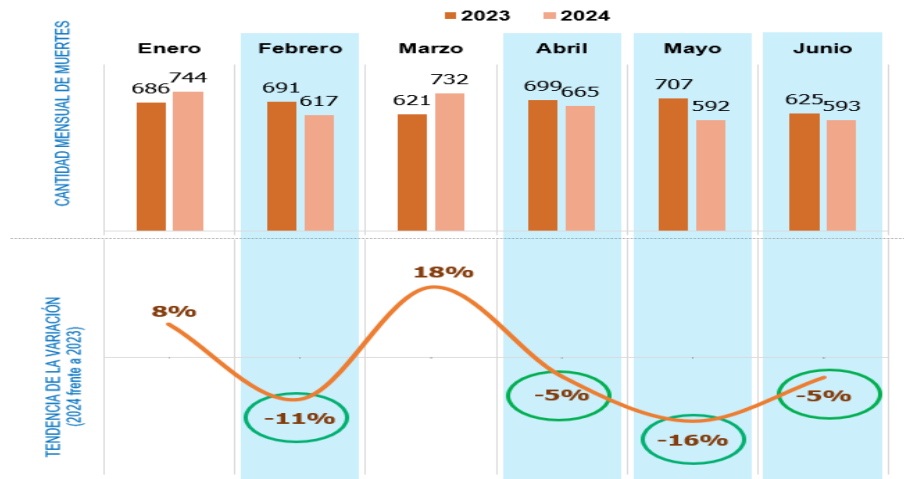


**Fuente:** Cálculos realizados por el ONSV a partir de los datos recibidos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

En relación al período comprendido (enero a junio de 2.024 vs. Enero a junio de 2.023) y de acuerdo a la data preliminar compartida por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF), la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), ha logrado salvar 86 vidas humanas en el territorio nacional, lo cual equivale a un -2% en mortalidad por siniestralidad vial. Lo acá expuesto se puede observar en el gráfico denominado “Cantidad de víctimas fatales por siniestros viales en Colombia - Resultados preliminares (2023 – 2024)”.

Así mismo, se puede observar que la intensidad en ejecución de Programas, Proyectos, Planes y Estrategias misionales en 2.024 está teniendo un impacto positivo, especialmente en el segundo trimestre del año (abril a junio), donde como resultado se han logrado salvar 181 vidas humanas, lo equivalente a una reducción del -9% en mortalidad por siniestros viales en el país. Lo acá expuesto se puede observar en el gráfico denominado “Cantidad de víctimas fatales por siniestros viales en Colombia - Resultados preliminares (2023 – 2024)”.

Gráfica 3: Cantidad de víctimas fatales por siniestros viales en Colombia  
Resultados preliminares (2020 – 2023)



**Fuente:** Cálculos realizados por el ONSV a partir de los datos recibidos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

A continuación se presentan los principales avances durante el último año de gestión:

- i. Implementación de la “Estrategia Pedagógica Territorial”, para mejorar habilidades, conocimientos, destrezas y percepciones en seguridad vial en el marco de la corresponsabilidad y la cultura del autocuidado”.
- ii. Implementación de la “Estrategia Intervención a Municipios”, a través de esta iniciativa se ha realizado un seguimiento intenso en relación a la disminución de fallecidos por siniestros viales en los municipios intervenidos, cuyos resultados son:

Municipio	2022	2023	Variación
Armenia	69	56	-19%
Ibagué	94	83	-12%
Pasto	71	68	-4%
Popayán	71	69	-3%
Villavicencio	135	132	-2%
Riohacha	47	46	-2%



Neiva	70	72	<b>3%</b>
Yopal	62	64	<b>3%</b>
Montería	105	111	<b>6%</b>
Pereira	90	96	<b>7%</b>

**Fuente:** Cálculos realizados por el ONSV a partir de los datos recibidos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

- Armenia fue la ciudad intervenida donde hubo mayor impacto por salvamento de vidas humanas, **(13) personas.**
  - En el conjunto de municipios intervenido en 2023, se tuvo un impacto de (17) vidas humanas salvadas, lo equivalente a una reducción del -2% en fallecidos por siniestros viales.
  
- iii. **En la línea de control de movilidad integral,** se elaboró un mapeo de actores viales, el cual ha permitido empezar un aprestamiento con el sector academia (Universidades y Colegios), de carga y pasajeros, empresas distribuidoras de motos, bicicletas (a gasolina y eléctricas) y patinetas. A partir de este mapeo hemos logrado realizar (74) relacionamientos de los cuales (13) han sido actividades en Terminales de Transporte de Pasajeros, Plantas de Producción de Cementeras, en vía con acciones de Puntos Seguros y capacitaciones de manera virtual.
  - Los temas trabajados en las actividades incluyen toda la oferta institucional de la Entidad, dentro de ella se encuentran: Capacitaciones en Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV), Sensibilizaciones a conductores de vehículos de pasajeros y de carga con temas de Gestión de la Fatiga, Gestión de la Velocidad, Gestión Dinámica del Riesgo, Cumplimiento de normas, programa de Moto Destrezas, Revisión del labrado de las llantas, revisión de la temperatura de los frenos.
  
- iv. **En la línea de control de cumplimiento a las normas de tránsito,** se identificó de (263) áreas de intervención en vía nacional con altos índices de siniestralidad, con fundamento en información procesada por el Observatorio Nacional de Seguridad vial (ONSV). Dichos tramos fueron socializados a todas las autoridades de tránsito en el territorio para el mes de mayo y se dispuso de un DRIVE en Excel



para el reporte de controles, teniendo de mayo a la fecha 499 controles programados. En algunos se acompañó a la autoridad en territorio Logrando realizar a la fecha 103 Acciones por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

- v. Durante el presente año se ha logrado un reporte por parte de las autoridades de control operativo de (605) controles en vía, pedagógicos, preventivos y sancionatorios.
- vi. Vinculación de 95 miembros a la Red de Observatorios Territoriales, que beneficia a 110 entidades territoriales (departamentos y municipios).
- vii. Se han desarrollado diferentes tableros de control para Organismos Nacionales y a nivel de territorio como DITRA; y aplicativos para la recolección y visualización en tiempo real de estadísticas y análisis espaciales de eventos de tránsito para los diferentes programas de las direcciones misionales de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), especialmente para los proyectos de Moto destrezas, Bicidestrezas, y para la recolección de información desde los territorios.
- viii. Se creó un programa de Alertas permanentes en Waze, los cuales se suben mensajes en la plataforma Waze alusivos al cuidado de la vida en la vía y la seguridad vial en los sitios críticos de alta siniestralidad y contribuir a una conducción más segura y consciente. Esta carga individual de mensajes desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) se realiza de forma constante.
- ix. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y el Ministerio de Transporte adoptaron mediante resolución 20243040022485 del 21-05-2024, la "Metodología para el diseño, instalación y selección de sistemas de contención vehicular" por medio del cual se establecen los criterios de diseño y selección para la implementación de sistemas de contención vehicular, entre las cuales se encuentran las barreras longitudinales, los amortiguadores de impacto, y lineamientos para la localización de rampas de emergencia, así como otros casos especiales.



- x. Expedición de la Resolución 20233040025995 “por la cual por la cual se adopta la Metodología para el establecimiento de la velocidad límite en vías colombianas”.
- xi. Expedición de la Resolución 20233040025895 “por la cual se reglamenta la implementación de los Planes de gestión de la velocidad para municipios, distritos, áreas metropolitanas y departamentos”.
- xii. Socialización de los lineamientos mencionados a 1.467 profesionales vinculados a entidades del sector transporte, autoridades de tránsito, administradores de la infraestructura vial, academia y actores de interés.

## **10. Enfoque diferencial**

### **Género**

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

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



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

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

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

En cuanto al pilar del cuidado como una apuesta de corresponsabilidad del Comité Sectorial de Género, desde la Agencia Nacional de Infraestructura, Instituto Nacional de Vías y el Ministerio de Transporte en sintonía con la Ley





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

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

Durante el último año en gestión se ha logrado:

- Primera versión Documento Maestro de la estrategia nacional de abordaje de violencia sexual en el transporte público y movilidad activa
- Inclusión del módulo de género en el anuario nacional de transporte. Transporte en cifras 2023.
- Resolución 20233040028715 del 8 de julio de 2023. Protocolo Prevención, Atención y Medidas de Protección de todas las formas de violencia contra las mujeres y basadas en género y por cualquier tipo de discriminación y violencia y/o acoso laboral en el ámbito laboral y contractual del Ministerio de Transporte

## **Discapacidad**

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



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

- Adoptar estrategia para fortalecer la adaptabilidad, la accesibilidad y la seguridad vial en la infraestructura de transporte a cargo del INVIAS con enfoque diferencial. A cargo de INVIAS.
- Brindar acompañamiento técnico para incorporar las condiciones de movilidad de las personas mayores en los estudios de movilidad y hacer seguimiento a su implementación. A cargo del Ministerio de Transporte.
- Brindar asistencia técnica para la aplicación de tarifas diferenciales y/o subsidios para las personas mayores en el transporte público de pasajeros y hacer acompañamiento a su implementación. A cargo del Ministerio de Transporte.
- Adelantar un estudio que permita identificar las barreras de movilidad que afectan la seguridad vial de actores con movilidad reducida e identificar estrategias que sean efectivas para mitigar dichas barreras y mejorar las condiciones de seguridad vial con enfoque de accesibilidad universal, que incluya estrategias con enfoque diferencial. A cargo de la ANSV.
- Realizar proyectos de infraestructura de transporte que incluyan criterios de accesibilidad universal. A cargo de INVIAS.
- Por otro lado, se expidió la circular externa 20224000000287 del 29 diciembre del 2022 con asunto: Solicitud de información - Accesibilidad del Servicio de transporte.
- Se expidió circular externa No 20234200000167 del 28 de abril de 2023, dirigida a los organismos de tránsito y de apoyo al tránsito, con las directrices y socialización de la Resolución No. 20223040030355 del 31 de mayo de 2022.
- Se logró obtener dos capacitaciones sobre cultura sorda dictadas por el ISOR debido a la entrada en vigencia de la resolución No. 20223040030355 del 31 de mayo de 2022, las cuales se realizaron de manera virtual los días 29 y 31 de mayo del presente año y se contó con la participación de organismos de apoyo al tránsito de distintas zonas del país, así como el acompañamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

## IV. FORTALECIMIENTO DEL VINCULO CON EL CIUDADANO: PRIORIZANDO EL TERRITORIO

---

### 1. Trabajo con regiones

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

- Se viene trabajando en las priorizaciones con la Federación de Municipios y de Departamentos, identificando tramos ya intervenidos.
- Se incluyó la priorización como ruta de trabajo y requisito para el impacto regional de los proyectos
- Se trabajó en el proyecto tipo vía terciaria para simplificar viabilizaciones, trabajando en reuniones con la oficina de Proyectos Tipo del DNP y con el INVIAS, buscando incluir las nuevas tecnologías que trabajó el INVIAS donde se desprenden 49 especificaciones técnicas. Para éste, se va a trabajar en la definición de la metodología para empezar a estructurar el proyecto tipo.
- Se trabaja articuladamente con el DNP, a quien se le presentó el plan, y se programan reuniones con control y seguimiento, así como con verificación de requisitos, para que la priorización de los corredores viales sea uno de los requisitos para viabilizar los proyectos.
- Se realizan capacitaciones a Entes Territoriales
- Se realiza capacitación a interventores.
- Se seguirá insistiendo en visita a los proyectos (Regionales)
- Se incluyo en la página del MT la priorización de los corredores
- Se incluyo en la página del MT la "Guía de estructuración de Proyectos"
- Exigir interventoría en EyD para proyectos de mayor cuantía y en proyectos a ejecutarse en vías secundarias - Hacer bolsa para E y D de los proyectos que se encuentran priorizados (Regionales) – Presentar proyectos como sector



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

## **Regalías**

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

A la fecha se han emitido 566 pronunciamientos técnicos correspondientes a 251 proyectos, de los cuales 81 proyectos cuentan con concepto favorable y suman un valor de 1,12 billones de pesos, 170 proyectos se continúan trabajando con las entidades para lograr ser llevados ante el OCAD para la asignación de recursos.

## **Obras por Impuestos**

Durante el periodo del 20 jul de 2023 al 30 jun de 2024 se han emitido 59 conceptos de viabilidad por un valor de 902 mil millones, de los cuales se vincularon al mecanismo con un contribuyente 38 proyectos por un valor de 416 mil millones.

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

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

En el cierre de la opción fiducia en marzo del 2024 se incorporaron 16 proyectos por un valor de 191 mil millones, actualmente se encuentran 21 proyectos en el

banco de proyectos de la opción convenio para su posterior incorporación el 31 de agosto de 2024

## **Contribución Nacional de Valorización**

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

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

2.- La expedición del CONPES 3996 de 2020 sobre la contribución nacional de valorización como fuente de pago para la infraestructura nacional.

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

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

1.- Primera línea de acción: Revisión del marco jurídico en materia de contribución nacional de valorización, a fin de identificar los aspectos que permitan hacer operativos los cobros optimizando los procedimientos y el

régimen de administración de dicho instrumento, en un marco de justicia social y no regresividad tributaria, siendo las acciones concretas ejecutadas y en ejecución:

a.- Modificación Ley 1819 de 2016 a fin de hacer extensivo la posibilidad de cobro, a obras que ya se encuentren en etapa de operación, a lo que se procedió a iniciativa del Gobierno y fue aprobado por el Honorable Congreso, y ya es una reforma legal, contenida en el artículo de la Ley 2294 de 2023 "por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida".", que expresó:

"(...)

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

*Artículo 249. Aplicación del Cobro de la Contribución.*

(...)

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

(...)"

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

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

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

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

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

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

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

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

- Recomendación por parte del comité de calificación y priorización de la contribución nacional de valorización,
- Aprobación del cobro recomendado por el comité, por parte del consejo directivo del INVÍAS



- Emisión del acto administrativo por el cual el director general del INVÍAS aprobó el cobro de dicha contribución, previo el agotamiento de los dos pasos – requisitos anteriores.

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

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

- En la actualidad, nos encontramos desde el sector, realizando el trabajo de cálculo de los posibles recursos a obtener en el referido número de proyectos, siendo destacable señalar que en una estimación inicial el potencial de recaudo en los 19 proyectos ANI se calculan entre 17 a 20 billones de pesos.
- Este trabajo requiere insumos técnicos que a la fecha se encuentran en depuración a partir de la obtención y procesamiento de la información catastral con el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, la información registral que en un trabajo de interoperabilidad estamos adelantando sectorialmente con la Superintendencia de Notariado y Registro y de la obtención de la información que en materia de ordenamiento territorial debe obtenerse con los municipios por donde pasan las vías objeto de esta estimación.

### **Fondo de Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina- FSSG**

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

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





atención de comunidades étnicas, de acuerdo a lo establecido en la normatividad vigente.

Para la vigencia 2023, se transfirieron por concepto del FSSG de \$3.125 a cada departamento, para un total de \$25.000 millones, previo cumplimiento de lo establecido en la normatividad vigente, entre otros, la Resolución 1311 de 2018.

Para la vigencia 2024, se tienen recursos para transferir por \$36.365 millones (\$4.545 millones por departamento). Se han recibido 11 proyectos de 8 departamentos, de los cuales 2 de Guaviare y 1 de Guainía fueron aprobados y están en proceso de resolución. En el caso de Chocó se recibió un proyecto y se encuentra en revisión. De los otros departamentos fueron devueltos los proyectos con observaciones para ajustes.

### **Sentencia T-302 de 2017 Guajira**

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

En el segundo semestre del año del 2022, en cumplimiento del Auto 696 del 26 de mayo del 2022, que ordena un Plan de Acción de Emergencia, el sector movilidad concertó dicho plan con la comunidad en sentido de atender puntos críticos con un presupuesto requerido para su desarrollo de 30 mil millones de pesos, 7.500 millones por cada uno de los municipios de Manaure, Maicao Uribia y Riohacha, asimismo se dio inicio a la realización de mesas de identificación de vías y priorización de puntos críticos con la comunidad Wayuu en los 4 municipios.

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



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

En la vigencia 2023 se inventariaron 1.394,66 kilómetros de vías terciarias en los municipios de Manaure, Maicao, Uribia y Riohacha, para se ejecutaron \$1.226.882.242. Así mismo, según lo informado por el INVÍAS, para la vigencia 2024 se asignaron \$120.000 millones, de los cuales se encuentran en contratación \$90.800 millones para la intervención de vías terciarias con mejoramiento y mantenimiento.

### **Acuerdos Paro Cívico de Buenaventura**

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

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

Por otro lado, se elaboró concertadamente entre el Mintransporte -MT, INVÍAS, FONTUR, FONBUENAVENTURA, Alcaldía Distrital y Mesa del Comité de Paro Cívico, los términos de referencia para el Diagnóstico del

Mantenimiento y/o Rehabilitación del Embarcadero Turístico de Buenaventura y los Estudios y Diseños para la ampliación del mismo. Proyecto presentado por la Alcaldía a FONBUENAVENTURA mediante código BPIN No. 2023761090130. Respecto al Plan de sostenibilidad se viene articulando con el IGAC y el Distrito, la concertación de la ruta crítica, sobre estudio jurídico del embarcadero, para identificar la dirección oficial del embarcadero turístico y poder registrarla en el contrato de comodato suscrito entre INVÍAS-ALCALDÍA.

- Entrega oficial del inmueble donde funcionó la extinta zona franca y su incorporación al desarrollo urbano, económico y social de Buenaventura (1.1.C.): se han adelantado varias reuniones interinstitucionales y con la Sociedad Portuaria de Buenaventura y se ha compilado información jurídica para definir alternativas respecto de la entrega o no del inmueble denominado Antigua Zona Franca al Distrito de Buenaventura. Actualmente en estudio, en la jornada Décima de seguimiento a los acuerdos del PCB 2017, realizada el día 7 de julio de 2023 en territorio, el MT elaborará y presentará por parte del Invias un proyecto de LEY al Congreso de la República, para que se expida una nueva ley que MODIFIQUE el artículo 115 de la Ley 1617 de 2013 por la cual se expidió el Régimen para los Distritos Especiales.

- Rehabilitación y recuperación carpeta asfáltica de la Avenida Simón Bolívar – Cabal Pombo 4001VLA con toda su infraestructura, (Kilometro 0 al 15) y del espacio público peatonal. Acuerdo 1.15 numeral (2.2.1.A.): Se logró el cumplimiento parcial del acuerdo con la terminación de la rehabilitación de 4,6 km de la vía por parte del INVÍAS, contrato terminado el 28 de febrero de 2023, quedando pendiente la terminación de las obras de urbanismo, de lo cual en la presente vigencia el INVÍAS estructurará los estudios previos para la contratación de diseño urbanístico y amoblamiento urbano, previa concertación con el CPCB. Igualmente se realizó la entrega del corredor por parte del INVÍAS a la ANI, el día 18 de abril de 2023. Actualmente la ANI realizó intervenciones prioritarias en todo el corredor unidad funcional 1 de la APP 004 de 2022 con corte al 17 de agosto de 2023.

- Rehabilitación y recuperación carpeta asfáltica de la Avenida Simón Bolívar – Cabal Pombo 4001VLA con toda su infraestructura, (Kilometro 0 al 15) y del espacio público peatonal. (ANI - INVÍAS). De acuerdo con lo establecido en el contrato las obras de rehabilitación deberán iniciar en agosto de 2024, sin embargo la mesa TVI (Territorio, Vivienda e Infraestructura) ha solicitado que dichas actividades se inicien en el mes febrero de 2024, solicitud que a la fecha ha sido considerada como no procedente, dado lo establecido en el contrato.

## Acuerdos Paro Cívico de Chocó

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

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

mantenimiento con el Dragado de las bocas de acceso desde el golfo de Urabá por valor de \$28.500 millones y el estudio y diseño de detalle del muelle fluvial de carga de Quibdó por valor de \$70.000 millones.

- Realizar los estudios y diseños de factibilidad del río San Juan y Prefactibilidad del río Baudó: Estudios terminados con un recurso de \$730 millones. Se socializaron y recibieron en su totalidad en el segundo semestre de 2022. Como resultado de la consultoría, se han priorizada para ser atendidos en el cuatrienio, Estudios y diseños de obras de protección en el río San Juan fase II. Así mismo se estructura el Estudio y diseño de obras de protección en el río San Juan fase II por valor de \$2.000 Millones. Así mismo en el Río Baudó, para el ser atendidos a partir del 2024, se estructura el Diagnóstico de mantenimiento y/o mejoramiento de 4 muelles por valor de \$81 Millones y la Construcción de 9 muelles fluviales por valor de \$27.000 Millones y Mediante Contrato Interadministrativo se realiza la Revisión, ajuste y complementación de estudios de prefactibilidad diseños fase III para la navegabilidad del río Baudó. Por valor de \$2.000 Millones.
- Muelles en los municipios de Atrato (Yuto), Lloró, Bellavista (Bojayá), Sipí y Medio Baudó (Puerto Melúk): actualmente se avanza en la construcción de los muelles fluviales en los municipios de Atrato 95%(Yuto) y Lloró 100%, Bellavista 80% (Bojayá), Sipí 60%y Medio Baudó 50% (Puerto Melúk) se estima finalización para el mes de diciembre de 2023.
- Atención a red terciaria: con el acompañamiento de la Subdirección de Vías Regionales y Dirección Territorial Chocó se avanza al 10% de los 11 km a pavimentar con \$11.700 millones.

## **1. Relación Estado - Ciudadano**

En un ejercicio de escucha, se desarrollaron mesas de trabajo en 16 departamentos del país, con el fin de construir la apuesta en común para el avance de obras en materia de infraestructura y transporte.

En cada jornada, los mandatarios locales conocieron el portafolio de inversión del sector transporte para los proyectos férreos, aeroportuarios, fluviales y



carreteros; la situación en seguridad vial, los sistemas estratégicos de transporte público, los proyectos en estructuración y las opciones de financiación para sacar adelante más iniciativas.

Se escucharon a los líderes sobre sus intereses en la priorización de proyectos, con un reto en común: impulsar, con la concurrencia de recursos, la infraestructura y el transporte en territorios que por años no han tenido la inversión del Estado.

Con el liderazgo de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte y las entidades locales, se avanzó en la ruta de transformación de las regiones, en cumplimiento además de los pilares referentes a la construcción de paz, mayor acceso a los bienes y servicios, la convergencia regional, seguridad humana, justicia social y la potencialización de un turismo social, sostenible y responsable.

Se promovió de esta manera el pacto por una movilidad sostenible, segura y saludable, en el marco de una agenda para la planificación del transporte con base en la justicia social, en la que se optimice el uso del tiempo, la energía y el espacio.

Así mismo se realizó la primera rendición de cuentas de niños, jóvenes y adolescentes: Se llevó a cabo en el municipio de Duitama - Boyacá, la primera rendición de cuentas del Ministerio de Transporte, como un espacio de interacción y cooperación, a través de actividades lúdicas, didácticas y participativas con estudiantes de 3o, 4o, y 5o de primaria, en la cual mediante un lenguaje claro y sencillo, a través del juego se compartieron los resultados y avances de la gestión realizada por el Ministerio de Transporte en la vigencia 2023.

## **2. Gestión del conocimiento y Derechos Humanos**

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



la formulación del programa de liderazgo transformacional, coadyuban a materializar la retención, transferencia y maduración del conocimiento.

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

Este proceso se materializa a través de la producción de un escenario de sensibilización -socialización denominado GOTAS DE SABER, en él se expresan el conjunto saberes científicos-técnicos en relación al cambio climático, que a su vez son contrastados con el conjunto de imaginarios, afirmaciones y/o posturas que han gestado las personas en torno a esta misma realidad.

Con relación a la Política de Gestión del Conocimiento en la vigencia 2023 se llevó a cabo la fase 1 mediante Implementación de la Política Institucional, el diseño de instrumento para levantamiento de mapa de saberes, se llevó a cabo el primer Encuentro sectorial de Gestión de Conocimiento y la Innovación, se expusieron los escenarios de desarrollo y avance de la implementación de la Política de cada una de las entidades del sector.

En la vigencia 2024, se está adelantando la fase 2, relacionada con la construcción del mapa de saberes con la Priorización Viceministerio de Transporte – Inspecciones Fluviales y la ruta de implementación para salvaguardar la Gestión de Conocimiento de las Direcciones Territoriales y las Inspecciones Fluviales.

En materia de **Derechos humanos**, se ha creado el espacio de Sensibilización y Capacitación en Derechos Humanos, a través de actividades de divulgación que permite al Ministerio de Transporte, acorde con su marco de actuación, avanzar en los procesos de desarrollo de las acciones propuestas en el Plan Nacional de Acción de Derechos Humanos, específicamente dentro del Sistema Nacional de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario – SNDH – DIH -, conformado por ocho subsistemas que responden a los procesos de implementación de las políticas públicas vigentes en materia de Derechos



Humanos 2014 – 2034; a los Lineamientos y acciones del Gobierno Nacional para el respeto y garantía de los Derechos Humanos en Colombia 2021 – 2022; y, a la Actualización y fortalecimiento del Plan Nacional de Educación en Derechos Humanos – PLANEDH – 2021 – 2034.

Así mismo se genera para las servidoras, los servidores y contratistas del Ministerio de Transporte el proceso de sensibilización – socialización de la aprehensión en derechos humanos.

Este proceso de enseñanza - aprendizaje aborda los siguientes núcleos de conocimiento: 1.) Introducción a los Derechos Humanos y en enfoque de derechos en el Servicio Público; 2.) Igualdad, no discriminación y respeto por las identidades; 3.) Derechos Civiles y Políticos; y, 4.) Gestión pública transparente y lucha contra la corrupción y desde el componente Sistema Nacional de Información de DDHH y DIH - Gestión Documental.

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

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

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



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

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

En este contexto, las actividades de inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio público de transporte y su legalidad, como función permanente a cargo de la Supertransporte, permiten que la prestación de este servicio en sus diferentes modalidades, contribuyan con el disfrute de varios de los derechos antes mencionados, como son, entre otros, la integridad física de los usuarios, la igualdad, la libertad de locomoción, la libertad de empresa, la garantía de los derechos de los trabajadores vinculados a las mismas, la garantía del debido proceso en las actuaciones que se adelantan por la entidad, el acceso a nuevas tecnologías para el ejercicio de la supervisión garantizando los derechos de los vigilados derivados del uso de los datos y la intimidad así como, la vigilancia para que la prestación del servicio de transporte sea un factor determinante en la solución de situaciones alimentarias, salud y bienestar.



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

## **V. IMPLEMENTACIÓN DE ACUERDO DE PAZ**

---

El Sector Transporte, comprometido con el cumplimiento del Acuerdo Final de Paz, estableció una ruta para generar oportunidades que garanticen el tránsito y el transporte en el país, basada en la justicia social, económica y ambiental, en la que se reafirma la movilidad sostenible, segura y saludable, con enfoque de derechos, diferencial de género e interseccional. En 2018, se elaboró el Plan Nacional de Vías para la Integración Regional, que permite avanzar en el mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura de transporte, asegurando el progreso y la integración regional del país, priorizando a los municipios más afectados por el conflicto armado.

A través de la ejecución de programas como Colombia Rural y Caminos Comunitarios para la Paz Total, se ha llegado a los centros poblados que por años estuvieron alejados de la mirada del Estado, mejorando la red vial terciaria y apoyando a las comunidades para que prioricen y mejoren las vías en sus territorios.

Con una inversión de \$119.367 millones en 2020, \$857.654 millones en 2021, \$955.790 millones en 2022, \$865.817 millones en 2023 y \$39.432 millones en 2024, se han intervenido 24.540 km de vías terciarias en más de 870 municipios de 29 departamentos, de los cuales 152 municipios hacen parte de las zonas priorizadas por el Acuerdo de Paz para realizar intervenciones. Así mismo, teniendo en cuenta que en algunos territorios el principal modo de transporte es el fluvial, las poblaciones de 14 municipios se han visto beneficiadas con intervenciones de mejoramiento en sus vías fluviales.



Conscientes de que los avances en el mantenimiento y sostenibilidad de los modos de transporte generan un diálogo permanente con la ciudadanía, se implementó un esquema de participación social que ofrece oportunidades a las Juntas de Acción Comunal que han sido históricamente gestoras de sus vías. Entre enero de 2019 y mayo de 2024 se han realizado 1.168 convenios con Juntas de Acción Comunal, que han asumido el liderazgo para priorizar y adecuar con intervenciones de mejoramiento y mantenimiento, las vías que benefician a sus comunidades.

El Plan Nacional de Vías para la Integración Regional inició su implementación en 2018 y su horizonte es a 2031, desde entonces ha enfrentado dos grandes retos:

El primero hace referencia que para poder adelantar intervenciones en la red vial se requiere contar con la priorización de corredores en los 170 municipios que tienen Programas de Desarrollo Con Enfoque Territorial - PDET y en los 344 municipios clasificados como Zonas Más Afectadas por el Conflicto Armado - ZOMAC, de acuerdo con las metas establecidas en el Plan; esta labor presenta debilidades en la gestión institucional, pues si bien, el Ministerio de Transporte lidera el Plan Nacional de Vías, la caracterización de corredores depende de la gestión de las entidades territoriales, algunas de ellas presentan limitaciones en la asignación de presupuesto y recurso humano para adelantar esta labor.

El segundo reto es de carácter presupuestal y está asociado a la asignación de los recursos necesarios para llevar a cabo las intervenciones en vías terciarias y en vías fluviales. Por lo anterior, se hace necesario dar continuidad a la gestión y solicitud de apoyo a organismos de cooperación internacional y otros entes estatales.

Con horizonte a 2026, se espera beneficiar a los habitantes de 33 municipios con el mejoramiento de sus vías fluviales, y a los habitantes de 10 municipios con asistencia técnica e intervenciones para el desarrollo de servicios aéreos esenciales. Así mismo, se espera avanzar en la contratación de 1.850 Juntas de Acción Comunal para la adecuación de la red vial terciaria. Durante el año 2023 se firmaron 1.035 convenios en 505 municipios, con los que se espera garantizar la transitabilidad de más de 2.500 kilómetros de vías veredales. Igualmente, se surtieron 289 procesos de interventorías, con los que el sector transporte respalda y vigila de manera técnica, el trabajo de las Juntas de Acción Comunal en la ejecución de los proyectos, gracias a los cuales se están generando más



de 10.000 empleos locales a nivel nacional. Para la vigencia 2024, el Gobierno Nacional, tiene destinados recursos por \$457.706 millones para la ejecución de nuevos proyectos.

Así mismo, tras la firma del Acuerdo Final, el Instituto Nacional de Vías ha estado realizando acciones que contribuyen a la construcción de la paz en Colombia. Para asegurar la implementación de dicho acuerdo, se adquirieron compromisos vinculados a la construcción y mantenimiento de vías en la red vial terciaria, en el marco del Plan Marco de Implementación-PMI. Estos compromisos se miden mediante los siguientes indicadores:

- Porcentaje de kilómetros de vías priorizadas construidos o en mantenimiento.
- Porcentaje de kilómetros de vías priorizadas construidos o en mantenimiento en municipios PDET.
- Número de juntas de acción comunal contratadas en los procesos de contratación del proyecto de vías terciarias para la paz y el posconflicto.

Para cumplir con este compromiso, el Invías está desarrollando el programa "Caminos Comunitarios de la Paz Total", cuyo propósito es mejorar la transitabilidad terrestre en las diversas regiones del país.

Este programa otorga un papel fundamental a las organizaciones de Acción Comunal, Comunidades Étnicas y Entidades sin Ánimo de Lucro debidamente constituidas, ya que participan activamente en la identificación de las necesidades de infraestructura vial en todo el territorio nacional, así como en la ejecución de los proyectos. Su contribución como actores clave en la gestión y veeduría de los recursos, la ejecución, vigilancia y calidad de las obras de baja complejidad (según lo establecido en el alcance), será determinante para mejorar la transitabilidad de las vías regionales.

Este Programa tiene previsto aumentar la comercialización de productos agrícolas, impulsar la industria del turismo, mejorar el acceso a los servicios básicos de salud, educación y alimentación en las zonas rurales, reducir los impactos ambientales mediante la intervención de vías regionales y caminos ancestrales utilizando métodos constructivos no convencionales, y empoderar a la comunidad a través de la creación de veedurías y su participación en la ejecución, vigilancia y garantía de calidad de las obras en sus territorios.



En cuanto al indicador de Porcentaje de kilómetros de vías priorizadas construidas o en mantenimiento de la red terciaria, se han realizado actividades como pavimentación, placa huella, construcción de obras de drenaje y de contención, entre otras, con el fin de asegurar la transitabilidad de los corredores rurales. Al corte de junio 2024, se reportó un avance de 4.283,2 kilómetros.

Para el indicador de Porcentaje de kilómetros de vías priorizadas construidos o en mantenimiento en municipios PDET se han mejorado y mantenido 420 km, en 75 municipios de 16 departamentos del país.

Respecto al número de juntas de acción comunal contratadas en los procesos de contratación de vías terciarias y el posconflicto finalizando la vigencia 2023 se tenían firmados 1035 convenios con Juntas de Acción Comunal en 32 departamentos.

También se adelantaron los tramites de cooperación interinstitucional para reactivar e incrementar el avance en diferentes convenios interinstitucionales de administraciones anteriores, como por ejemplo el convenio con los ingenieros militares en diferentes proyectos, incluido el compromiso con la Fundación Buffet

Se atendieron acercamientos con el Ministerio de Justicia y USAID para avanzar en los estudios y diseños para algunos kilómetros de carretera en el departamento de Nariño

Por su parte, Cormagdalena ha venido adelantando acciones en dos municipios PDET y ZOMAC, a través del proyecto de inversión "Apoyo y fomento al desarrollo de la infraestructura de amoblamiento urbano paisajístico y de transporte de pasajeros en el río Magdalena", por medio del contrato interadministrativo adelantado con COTECMAR, cuyo avance programado y ejecutado a corte 30 de junio corresponde al 30%. La inversión de este proyecto es de 17.975 millones de pesos, de los cuales, a los municipios de Cantagallo y Zambrano, Bolívar, le correspondieron 521 millones, en donde se construirá un muelle fluvial tipo A en cada municipio. La inversión total es de 1042 millones.

A 30 de junio de 2024 la ejecución del contrato se adelanta conforme al plan de trabajo establecido, en donde verifico la construcción de los muelles tipo A y C, en lo relacionado a su proceso constructivo estructural.

## VI. PUEBLOS Y COMUNIDADES ÉTNICAS

### Compromisos con Comunidades Étnicas

En cumplimiento del Artículo 349 de la Ley 2294 de 2023 - Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 se elaboró el informe del trazador presupuestal de Grupos Étnicos de la vigencia 2023 el cual fue remitido según los requerimientos del Ministerio del Interior.

Con el fin de concertar las partidas presupuestales de las vigencias 2024 y 2025 para el cumplimiento de los compromisos realizados en el marco de la Consulta Previa del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, con la Mesa Regional Amazónica -MRA y la Mesa Permanente de Concertación -MPC, se atendieron las solicitudes de información presupuestal requeridas por el Departamento Nacional de Planeación -DNP; la información fue remitida al DNP de acuerdo con lo reportado por el Instituto Nacional de Vías -INVÍAS y la Dirección de Transporte del Ministerio de Transporte.

Así mismo, de acuerdo con los lineamientos del Ministerio del Interior y del DNP, se adelantó la coordinación de la participación del sector Transporte en las mesas de protocolización de partidas presupuestales con la MRA y con la MPC.

Como resultado de la protocolización de partidas presupuestales con la MPC y con la MRA se obtuvieron los siguientes acuerdos:

Grupo étnico	Propuesta grupo étnico	Partida presupuestal acordada
MPC IT2-48		5,0% del presupuesto anual asignado al Instituto Nacional de Vías para el programa Caminos Comunitarios para la Paz
MPC IT2-49	\$6.000.000.000	\$600.000.000

Vigencia 2025			
Compromiso	Propuesta grupo étnico	Partida presupuestal acordada	Observaciones
MRA IT2-186		1,0% del presupuesto anual asignado al	

<b>Vigencia 2025</b>			
<b>Compromiso</b>	<b>Propuesta grupo étnico</b>	<b>Partida presupuestal acordada</b>	<b>Observaciones</b>
		Instituto Nacional de Vías para el programa Caminos Comunitarios para la Paz	
MPC IT2-46		\$0	
MPC IT2-47		\$0	
MPC IT2-48	10,0% del presupuesto anual asignado al Instituto Nacional de Vías para el programa Caminos Comunitarios para la Paz	5,0% del presupuesto anual asignado al Instituto Nacional de Vías para el programa Caminos Comunitarios para la Paz	Se acordó que el Ministerio de Transporte se compromete a garantizar recursos mayores al 5,0% del presupuesto anual asignado al Instituto Nacional de Vías para el programa Caminos Comunitarios para la Paz para la vigencia 2026
MPC IT2-49	\$13.000.000.000	\$1.500.000.000	Se anotó que el Ministerio de Transporte se compromete a gestionar mayores recursos para la vigencia 2025

### **Compromisos**

MRA IT2-186: Construir, mejorar, mantener y adecuar la infraestructura de transporte (incluyendo caminos ancestrales, muelles, vías fluviales y pistas aéreas) priorizada por los indígenas amazónicos en sus territorios, concertada con la MRA, según la asignación presupuestal anual del PND.

MPC IT2-46: Adelantar la contratación y ejecución directa por parte de los pueblos indígenas, de planes, programas y proyectos de infraestructura de transporte a través de sus estructuras propias de gobierno, teniendo en cuenta los acuerdos del PND, previo cumplimiento de requisitos establecidos en la normatividad pertinente.

MPC IT2-47: Garantizar la inclusión de un capítulo indígena en los planes viales municipales y departamentales en construcción y aprobados por el Ministerio



de Transporte, previa concertación con las estructuras de gobierno indígenas y en coordinación con las entidades territoriales correspondientes.

MPC IT2-48: Construir, mejorar, mantener y adecuar la infraestructura de transporte, incluyendo entre otros, caminos ancestrales, en los territorios indígenas de acuerdo con las asignaciones presupuestales del Sector.

MPC IT2-49: Concertar y expedir el instrumento normativo que regule la operación de los servicios de transporte multimodal, entre otros el transporte escolar y las zonas de frontera, en las comunidades indígenas.

En cuanto a Invias, es importante destacar los compromisos de consulta previa del Plan Nacional de Desarrollo con las comunidades étnicas. En este sentido, el Inviás ha gestionado los recursos necesarios para el proyecto de Caminos Comunitarios de la Paz Total, distribuidos de la siguiente manera: 1% para la Mesa Regional Amazónica - MRA, 5% para la Mesa Permanente de Concertación - MPC y 22.5% para las comunidades de negros, afros, raizales y palenqueros - NARP. Además, este último grupo cuenta con un compromiso del 25% para intervenciones fluviales.