



El futuro
es de todos

DNP
Departamento
Nacional de Planeación

Informe sectorial del balance de cierre de gestión

SECTOR TRANSPORTE

2018–2022

 **CONPES**



El futuro
es de todos

DNP
Departamento
Nacional de Planeación

Informe sectorial del balance de cierre de gestión

SECTOR TRANSPORTE

2018–2022



El futuro
es de todos

DNP
Departamento
Nacional de Planeación

www.dnp.gov.co

Dirección General

Alejandra Botero Barco

Subdirección General de Prospectiva y Desarrollo Nacional

Laura Milena Pabón

Subdirección de Descentralización y Desarrollo Territorial

Lorena Garnica de la Espriella

Subdirección General de Inversiones, Seguimiento y Evaluación

Yesid Parra

Subdirección General del Sistema de Regalías

Amparo García Montaña

Coordinadora Grupo CONPES

María Fernanda Cortés Garzón

Grupo CONPES

Andrea Milena Arias Prieto

Carolina Cardona Osorio

Jairo Ernesto Castillo Varela

Lina María Moncaleano Cuéllar

Nelson Andrés Pardo Figueroa

Nicolás Arce Buitrago

René Adolfo Sandoval Ramírez

Sebastián Fernando Pulgarín Castañeda

© Departamento Nacional de Planeación

Calle 26 No. 13 – 19

Teléfono: 601 381 5000

Bogotá D. C., Colombia

Contenido

Introducción	5
1. Cumplimiento de metas de compromisos gubernamentales	9
1.1. Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022: “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”	10
Pactos transversales	11
Pactos regionales	11
1.2. Principales logros del Sector Transporte	12
2. Inversión del Presupuesto General de la Nación 2018-2022	23
2.1. Recursos del sector para el 2018-2022	24
2.2. Inversión del Sector Presupuesto General de la Nación 2018-2022	25
2.3. Programas de inversión del sector	26
3. Reglamentación	31
3.1. Estado de reglamentación de la Ley 1955 de 2019	32
4. Temas coyunturales durante el periodo de gobierno	35
4.1. Mitigación de los efectos de la pandemia	36
4.2. Compromisos para una Política Ambiental Integral	37
4.3. Plan de Acción Específico para el archipiélago	42
5. Compromisos de mediano y largo plazo	47
5.1. Documentos CONPES de política	48
5.2. Avances en la implementación del Acuerdo: Política de Paz con Legalidad	50
5.3. Otros compromisos sectoriales de largo plazo	50
5.3.1. Avances en la implementación del Acuerdo: Política de Paz con Legalidad	50
5.3.2. Avances en la implementación del Plan Marco de Implementación PMI	53
5.3.3. Avances en la implementación de los PDET	54
5.3.4. Avances en la implementación de los Planes Nacionales Sectoriales	54
6. Otros compromisos	57
6.1. Compromisos con grupos poblacionales	58
Población indígena	59
NARP	59
Rrom	59
Anexos	61
Anexo 1. Indicadores del Sector Transporte – Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022	62
Anexo 2. Artículos reglamentados del PND 2018-2022 a cargo del Sector Transporte	65
Anexo 3. Acciones a cargo del Sector Transporte en Documentos CONPES con corte a 2021-2 relacionados con la coyuntura.	66
Anexo 4. Acciones a cargo del Sector Transporte en Documentos CONPES con corte a 2021-2	67
Anexo 5. Compromisos del Sector Transporte en el Plan Marco de Implementación del Acuerdo de Paz	91
Anexo 6. Metas del Sector Transporte Grupos Poblacionales – Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022	91

Lista de Siglas

- AEROCIVIL:** Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil
- ANI:** Agencia Nacional de Infraestructura
- ANSV:** Agencia Nacional de Seguridad Vial
- CONPES:** Consejo Nacional de Política Económica y Social
- CORMAGDALENA:** Corporación Autónoma Regional del Río Grande de La Magdalena
- DAPRE:** Departamento Administrativo de la Presidencia de la República
- DPIP:** Dirección de Programación de Inversiones Públicas
- DPIIP:** Dirección de Proyectos e Información para la Inversión Pública
- DNP:** Departamento Nacional de Planeación
- DSEPP:** Dirección de Seguimiento y Evaluación de Políticas Públicas
- ENTerritorio:** Empresa Nacional Promotora del Desarrollo Territorial
- EOT:** Esquema de Ordenamiento Territorial
- FONADE:** Fondo Financiero de Proyectos de Desarrollo
- ICDE:** Sistema de Administración del Territorio y Conformación de la Infraestructura Colombiana de Datos Espaciales
- ICIP:** Índice Colombiano de Innovación Pública
- INVIAS:** Instituto Nacional de Vías
- MDM:** Medición del Desempeño Municipal
- OCAD:** Órgano Colegiado de Administración y Decisión
- ODS:** Objetivos de Desarrollo Sostenible
- p.p.:** Puntos porcentuales
- PAE:** Plan de Acción Específico
- PAS:** Plan de Acción y Seguimiento
- PDET:** Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial
- PGN:** Presupuesto General de la Nación
- PMI:** Plan Marco de Implementación
- PND:** Plan Nacional de Desarrollo
- POT:** Plan de Ordenamiento Territorial
- PPT:** Permiso de Protección Temporal
- RUNT:** Registro Único Nacional de Tránsito
- SECOP:** Sistema Electrónico de Compras Públicas
- SGR:** Sistema General de Regalías
- SICODIS:** Sistema de información y consulta de distribuciones de recursos territoriales.
- SIIF:** Sistema Integrado de Información Financiera Nación.
- SIIPO:** Sistema Integrado de Información del Posconflicto
- SINERGIA:** Sistema Nacional de Evaluación de Gestión y Resultados
- SISCLIMA:** Sistema de Cambio Climático
- SISCONPES:** Sistema de Seguimiento a Documentos de Política del CONES
- SUPERTRANSPORTE:** Superintendencia de Transporte
- TVEC:** Tienda Virtual del Estado Colombiano
- UPIT:** Unidad De Planeación de Infraestructura de Transporte

Introducción

El transporte es un sector estratégico para el desarrollo económico de un país y el bienestar de sus ciudadanos, en tal sentido a la llegada del Presidente Iván Duque, encontramos un panorama en materia de infraestructura de transporte, altamente rezagado, ya que si bien se habían logrado avances durante los últimos años, teníamos muchas oportunidades por aprovechar; encontramos proyectos desfinanciados o paralizados por completo, que nos llevaron a tomar acciones inmediatas de reactivación y recuperación de confianza de los diferentes actores, al mismo tiempo que encontrábamos la manera de superar los desafíos existentes en materia de reducciones en costos de transporte y tiempos de viaje, mejoramiento del desplazamiento entre las regiones, orientados siempre en conectar las vidas de los colombianos y unirlos con lo que más quieren y necesitan.

No menos importante fueron los retos que encontramos en materia de superar la informalidad del sector, las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos, la cobertura de los sistemas masivos de transporte, la generación de alternativas de fuentes de financiación, así como asumir la responsabilidad que como sector teníamos con el cambio climático.

De otra parte, el período de Gobierno del presidente Iván Duque Márquez trajo consigo grandes retos para el país; la pandemia derivada de la COVID-19 nos obligó a pensar de una manera diferente a Colombia y a trabajar en equipo para poder encauzar de nuevo la economía hacia una senda de crecimiento sostenible que esperamos nos consolide como una sociedad incluyente, con más oportunidades para los menos favorecidos.

El Sector Transporte, en cabeza del Ministerio de Transporte, asumió varias de las grandes tareas que se derivaron de la atención a la crisis. Para el Sector Transporte esto fue un reto mayúsculo, ya que si bien la principal prioridad era el cuidado de la salud y la minimización del contagio, por otro, era de especial importancia evitar el desabastecimiento (especialmente de insumos médicos y productos de primera necesidad), garantizar la seguridad alimentaria y minimizar los impactos económicos a largo plazo de la pandemia, para lo cual la creación y operación del Centro de Logística y Transporte, instancia de articulación y toma de decisiones del Gobierno Nacional con los actores de las cadenas logísticas fue fundamental. Esta instancia, gracias a su efectividad, continúa operando. No menos importante para atender la crisis fue la creación de la línea de crédito “Transporte Responde”, así como la cofinanciación del déficit operacional de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, entre otras muchas acciones.

Por otra parte, y sin lugar a dudas las obras de infraestructura del Sector Transporte son fundamentales para el manejo adecuado ante una crisis como la que nos tocó asumir, razón por la cual se hizo necesario mantener en ejecución durante la etapa de la cuarentena muchos de los contratos, ser el primer sector productivo del país en reactivarse y asumir un rol protagónico en la estrategia del presidente Iván Duque para la recuperación de la economía del país: “Compromiso por Colombia”, estrategia en la cual el Sector Transporte ha venido cumpliendo con hechos.

No menos importante para atender la crisis fue la creación de la línea de crédito “Transporte Responde”, así como la cofinanciación del déficit operacional de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, entre otras muchas acciones.

El Sector Transporte ha logrado un cumplimiento de las metas relevantes a su cargo en Plan Nacional de Desarrollo (PND), y sigue manteniendo su liderazgo para superar los desafíos existentes en materia de reducciones en costos de transporte y tiempos de viaje.

Es así como, a pesar de los cambios inesperados, el Sector Transporte ha logrado un cumplimiento de las metas relevantes a su cargo en Plan Nacional de Desarrollo (PND), y sigue manteniendo su liderazgo para superar los desafíos existentes en materia de reducciones en costos de transporte y tiempos de viaje, mejoramiento del desplazamiento entre las regiones, así como para conectar las vidas de los colombianos y unirlos con lo que más quieren y necesitan gracias un equipo directivo y técnico de alta calidad y con un compromiso permanente con el desarrollo del país.

A nivel general, estos documentos contienen el balance de la información disponible de cada sector, durante el periodo de gobierno del presidente Iván Duque Márquez entre 2018 y 2022. El objetivo fue identificar y consolidar la información disponible en los sistemas de información del Estado colombiano y/o aplicativos webs de los 23 sectores del Gobierno Nacional, y con este insumo elaborar estos balances de cierre de gestión del gobierno para el periodo 2018-2022.

Con el anterior propósito, el Grupo CONPES del Departamento Nacional de Planeación - DNP adelantó la coordinación, articulación y gestión para consolidación de la información sectorial que da cuenta de la gestión realizada durante el periodo de gobierno y los principales aspectos o hitos a considerar como base de un proceso efectivo de empalme con el próximo gobierno.

Dicha información se clasifica en las siguientes categorías: i) información estadística; ii) actos administrativos; iii) documentos externos, que incluyen la expedición de políticas, estudios sectoriales, investigaciones, boletines, reglamentos, guías y lineamientos, entre otros; y iv) documentos internos como procesos, procedimientos, manuales, instructivos y reglamentos.

Con base en lo anterior, el informe se construye con la siguiente estructura:

- 1. Metas:** Presenta el avance en el cumplimiento de las metas sectoriales mediante los indicadores del PND 2018-2022, así como de otras iniciativas relevantes.
- 2. Presupuesto:** Analiza la ejecución presupuestal de funcionamiento e inversión reportada por cada sector a través del Sistema Integrado de Información Financiera Nación – SIIF y el Sistema de Seguimiento de Proyectos de Inversión (SPI).
- 3. Reglamentación:** Señala el avance en el proceso de reglamentación relevante para conocer la trazabilidad y el estado de reglamentación de artículos del sector en la [Ley 1955 de 2019](#), como de aquella normativa con influencia para la gestión del sector y la reglamentación expedida para la mitigación de los efectos de la pandemia.
- 4. Temas coyunturales:** Identifica las acciones emprendidas por el sector en respuesta a retos de carácter coyuntural que se presentaron durante el periodo de gobierno, tales como la pandemia causada por el COVID-19, la atención a la población migrante y la reconstrucción del archipiélago de San Andrés y Providencia, entre otros.
- 5. Compromisos de largo y mediano plazo:** Identifica y compila los compromisos de mediano y largo plazo en función de instrumentos de planeación cuya incidencia supera el periodo de gobierno.

6. *Compromisos con grupo étnicos:* Identifica el avance de cumplimiento de cada sector frente los compromisos con los grupos poblaciones indígena, comunidades negras, afros, raizales y palenqueras (NARP) y Rrom.

Vale la pena señalar que si bien el análisis se enmarca principalmente en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “*Pacto por Colombia, pacto por la equidad*” (en adelante PND 2018-2022) adoptado mediante la [Ley 1955 de 2019](#), también se busca recoger aquellas otras iniciativas relevantes que llevaron a cabo los sectores durante el periodo de gobierno en cumplimiento de sus funciones misionales.







1. Cumplimiento de metas de compromisos gubernamentales

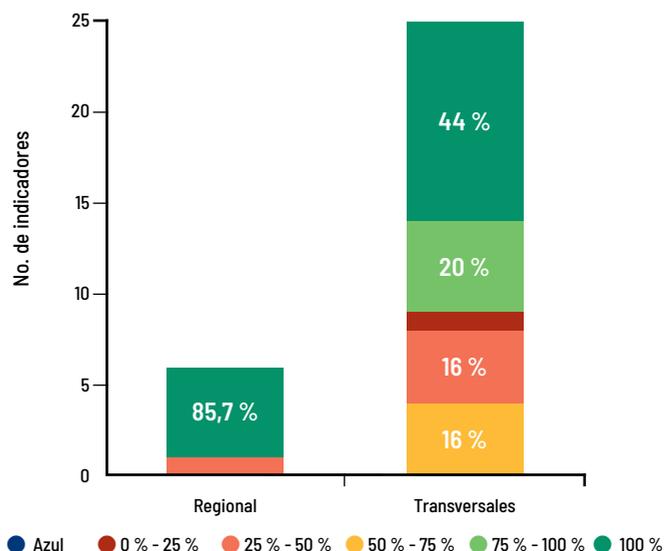
A continuación, se presenta un balance sobre el cumplimiento de las metas a cargo del Sector Transporte, en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, de acuerdo con la información disponible en el Sistema Nacional de Evaluación de Gestión y Resultados (Sinergia), así como sobre los principales logros sectoriales en el actual periodo de gobierno.

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

El Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad” es la hoja de ruta establecida por el Gobierno Nacional del presidente Iván Duque, en el cual se establecen los objetivos, programas y metas para alcanzar la inclusión social y productiva a través del emprendimiento y la legalidad: legalidad como semilla, el emprendimiento como tronco de crecimiento y la equidad como fruto para construir el futuro de Colombia. Dentro del PND se trazaron cursos de acción para transformar las condiciones que harán posible acelerar el crecimiento económico y la equidad de oportunidades.

Para monitorear la implementación del PND 2018-2022 se cuenta con un total de 655 indicadores distribuidos en los pactos estructurales (302), transversales (310), regionales (38) y de consistencia macroeconómica (5) que lo componen. De acuerdo con la información disponible en el Sistema Nacional de Evaluación de Gestión y Resultados (Sinergia) para el seguimiento al PND 2018-2022, el Sector Transporte es responsable de treinta y dos metas¹ en Pactos Regionales y Transversales. El Gráfico 1 muestra su distribución de acuerdo con el nivel de avance reportado con corte a 31 de marzo de 2022, el cual se categoriza en un semáforo² definido en el marco del seguimiento liderado por el DNP.

Gráfico 1. Indicadores del Sector Transporte en el PND 2018–2022 según nivel de avance



Fuente: Elaboración propia con base en Sinergia con corte a 31 de marzo de 2022.

- Se debe precisar que los indicadores del Capítulo Rrom del “Pacto por la equidad de oportunidades para grupos étnicos” no se tienen en cuenta en este análisis, dado que estos se abordan en la última sección del informe, relacionado con otros compromisos del sector.
- Las categorías se definen según el nivel de cumplimiento de la meta del cuatrienio de la siguiente manera: rojo (0 - 25 %), naranja (>25 - 50 %), amarillo (>50 - 75 %), verde (>75 - <100 %), y verde oscuro (100 %). En azul se clasifican aquellos indicadores sin reporte de avance en el periodo, por lo que no se ha iniciado su seguimiento.



Pactos transversales

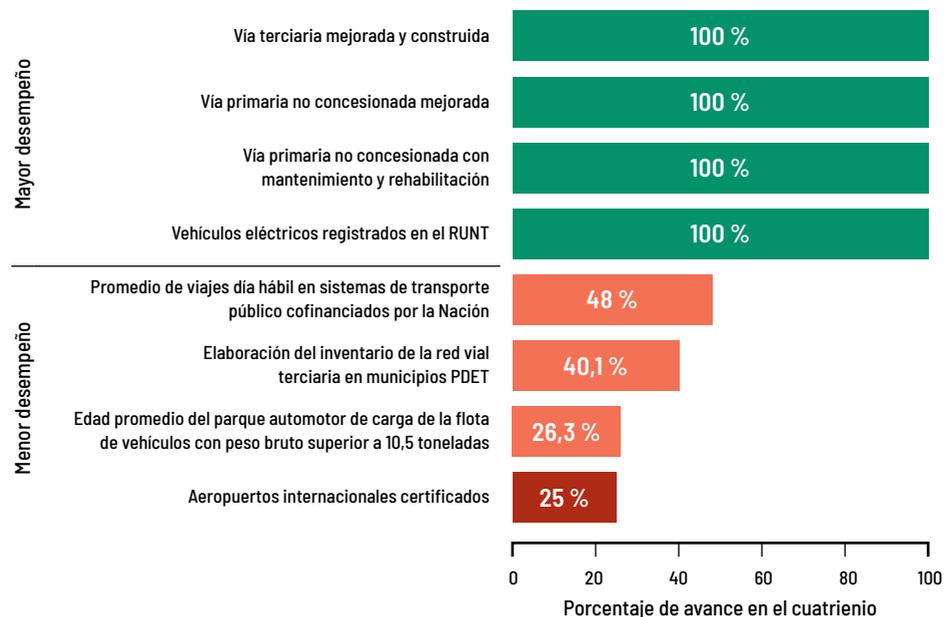
Dentro de los pactos transversales se registran veinticinco indicadores de metas de gobierno a cargo del Sector Transporte (ver Tabla 5 del Anexo 1), de los cuales el 64 % (16 indicadores) se encuentran en semáforo verde, es decir, con corte a marzo de 2022, presentan un avance superior al 75 %. En particular, once de estos indicadores reportan un avance igual o superior al 100 % en lo corrido del cuatrienio (Gráfico 1), dentro de los cuales se destacan los relacionados con el aumento en kilómetros de vías terciarias mejoradas y construidas, registro de vehículos eléctricos registrados en el RUNT, vías primarias mejoradas y rehabilitadas y kilómetros de vías férreas con operación comercial. De igual manera, se redujo el número de personas lesionadas con incapacidades permanentes por siniestros viales.

Pactos regionales

En el marco de los pactos regionales se evidencian siete indicadores a cargo del Sector Transporte (ver Tabla 6 del Anexo 1), de los cuales seis registran un avance superior al 100 %. Dentro de este grupo, con corte a 31 de marzo de 2022, en el “Pacto Región Amazonía: Desarrollo sostenible por una Amazonia viva” se ha cumplido con la meta del cuatrienio de cuatro muelles fluviales construidos, mejorados y mantenidos. De igual manera, en el “Pacto Región Caribe: Una transformación para la igualdad de oportunidades y la equidad”, se logró en 2020 poner en 1.077 km de vía férrea. En los pactos de las regiones Eje Cafetero y Antioquia, así como Pacífico también se cumplió la meta del cuatrienio de 2 y 4 aeropuertos no concesionados mejorados en su infraestructura física (respectivamente), quedando en ejecución únicamente uno de los compromisos de mejoramiento de aeropuertos no concesionados contenidos en el Pacto Región Orinoquía.

Dentro de los pactos transversales se registran veinticinco indicadores de metas de gobierno a cargo del Sector Transporte (ver Tabla 5 del Anexo 1), de los cuales el 64 % (16 indicadores) se encuentran en semáforo verde, es decir, con corte a marzo de 2022, presentan un avance superior al 75 %.

Gráfico 2. Nivel de avance de los indicadores del Sector Transporte en Pactos Transversales en el PND 2018-2022



Fuente: Elaboración propia con base en Sinergia con corte a 31 de marzo de 2022.

1.2. Principales logros del Sector Transporte

Concluir las grandes obras de infraestructura que requiere el país.



i) Vías 4G en marcha.

Con la llegada del presidente Iván Duque, nos pusimos como meta de gobierno y de sector reactivar los proyectos de 4G. La baja ejecución y una parálisis prácticamente total en las obras 4G era preocupante, teniendo en cuenta que estos proyectos habían sido contratados entre 2014 y 2016. El promedio de ejecución de los 29 proyectos era de 16,09 %. Específicamente, 18 de estos proyectos registraban un avance de ejecución menor al 10 %.

Desde agosto de 2018 el Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte y de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), emprendió acciones específicas para restaurar la confianza de los distintos actores y así aunar esfuerzos para reactivar las iniciativas que se encontraban paralizadas. Hoy podemos decir que el panorama cambió radicalmente como resultado de la política de “concluir, concluir y concluir” definida por este gobierno y de la reactivación y dinamismo impulsados en estos casi tres años de trabajo comprometido. Con corte a 31 de marzo de 2022, el avance promedio de ejecución de los proyectos que conforman la Cuarta Generación de Concesiones Viales fue de 64,98 %. Esto representa una variación de 48,89 puntos porcentuales (p.p.) con respecto a agosto de 2018.

Durante el gobierno del presidente Iván Duque y con corte a 30 de marzo de 2022, se invirtieron cerca de 33,24 billones de pesos cifras 2021. Esto es un 66,82 del total del CAPEX de las 4G (49,74 billones cifras 2021). De estos 33,24 billones de pesos, cerca de 24,95 billones fueron invertidos entre agosto de 2018 y marzo de 2022.

Encontramos 21 de 29 proyectos 4G paralizados, a marzo de 2022 teníamos 6 concluidos en operación y 21 más en ejecución; los proyectos entregados y que se encuentran en operación y mantenimiento son: Girardot-Honda-Puerto Salgar; Puerta de Hierro-Palmar de Varela y Carreto Cruz del Viso; Conexión Pacífico 2; Cartagena-Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad; IP Vías del Nus, y Transversal del Sisga; en mayo de 2022 llegaremos al séptimo proyecto 4G entregado: Autopista al Mar 1. Antes de la finalización de este gobierno, en agosto de 2022, se tiene programada la entrega de las obras de al menos 11 proyectos más.

En materia de inversión, en términos de CAPEX, durante el gobierno del presidente Iván Duque y con corte a 30 de marzo de 2022, se invirtieron cerca de 33,24 billones de pesos cifras 2021. Esto es un 66,82 del total del CAPEX de las 4G (49,74 billones cifras 2021). De estos 33,24 billones de pesos, cerca de 24,95 billones fueron invertidos entre agosto de 2018 y marzo de 2022.

Dentro de los proyectos reactivados que se destacan está Cambao-Manizales (recibido en 0 %) activado en septiembre de 2020 y que a 30 de marzo de 2022 contó con un avance del 57,10 % aproximadamente; la cesión del proyecto Santana-Mocoa-Neiva en julio de 2021 que se encuentra en etapa de normalización y atención de puntos críticos; el proyecto Malla Vial del Meta en septiembre de 2021 que priorizó las obras de intervención entre la Cuncia y el río Guayuriba (sector afectado por deslizamientos e inundaciones) y del puente de Yucao en la vía Puerto López-Puerto Gaitán, y la ampliación a tercer carril de la doble calzada Bogotá-Girardot reactivada en octubre de 2021.



ii) Entrega del Proyecto "Cruce de la Cordillera Central": cambio histórico para la movilidad.

Este es el proyecto de infraestructura vial más importante en el país, que en agosto 2018 fue recibido en estado paralizado y desfinanciado con un avance de tan solo el 54 %. A lo largo de su construcción, contó con una inversión de \$2,9 billones; la determinación del presidente Duque hizo que se retomaran labores desde el Ministerio de Transporte con el INVIAS gracias a la inyección de 620.000 millones de pesos para terminarlo. En septiembre de 2020 entregamos el Túnel de la Línea una mega obra de la ingeniera colombiana que tiene 8,6 kilómetros y se convierte en el túnel más largo de Latinoamérica, beneficiando estratégicamente no solo a los departamentos de Cundinamarca, Tolima, Quindío, Caldas,

Risaralda y Valle del Cauca, sino a todos los colombianos, ya que se genera un ahorro de 21 kilómetros de recorrido por el alto de La Línea en sentido Armenia-Ibagué.

Un año después, en noviembre de 2021, pusimos al servicio de los Colombianos las obras construidas a lo largo de 30 kilómetros de doble calzada entre los departamentos de Quindío y Tolima. En esta longitud, el Gobierno nacional, se impuso a la majestuosidad de la cordillera Central para finalizar 31 puentes y 25 túneles (entre los que está incluido el Túnel de la Línea). Con este proyecto, se generaron 7.000 empleos y una reducción de tiempos en recorrido de hasta de 50 minutos.



iii) Nuevo puente Pumarejo: el más ancho de América Latina y emblema de turismo desde el Caribe y el centro del país.

El imponente puente Pumarejo es una estructura de 3,2 km de longitud y tiene un ancho de 38 metros. Cuenta con tres carriles por sentido, zona peatonal y ciclorruta. El gobierno del presidente Duque recibió el proyecto desfinanciado y con atrasos en el cronograma de ejecución; para su terminación, gestionó los recursos necesarios y lo puso en servicio el 20 de diciembre de 2019 con una inversión de \$800.000 millones. Su construcción generó 1.978 empleos directos y mejoramos la movilidad entre el Atlántico y Magdalena.



iv) Concesiones de quinta generación, una realidad: proyectos intermodales que avanzan sustancialmente en materia de Environmental Social Governance (ESG), con inversiones aproximadas de 22 billones de pesos solo en Primera Ola.

En el trabajo por fortalecer los proyectos de infraestructura concesionada intermodal, el Gobierno nacional le dio vida al programa Concesiones del Bicentenario. Se trata de un grueso paquete de obras que están divididas en dos olas, los cuales comprenden iniciativas en diferentes modos de transporte concesionando: proyectos carreteros, férreos, fluviales, portuarios y aeroportuarios. En este sentido, logramos la aprobación del CONPES 4060 de noviembre de 2021 “Política para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte sostenible: Quinta Generación de Concesiones bajo el esquema de Asociación Público Privada – Concesiones del Bicentenario” con el cual se buscamos establecer un modelo de gestión para el desarrollo de estos proyectos con soluciones innovadoras y aplicables a todos los modos de transporte, fundamentado en principio integrales de intermodalidad y sostenibilidad institucional, financiera, social y ambiental, para un horizonte de aplicación de 10 años. La primera ola se compone de 14 proyectos, los cuales tendrán una inversión en CAPEX de \$22 billones aproximadamente (cifras a diciembre de 2020); con este programa se generarán más de 600.000 empleos entre directos, indirectos e inducidos.



El gobierno del presidente Duque recibió el proyecto **desfinanciado y con atrasos** en el cronograma de ejecución; para su terminación, gestionó los recursos necesarios y lo puso en servicio el 20 de diciembre de 2019 con una inversión de \$800.000 millones.

La primera ola contempla siete proyectos carreteros, cuatro aeroportuarios, dos fluviales y uno férreo, de los cuales a marzo

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) recibió en 2022 el premio otorgado en Nueva York por IJGlobal a mejor Entidad del Sector Público en América Latina exaltando la Ley de Asociaciones Público-Privadas en Colombia, que ha permitido con éxito el desarrollo del Programa de Cuarta Generación de Concesiones (4G) y las nuevas Concesiones del Bicentenario.

de 2022 se adjudicaron tres proyectos: IP ALO Sur, Accesos Norte a Bogotá 2 y Malla Vial del Valle Accesos Cali Palmira, cinco se encontraban en proceso licitatorio (Troncales del Magdalena 1 y 2, Canal del Dique, App del río Magdalena y Buga-Buenaventura), y seis más avanzaban en el proceso de cierre de estructuración y aprobaciones finales (IP Santuario Caño Alegre, IP Aeropuertos de Suroccidente, IP Aeropuerto de Cartagena, IP Nuevo Aeropuerto de Cartagena, IP aeropuerto de San Andrés, y Corredor Férreo Dorada Chiriguaná), con el fin de avanzar en la primera ola de los proyectos intermodales que transformarán la infraestructura de transporte del país.

Entre los proyectos para adjudicar en el primer semestre de 2022 está la APP para la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena, un sueño que se materializa, cuyo objetivo es hacer viable el transporte de carga por el afluente las 24 horas, 7 días a la semana, entre Barrancabermeja (Santander) y Bocas de Ceniza (Barranquilla), a través de la operación y mantenimiento de 668 kilómetros a lo largo de río, con una inversión de \$1,45 billones; su adjudicación se proyecta para junio de 2022.

Gracias a estos dos logros alcanzados con el trabajo articulado de diferentes actores del Gobierno Nacional, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) recibió en 2022 el premio otorgado en Nueva York por IJGlobal a mejor Entidad del Sector Público en América Latina exaltando la Ley de Asociaciones Público-Privadas en Colombia, que ha permitido con éxito el desarrollo del Programa de Cuarta Generación de Concesiones (4G) y las nuevas Concesiones del Bicentenario.



V) Inversión histórica de \$25 billones en obra pública carretera.

En Gobierno nacional a través del INVIAS invierte en infraestructura vial carretera, cerca de 25 billones en vías de primer, segundo y tercer orden, incluyendo proyectos emblemáticos, vías terciarias y regionales y proyectos de reactivación. Con estos recursos hemos logrado entre otros la construcción de 310 km de nuevas segundas calzadas, tres veces más lo del periodo 2011-2018, y construiremos 183 km más para finalizar el periodo de Gobierno con 493 km de segundas nuevas calzadas y pavimento nuevo construido. Se han construido y puesto en operación 26 túneles y 152 puentes, habiendo recibido 13 túneles. Hemos realizado el mantenimiento o rehabilitación en 3.985 km de vías primarias, 12 veces más que en el periodo 2015-2018 (310 km)

y seis veces más que en 2011-2014 (652 km). Finalizaremos el gobierno con el mantenimiento y rehabilitación en 643 km más, para un total en el periodo de Gobierno de 4.628 km.

Estos \$25 billones incluyen 82 proyectos que hacen parte de los tres programas de Reactivación y repotenciación económica de corto, mediano y largo plazo: Vías para la Legalidad 2030; Concluir, Concluir y Concluir y Reactivación 2.0. Solo en estos tres programas la inversión supera los \$15 billones.



Vi) Inversiones por más de 5,6 billones en vías terciarias: La mayor inversión de los últimos 20 años.

Este presupuesto, que hace parte de la inversión en obra pública carretera, significa un presupuesto anual de \$1,4 billones para vías terciarias; anteriormente, los presupuestos anuales para la red terciaria de todo el país apenas alcanzaban los \$4.000 millones en inversiones hechas con presupuesto del INVÍAS.

Así las cosas, el Ministerio de Transporte, a través del INVÍAS, logró consolidar inversiones que a marzo de 2022 ascendieron a 5,6 billones de pesos a través de diversas fuentes de financiación, como OCAD Paz, obras por impuestos, enajenación de Isagen, contratos Plan Bicentenario, conectividad regional, Presupuesto General de la Nación y cooperación internacional; con esta inversión se está llegando a 1.054 municipios de los 32 departamentos con 1.529 proyectos, impactando positivamente aproximadamente 12.400 kilómetros con obras de mejoramiento vial y 15.000 kilómetros aproximadamente con actividades de mantenimiento en los lugares más remotos de la geografía colombiana. Con estos trabajos estamos generando cerca de 86.000 empleos en todo el país.



Vii) Modernización de aeropuertos no concesionados: se invirtieron 2,5 billones de pesos.

Desde el inicio de este gobierno se asumieron grandes retos en busca de mejorar la conectividad del país y fortalecer a Colombia como líder regional en materia de transporte aéreo. Una emergencia mundial por la declaratoria de una pandemia jugó un papel determinante en el logro de este propósito. No obstante, en materia de infraestructura aeroportuaria para el periodo 2018-2022 (corte marzo de 2022), se ejecutaron 2,5 billones de pesos en 153 proyectos, 56 aeropuertos intervenidos y 33.900 empleos generados (al finalizar el año 2021). El Gobierno Nacional destaca la modernización de los siguientes terminales aéreos:

- i. Aeropuerto Antonio Nariño de Pasto, Nariño – Renovación aeroportuaria en el sur del país.**

Las obras del Aeropuerto Antonio Nariño de Pasto se entregaron en octubre de 2020, con una inversión de \$119.152 millones para culminar la construcción de la terminal aérea, las instalaciones administrativas, torre de control y las vías alternas de acceso. La terminal de pasajeros

En materia de infraestructura aeroportuaria para el periodo 2018-2022 (corte marzo de 2022), se ejecutaron 2,5 billones de pesos en 153 proyectos, 56 aeropuertos intervenidos y 33.900 empleos generados (al finalizar el año 2021). El Gobierno Nacional destaca la modernización de los siguientes terminales aéreos:

pasó de un área de 1.672 m² a un área de 5.958 m²; la torre de control pasó de 9 a 27m de altura; el edificio administrativo pasó de un área de 222 m² a un área de 1.348m². Se culminaron las obras civiles de la vía alterna de acceso y cerramiento. En el primer semestre de 2021 se finalizaron los estudios y diseños de ingeniería y construcción de infraestructura complementaria, plataforma, entre otros. A marzo de 2022 se adelanta el mantenimiento rutinario de las áreas lado aire y lado tierra.

- **ii. Aeropuerto Alfredo Vásquez de Leticia – La terminal aérea más grande del sur del país en el corazón del Amazonas.**

En diciembre de 2020 se entregaron las obras de Aeropuerto Internacional Alfredo Vásquez Cobo de Leticia. Para estas se dispusieron recursos por \$244.234 millones para la culminación de los trabajos en esta terminal, considerada como la más grande del sur del país, pasando de 1.704 a 11.136 metros cuadrados, con llegadas y salidas internacionales, un terminal de carga con 8 bodegas amplias para entrada y salida de mercancías, entre otros. También se rehabilitó y se amplió la pista, que pasó de 2.100 metros a 2.400 metros, se construyó una nueva plataforma, la cual pasó de 16.206 a 43.071 metros cuadrados, así como la construcción de la torre de control. Estas obras generaron 326 empleos. En 2021 este aeropuerto obtuvo la certificación huella de carbono (SGS).

- **iii. Aeropuerto El Edén de Armenia, Quindío – conectividad internacional en el eje cafetero.**

En octubre de 2020, se entregaron obras de modernización de este aeropuerto, que incluyeron la construcción de la nueva terminal internacional de pasajeros y sus respectivas zonas de urbanismo en 5.630 metros cuadrados, incluyendo vías de acceso y parqueaderos; con la modernización de la torre de control se pasó de 28 a 33 metros de altura y la ampliación de la plataforma pasó de 20.150 m² a 34.900 m², con unas inversiones de 116.000 millones de pesos. Estas obras benefician a más de 540.000 habitantes del departamento y generaron 500 empleos.

A marzo de 2022 se adelantan los estudios, diseños y construcción de la plataforma de asistencia en tierra y la adecuación de salas de espera de pasajeros, con una inversión de 3.198 millones de pesos.



Viii) Consolidación de la operación comercial y multimodal en los corredores férreos Bogotá – Belencito y La Dorada – Chiriguaná, este último conectando la carga con el corredor Chiriguaná – Santa Marta.

Pasamos de 420 km a 1.077 km de red férrea con operación comercial activa. Estas vías férreas tienen capacidad anual para movilizar 3 millones de toneladas en el corredor Bogotá – Belencito y 5 millones de toneladas en el corredor La Dorada – Chiriguaná.



Ix) Aceleramos la consolidación de la movilidad eléctrica. A marzo de 2022 se registraron 7.537 vehículos eléctricos en el RUNT.

El Gobierno Nacional está enfocado en acelerar la transición eléctrica a todo nivel. Desde el Sector Transporte, esto implica acelerar la consolidación de la movilidad eléctrica y generar un apoyo de manera decidida y estratégica a los sistemas de transporte público. Entre 2010 y julio 2018 se registraron 2.165 vehículos eléctricos, mientras que entre agosto de ese año y marzo de 2022 se han registrado 5.372 vehículos eléctricos. Esto también es evidente en los vehículos híbridos, pues entre enero de 2010 y julio de 2018 se matricularon 594 híbridos y, en estos, más de tres se alcanzaron 28.818 vehículos (cifra a marzo de 2022). Se trata de un logro que nos pone un paso adelante en el cumplimiento de la meta frente al Acuerdo de París de reducir en un 51 % las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) a 2030.

Así mismo, el gobierno incluyó en el Plan Nacional de Desarrollo la posibilidad de cofinanciar el material rodante de los sistemas de transporte público. Esto ha llevado a que Colombia se convierta en uno de los países con mayor flota eléctrica de transporte público en Latinoamérica, jalonado por el crecimiento de la flota de Bogotá, que se convertirá en la ciudad con más flota eléctrica de América Latina a 2022 con 1485 buses eléctricos. Con corte al 30 de marzo se tenían 759 buses eléctricos en Bogotá, Cali y Medellín. Se proyecta que al finalizar el 2022 se llegará a 1590.



Pasamos de
420 km a
1.077 km

de red férrea con operación comercial activa. Estas vías férreas tienen capacidad anual para movilizar 3 millones de toneladas en el corredor Bogotá – Belencito y 5 millones de toneladas en el corredor La Dorada – Chiriguaná.



X) Renovamos el Programa de Modernización de Vehículos de Carga. Con este programa se proyecta una reducción de más de 1 millón de toneladas al año de CO2 para 2030.

El gobierno del presidente Iván Duque gestionó varias estrategias con el fin de proteger el patrimonio de los actores del Sector Transporte y con el objetivo garantizar su estabilidad laboral y económica. Una de las más importantes ha sido el programa de modernización de vehículos de carga, enmarcado en el principio de emprendimiento, promovido por el Gobierno Nacional, que plantea incentivos económicos y permite la reducción de gases contaminantes.

La gestión de este programa se logró realizar en el marco de una difícil coyuntura. Con el fin de lograr el ingreso de Colombia a la OCDE, el gobierno anterior se había comprometido a eliminar la política

del 1 a 1 del programa de chatarrización a más tardar el 31 de diciembre de 2019. Más aún, el gobierno anterior suscribió una carta con los Estados Unidos accediendo a que este país pudiera suspender unilateralmente los beneficios del Tratado de Libre Comercio que estimara pertinentes, si Colombia no cumplía con la terminación del programa de chatarrización en la fecha prevista. Estos compromisos se asumieron a pesar de que aún estaban pendientes de ejecutar aproximadamente la mitad de los 1,1 billones que el CONPES 3759 había avalado para este programa y que el compromiso con los transportadores en el paro de 2006 había sido que la política 1 a 1 solo terminaría una vez se agotaran los recursos de dicho CONPES o hubiese un estudio que mostrase el equilibrio de oferta y demanda del servicio de carga en Colombia. Ante esta situación el gobierno de Iván Duque logró acordar con Estados Unidos la extensión por 6 meses del programa anterior con la política 1 a 1, plazo en el cual logró dar vida al nuevo Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga, con importantes incentivos tributarios y herramientas de transparencia, el cual fue reglamentado mediante Resolución 5304 de octubre de 2019.

Bajo este programa hasta el 30 de marzo de 2022, se tenía un acumulado de 4.431 vehículos postulados, se desintegraron en total 3.167 vehículos de carga y se desembolsaron más de 112 mil millones de pesos.



Xi) Apoyo del Gobierno Nacional a los sistemas masivos de transporte público en todo el país.

Cerca de 7,7 billones de pesos comprometió el gobierno del presidente Iván Duque a través de convenios de cofinanciación para la ejecución de los proyectos Troncales Alimentadoras de la Primera Línea del Metro de Bogotá de las Avenidas 68 (desde la Carrera. 7 hasta la Auto-sur) y Ciudad de Cali (desde Av. Américas hasta la Av. Circunvalar del Sur -límites con el Municipio de Soacha), Metro Ligero de la Avenida 80 en Medellín, Sistema Estratégico de Transporte Público de Ibagué y el tramo 3 de la Troncal Oriental del Sistema Integrado de Transporte Masivo MIO en Cali.

En el mismo sentido, se apoyó a los entes gestores para lograr la adjudicación y firma de las actas de inicio de los contratos de concesión responsables de la ejecución, operación y mantenimiento de los proyectos Primera Línea del Metro de Bogotá, para la cual la nación aporta 16,6 billones de pesos (cifras de 2020) y Regiotram de Occidente, que tiene cofinanciación del gobierno por 1,4 billones (cifras 2020), inversión que representa el 70 % del costo de cada proyecto. Además, el gobierno apoya la estructuración de la Segunda Línea del Metro de Bogotá, con el propósito de lograr la participación de la nación en la cofinanciación de este proyecto priorizado para la movilidad de Bogotá.

En julio de 2021 se aprobó el Documento [CONPES 4034](#); “Apoyo del Gobierno Nacional a la actualización del Programa Integral de movilidad de la región Bogotá - Cundinamarca”. Este CONPES garantiza la continuidad del Programa Integral Movilidad de la Región Bogotá – Cundinamarca



Una de las más importantes ha sido **el programa de modernización de vehículos de carga**, enmarcado en el principio de emprendimiento, promovido por el Gobierno Nacional, que plantea incentivos económicos y permite la reducción de gases contaminantes.

Durante los siguientes 23 meses el comportamiento de la pandemia del COVID-19 generó condiciones atípicas en la operación de los sistemas de transporte masivo, impidiendo la recuperación de la demanda de viajes de los usuarios que se movilizaban en los sistemas en el escenario PreCOVID-19. Al comparar el promedio de viajes en día hábil en estos sistemas del mes de marzo de 2021 y marzo de 2022, se presentó un incremento del 53 %. Sin embargo, el resultado de marzo de 2022 es 2 % menor al promedio del mes de marzo de 2020 en el escenario PreCOVID-19.

(PIMRC) para su fortalecimiento e integración por medio de su actualización con una visión a 2027, 2035 y de largo plazo, estableciendo la priorización de proyectos para satisfacer las necesidades de movilidad de los habitantes de la región capital.

El estado de emergencia sanitaria y las medidas de aislamiento preventivo, produjeron desde el 19 de marzo de 2020 afectó la demanda de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) que en promedio cayó hasta en 83 puntos porcentuales durante el mes de abril de 2020. Durante los siguientes 23 meses el comportamiento de la pandemia del COVID-19 generó condiciones atípicas en la operación de los sistemas de transporte masivo, impidiendo la recuperación de la demanda de viajes de los usuarios que se movilizaban en los sistemas en el escenario PreCOVID-19. Al comparar el promedio de viajes en día hábil en estos sistemas del mes de marzo de 2021 y marzo de 2022, se presentó un incremento del 53 %. Sin embargo, el resultado de marzo de 2022 es 2 % menor al promedio del mes de marzo de 2020 en el escenario PreCOVID-19. Adicionalmente, es importante mencionar que el Paro Nacional de 2021 afectó de manera directa la operación y prestación del servicio, especialmente en la última semana del mes de abril, en mayo y junio, además de la infraestructura de los sistemas y, con ello, el resultado del año para el indicador.

Así mismo, a marzo de 2022 se llegó a 1.158 kilómetros aproximadamente de infraestructura vial intervenida para la operación de Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) cofinanciados por la nación. Este resultado representa un 78 % de la meta proyectada para el cuatrienio: 1.1.97,16 kilómetros.

En aras de dar prelación a los viajes más sostenibles, eficientes, y fortalecer la integración modal entre los viajes en transporte público y en bicicleta, con base en el principio de equidad e igualdad, a marzo de 2022 se construyeron 230,93 kilómetros de ciclorred en Sistemas de Transporte Público cofinanciados por la nación, que representa un 76,17 % de la meta de cuatrienio. El avance en la construcción de ciclorred a través de obras de infraestructura de Sistemas de Transporte Público continúa en Cali, Pasto, Santa Marta y Bogotá.



Xii) Transporte Seguro: la materialización de la política pública de seguridad vial disminuyó el número de personas lesionadas con incapacidades permanentes por siniestros viales.

La materialización de una política pública como la seguridad vial se da en el ámbito territorial. Sus aspectos culturales y las actividades económicas son solo algunos de los factores que inciden en el abordaje y en las intervenciones de fenómenos con múltiples causas, como lo es la seguridad vial. En tal sentido, la creación de una institucionalidad territorial como contraparte, aportante y agente activo del propósito común de salvar vidas en las vías fue una prioridad para el gobierno, por lo cual, desde el primer semestre de 2019, los 32 departamentos de Colombia crearon sus Consejos Territoriales de Seguridad Vial, según lo establecido en la Ley. A través de dichos Consejos se generó una coordinación interinstitucional que permite a los departamentos gestionar las políticas públicas de Seguridad Vial en sus jurisdicciones, permitiendo el diálogo nación territorio de manera fluida, participativa y decisiva.

Otra acción relevante es la actualización el Plan Nacional de Seguridad Vial, instrumento de planeación del Gobierno Nacional en el cual se definen los objetivos del país en torno a la reducción de las afectaciones que generan los siniestros viales en términos de fatalidades y lesiones de los diferentes actores. Teniendo en cuenta el carácter multicausal de los siniestros viales, se convierte en una estrategia multisectorial. Es así como el plan involucra la acción de más de 13 sectores de la administración pública, todos con un objetivo común: lograr la reducción del 50 % de fatalidades y lesiones por siniestros viales para el año 2031.

También se adelantó la construcción de más de 340 “Pequeñas Grandes Obras”, que buscaban disminuir la siniestralidad vial, con una inversión cercana a los 35.000 millones de pesos en la primera fase, beneficiando 100 municipios aproximadamente en 26 departamentos. En ese trabajo de cuidar a todos los actores viales, durante el primer trimestre de 2022 se desarrollaron 243.857 acciones pedagógicas, con las que se impactaron 46.957 personas, principalmente motociclistas, en 88 municipios de 24 departamentos. Por otra parte, también se contó con estrategia de Puntos Seguros, con la que desde 2020 se acompañó a los conductores de vehículos de carga, automóvil y motocicleta en 14 lugares estratégicos del país, realizando revisiones mecánicas básicas, recomendaciones en seguridad vial y pausas activas, entre otras acciones, llegando a más de 340.000 transportadores.





2. Inversión del Presupuesto General de la Nación 2018–2022

El siguiente capítulo presenta los recursos del Presupuesto General de la Nación asignados y ejecutados por el Sector Transporte para dar respuesta a las metas propuestas para el periodo de gobierno 2018-2022, de acuerdo con las competencias de las entidades pertenecientes al sector. En este sentido, se presenta el presupuesto del sector y un detalle de los recursos de inversión ejecutados.

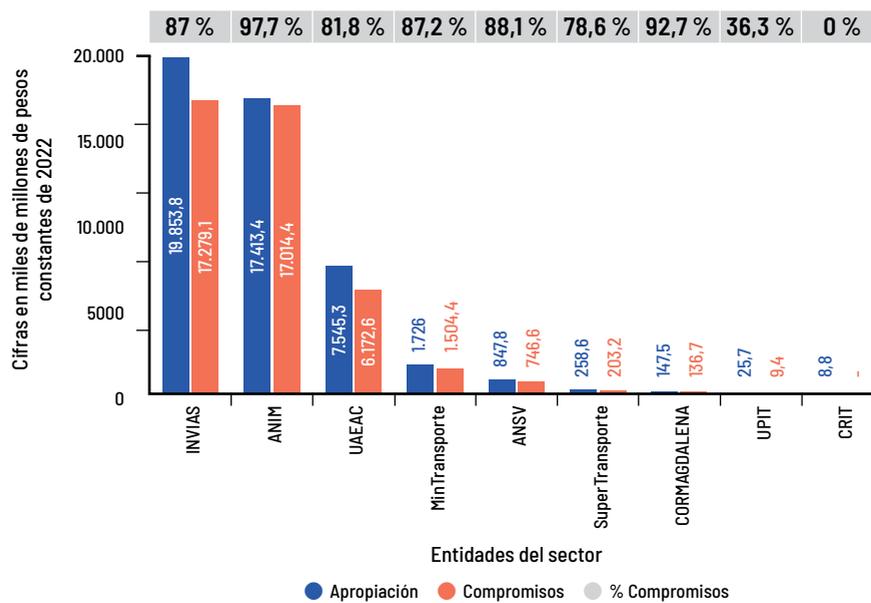
La información presupuestal que se relaciona en este apartado está basada en el principio de anualidad para las vigencias 2018-2021 y, por lo tanto, comprende el periodo entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de cada año; adicionalmente, se presenta la información parcial de la vigencia 2022 con corte al 31 de marzo. A continuación, se encuentran tres subsecciones: la primera hace referencia al total de recursos del PGN del sector; la segunda, describe la inversión en términos agregados para el sector objeto de análisis para el periodo analizado y la tercera explica en detalle los principales programas de inversión del sector con mayor apropiación de recursos.

2.1. Recursos del sector para el 2018-2022

Durante el periodo 2018-2022, el Sector Transporte apropió recursos de funcionamiento e inversión por un valor de \$47,83 billones de pesos constantes de 2022, de los cuales las entidades con mayor participación corresponden a INVIAS (\$19,85 billones), ANI (\$17,41 billones), UAEAC (\$7,54 billones), MinTransporte (\$1,72 billones) y ANSV (\$847,83 mil millones).

De los recursos asignados durante el periodo de análisis, las entidades comprometieron \$43,07 billones de pesos constantes de 2022, correspondientes a un 90,0 % de ejecución, siendo la ANI la entidad con mayor porcentaje de recursos comprometidos (97,7 %). A continuación, el Gráfico 3 presenta la apropiación y compromisos del Sector Transporte para el actual periodo de gobierno.

**Gráfico 3. Apropiación y compromisos (funcionamiento e inversión)
Sector Transporte 2018-2022**



Fuente: DPIP-DNP. Datos del Sistema Integrado de Información Financiera (SIIF) con corte a 31 de marzo de 2022. Cifras en miles de millones de pesos constantes de 2022.

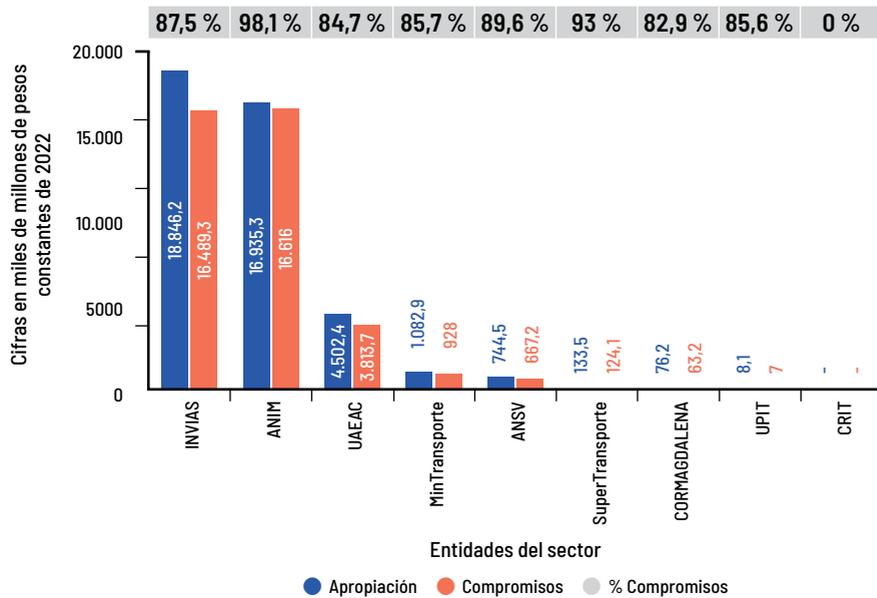
De los recursos asignados durante el periodo de análisis, las entidades comprometieron \$43,07 billones de pesos constantes de 2022, correspondientes a un 90,0 % de ejecución, siendo la ANI la entidad con mayor porcentaje de recursos comprometidos (97,7 %).

Finalmente, en términos de obligaciones, la ejecución presupuestal de recursos de funcionamiento e inversión alcanzó el 60,2 %, destacándose la ANSV con el mayor porcentaje de ejecución del 87,8 %, seguido del ANI con el 71,1 %.

2.2. Inversión del Sector Presupuesto General de la Nación 2018-2022

En lo que respecta al presupuesto de inversión para el Sector Transporte durante el periodo 2018-2022, se apropiaron recursos que ascendieron a \$42,33 billones de pesos constantes de 2022. Específicamente, las entidades pertenecientes al sector comprometieron recursos por \$38,71 billones, correspondiente a un 91,4 % del total apropiado, siendo la ANI la entidad que comprometió el mayor monto de sus recursos de inversión asignados con un 98,1 %. A continuación, el Gráfico 4 presenta la apropiación y compromisos de los recursos de inversión del Sector Transporte para el actual periodo de gobierno.

Gráfico 4. Inversión Sector Transporte 2018-2022



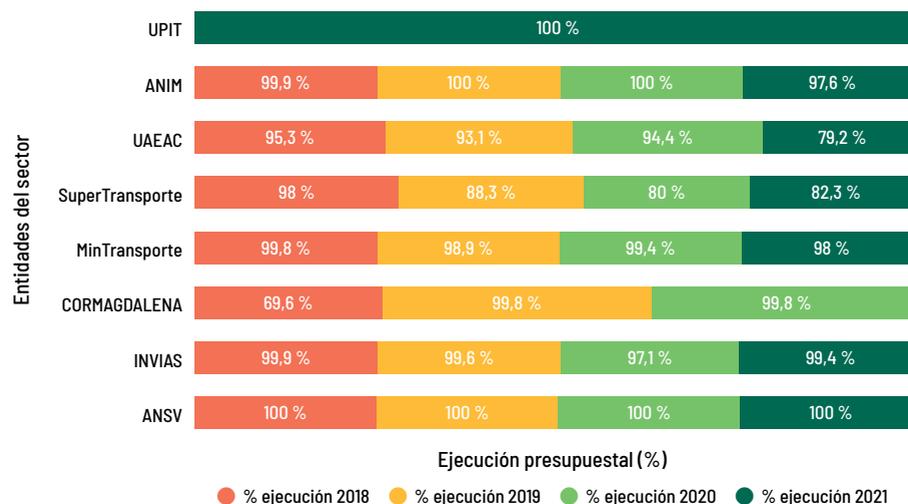
Fuente: DPIP-DNP. Datos del Sistema Integrado de Información Financiera (SIIF) con corte a 31 de marzo del 2022. Cifras en miles de millones de pesos constantes de 2022.

En cuanto a los compromisos de los recursos de inversión por entidad, la ANI, CORMAGDALENA y ANSV comprometieron el mayor porcentaje de recursos

El sector contó con recursos de inversión por \$42,33 billones de pesos constantes de 2022 durante el periodo 2018-2022, de los cuales se comprometieron \$38,71 billones y en términos de obligaciones, se ejecutaron \$24,71 billones.

apropiados. En cuanto a esta última, se destaca que sus compromisos anuales han sido del del 100,0 %. Por su parte, la ANI comprometió recursos del 99,9 % para el 2018, 100,0 % para el 2019, 100,0 % para el 2020 y 97,6 % para el 2021. Finalmente, CORMAGDALENA comprometió el 69,6 % de recursos en la vigencia 2018, 99,8 % para el 2019, 99,8 % para el 2020; es importante precisar que, a partir de la vigencia 2021, los recursos del Presupuesto General de la Nación asignados a CORMAGDALENA son situados en el presupuesto del Ministerio de Transporte en el rubro de funcionamiento–transferencias corrientes. A continuación, se presentan los porcentajes de recursos comprometidos por vigencia y por entidad de acuerdo con el Gráfico 5.

Gráfico 5. Porcentaje de recursos comprometidos de inversión 2018–2022



Fuente: DPIP-DNP. Datos del Sistema Integrado de Información Financiera (SIIF)

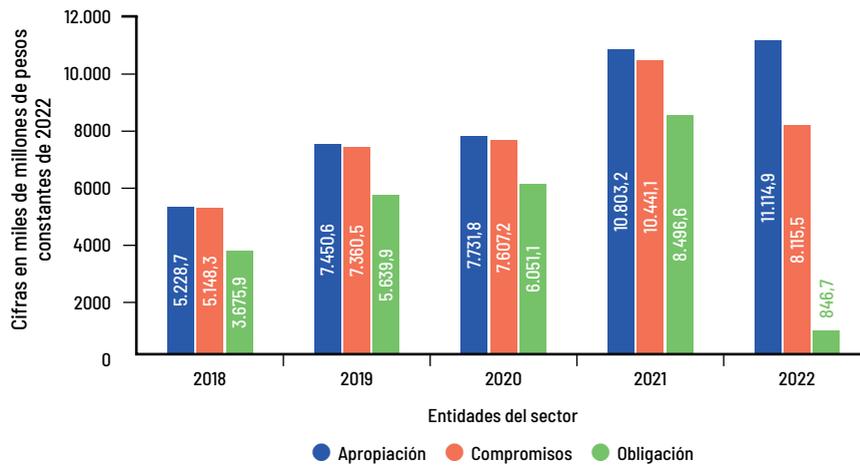
2.3. Programas de inversión del sector

La inversión del PGN realizada por el Sector Transporte se enfocó en atender los objetivos de política pública establecidos en el pacto VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional en las líneas: i) Gobernanza e Institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros; XVI. Pacto por la Descentralización: conectar territorios, gobiernos y poblaciones en las líneas: i) Estimular tanto la productividad como la equidad, a través de la conectividad y los vínculos entre la ciudad y el campo. ii) Movilidad urbano–regional sostenible para la equidad, la competitividad

y la calidad de vida. iii) Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal.

Para ello, el sector contó con recursos de inversión por \$42,33 billones de pesos constantes de 2022 durante el periodo 2018-2022, de los cuales se comprometieron \$38,71 billones y en términos de obligaciones, se ejecutaron \$24,71 billones (ver Gráfico 6).

Gráfico 6. Inversión del Sector Transporte, 2018-2021



Fuente: DPIP - DPIIP. Cifras en miles de millones de pesos constantes de 2022.

Datos del Sistema de Seguimiento de Proyectos de Inversión (SPI) con corte a 31 de marzo del 2022.

Los compromisos del Sector Transporte se concentraron principalmente en programas de i) Infraestructura red vial primaria (68,3 %); ii) Infraestructura red vial regional (13,4 %); y iii) Infraestructura y servicios de transporte aéreo (9,1 %). A continuación, se especifican los recursos asignados y comprometidos dentro de cada uno de ellos.

Tabla 1. Programas de inversión del Sector Transporte

PROGRAMA	2018-2022			
	APROPIACIÓN VIGENTE	PARTICIPACIÓN	COMPROMISOS	PARTICIPACIÓN
Total general	42.329,3	100 %	38.708,5	100 %
Infraestructura red vial primaria	27.890,3	65,89 %	26.454,9	68,3 %
Infraestructura red vial regional	5.983,4	14,14 %	5.185,0	13,4 %
Infraestructura y servicios de transporte aéreo	4.102,6	9,69 %	3.506,8	9,1 %
Seguridad de transporte	1.223,7	2,89 %	1.038,7	2,7 %
Fortalecimiento de la gestión y dirección del Sector Transporte	1.017,3	2,40 %	848,3	2,2 %

PROGRAMA	2018-2022			
	APROPIACIÓN VIGENTE	PARTICIPACIÓN	COMPROMISOS	PARTICIPACIÓN
Infraestructura de transporte férreo	754,1	1,78 %	569,3	1,5 %
Infraestructura y servicios de logística de transporte	578,0	1,37 %	481,8	1,2 %
Infraestructura de transporte fluvial	344,3	0,81 %	273,1	0,7 %
Infraestructura de transporte marítimo	282,0	0,67 %	220,6	0,6 %
Regulación y supervisión de infraestructura y servicios de transporte	153,5	0,36 %	129,9	0,3 %

Fuente: DPIP – DPIIP. Cifras en miles de millones de pesos constantes de 2022.

Datos del Sistema de Seguimiento de Proyectos de Inversión (SPI) con corte a 31 de marzo de 2022.

Con respecto al programa “Infraestructura red vial primaria”, está orientado a proveer la infraestructura de transporte de la red vial primaria modo carretero para contribuir al crecimiento económico y la competitividad.

Aquí se destaca el programa de la Cuarta Generación de Concesiones (4G), al cual ya se hizo alusión en la sección “Principales Logros”. No obstante, vale la pena resaltar que de los 6 proyectos que se mencionó fueron completados en su totalidad a marzo de 2022, 2 de ellos se encontraban en un 1 % de avance en agosto de 2018, esto es: Vías del Nus y Puerta del Hierro- Palmar de Varela y Carreto- Cruz del Viso. En total, de los 29 proyectos de 4G existen 21 proyectos con cierres financieros de largo plazo, que tienen recursos comprometidos por aproximadamente 26 billones de pesos para la culminación de las obras requeridas durante su etapa de construcción.

Así mismo, el programa “Infraestructura red vial regional” está orientado a proveer la infraestructura de transporte de la red vial regional para contribuir a la conectividad entre las regiones. Se destaca el proyecto de “mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de corredores rurales productivos - colombia rural. nacional”, con una apropiación de \$2,5 billones de pesos constantes de 2022, de los cuales se ha comprometido el 78,1 % de los recursos apropiados en el periodo 2018-2022.

Se destaca el proyecto de “mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación de corredores rurales productivos - colombia rural. nacional”, con una apropiación de \$2,5 billones de pesos constantes de 2022, de los cuales se ha comprometido el 78,1 % de los recursos apropiados en el periodo 2018-2022.





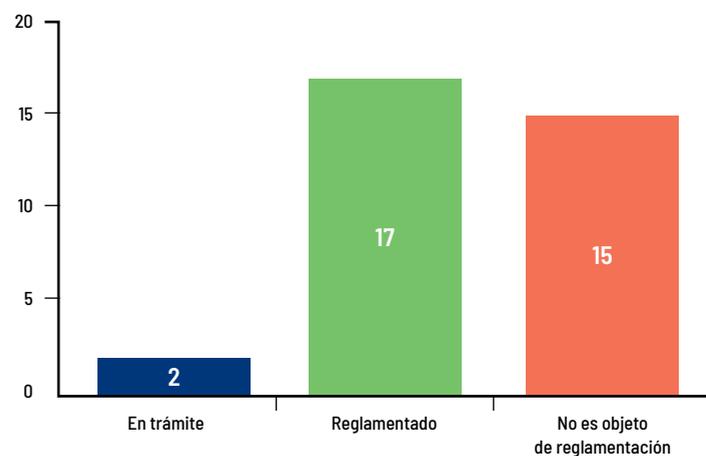


3. Reglamentación

3.1. Estado de reglamentación de la Ley 1955 de 2019

Con base en el seguimiento realizado desde el DNP a la reglamentación del PND 2018-2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”, adoptado mediante la [Ley 1955 de 2019](#), se ha identificado que el Sector Transporte tiene treinta y cuatro artículos a cargo y quince de estos no son objeto de reglamentación. De los diecinueve (19) artículos restantes, el 90 % (17 artículos) ya se encuentran reglamentados y dos (2) en trámite de reglamentación, como se muestra en el Gráfico 8.

**Gráfico 7. Estado de reglamentación de artículos
del PND 2018–2022 del Sector Transporte**



Fuente: Elaboración propia con base en el seguimiento realizado por DNP.

A este respecto, algunos de los avances registrados por el Sector Transporte (ver Anexo 2) son:

- i. La incorporación del artículo 100 en la [Ley 2008 de 2019](#) - Ley de Presupuesto - que garantiza el financiamiento del Aeropuerto del Café – AEROCAFÉ dio viabilidad para dar cumplimiento al compromiso del Gobierno Nacional en esta materia. En consecuencia, ya se inició la preparación de vías de movilidad y explanación de tierra que darán paso a la construcción del Aeropuerto del Café, Aerocafé. El costo total asciende a 531.858 millones de pesos, de los cuales se han destinado recursos del Presupuesto General de la Nación (PGN) para su construcción por un valor de \$448.000 millones. Este proyecto contribuye a la reactivación económica de la región y ofrecerá mejores condiciones de conectividad para más del millón de habitantes del departamento de Caldas.
- ii. La expedición de la Resolución No. 20203040015885 de 15 de octubre de 2020, “Por la cual se reglamenta los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, para municipios, distritos, áreas metropolitanas y se dictan otras disposiciones”.

se inició la preparación de vías de movilidad y explanación de tierra que darán paso a la construcción del Aeropuerto del Café, Aerocafé. El costo total asciende a 531.858 millones de pesos, de los cuales se han destinado recursos del Presupuesto General de la Nación (PGN) para su construcción por un valor de \$448.000 millones.

Adicionalmente, en desarrollo del artículo 96 de la Ley 1955 de 1996, por iniciativa de Ministerio de Minas y Energía, se expidió conjuntamente con el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible la Resolución 40177 de 2020 “Por la cual se definen los energéticos de bajas o cero emisiones teniendo como criterio fundamental su contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente y se adoptan otras disposiciones”, que hace parte de la reglamentación necesaria para que el país cuente con condiciones habilitantes para el fomento de la movilidad eléctrica, permitiendo los logros descritos en capítulos anteriores.

- iii. La expedición de los Decretos 2402, 2403 y 2405 del 27 de diciembre de 2019; a través de estos Decretos se dio continuidad al fortalecimiento de la capacidad de la Superintendencia de Transporte para velar por los derechos de los usuarios del sector de manera más efectiva; en el 2018 esta Superintendencia no contaba con presencia en aeropuertos; actualmente hace presencia en 25 aeropuertos del país.
- iv. La expedición del [Decreto 746 de 2020](#) en coordinación con el Ministerio de Educación, el Gobierno establece condiciones para la creación de zonas diferenciales para el transporte, incluido el escolar; la expedición del Decreto permite poder garantizar las condiciones de accesibilidad y seguridad, promover la formalización del servicio de transporte público y garantizar a los pobladores los servicios de tránsito y transporte, en municipios cuyas características impidan la normal prestación de los servicios.
- v. Expedición del [Decreto 1120 de 2019](#) que establece requisitos para la implementación del Nuevo Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga también referido en la sección de logros del presente documento.





4.

Temas coyunturales durante el periodo de gobierno

En total, son cinco temas que fueron el centro de atención de la política nacional durante el periodo de gobierno, los cuales son: la mitigación de los efectos de la pandemia derivada de la COVID-19; la acción intersectorial sobre la política ambiental; el Pacto con las Juventudes, la atención a la emergencia derivada del paso del huracán Iota y la respuesta frente a la situación migratoria de Venezuela. Específicamente para el Sector Transporte, en el presente capítulo se presentan las acciones con mayor relevancia en materia de mitigación de los efectos de la pandemia, política ambiental y atención a la emergencia derivada del paso del huracán Iota, temas en los cuales el Sector Transporte tuvo incidencia directa.

4.1. Mitigación de los efectos de la pandemia

El 2020 estuvo marcado por la pandemia ocasionada por la enfermedad COVID-19 producida por el Coronavirus SARS-CoV-2 (Mojica-Crespo & Morales-Crespo, 2020). Frente a esta emergencia mundial, que comenzó a tener presencia en el territorio nacional a partir del 6 de marzo de 2020, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Salud y Protección Social, declaró la emergencia sanitaria por medio de la [resolución 385](#) del 12 de marzo de 2020. Posteriormente, el 17 de marzo de 2020, el presidente de la República declara un Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio nacional. Estos elementos fueron el punto de partida para que, por medio de una serie de reglamentaciones emitidas por el Gobierno Nacional, se construyera el marco normativo para mitigar los efectos de la pandemia.

Dentro de este marco normativo y respecto al Sector Transporte, el Ministerio de Transporte (MinTransporte) expidió diversos actos normativos, de los cuales diez son decretos³ como respuesta rápida a los efectos de la pandemia.

Los decretos giraron en torno a la definición de medidas preventivas para el control sanitario de pasajeros provenientes del extranjero por vía aérea a causa del nuevo Coronavirus y las responsabilidades de las aerolíneas nacionales e internacionales; la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura y la adopción de medidas para mitigar los efectos económicos generados por la pandemia Coronavirus COVID-19 en el Sector Transporte e infraestructura.

Por el lado de las acciones no normativas, se destacan las siguientes:

- **Creación y operación Centro de Logística y Transporte.** Mediante el [Decreto 482 de 2020](#) y la resolución 624 del mismo año se conformó y se puso en marcha del Centro Nacional de Logística y Transporte, una instancia de articulación y toma de decisiones del Gobierno Nacional con los actores de las cadenas logísticas para mantener al país abastecido durante los diferentes periodos de aislamiento. Su utilidad fue tal, que se decidió dejarlo de manera permanente y, gracias a eso, con corte a marzo de 2022 sesionó más de 230 veces en procura de óptima movilización de carga y pasajeros a nivel nacional.
- **Línea de crédito #TransporteResponde.** La pandemia golpeó al Sector Transporte, como lo hizo con varios renglones de la economía. Para apoyar a los diferentes actores, junto con Bancoldex estructuramos y pusimos a disposición en junio de 2020 “Transporte responde”, una línea de crédito que cuenta con beneficios como créditos con plazo de pago hasta 3 años y un periodo de gracia de hasta 1 año. En su primera fase, desembolsó para diciembre de 2020 92.000 millones de pesos de los 95.000 que se abrieron como cupo, beneficiando a más de 1.150 empresas, por lo que abrió una segunda fase que habilitó un cupo de 715.000 millones de pesos, de los cuales a marzo

³ Decreto 439 de 2020 (20 de marzo); Decreto 457 de 2020 (22 de marzo); Decreto 482 de 2020 (26 de marzo); Decreto 531 de 2020 (8 de abril); Decreto 569 de 2020 (15 de abril); Decreto 575 de 2020 (15 de abril); Decreto 749 de 2020 (28 de mayo); Decreto 768 de 2020 (30 de mayo); Decreto 478 de 2021 (12 de mayo); Decreto 1009 de 2021 (26 de agosto).

de 2021 se habían desembolsado alrededor de 309.151 millones de pesos en 1.115 operaciones realizadas por entidades bancarias.

- **Cofinanciación del déficit operacional de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo.** Se incluyó en la Ley de Inversión Social ([Ley 2155 de septiembre de 2021](#)) el artículo 28, a través del cual se introdujo la posibilidad de cofinanciar hasta el 50 % del déficit operacional de los Sistema Integrados de Transporte Masivo (SITM) de Bogotá, Cali, Medellín, Cartagena, Bucaramanga, Pereira y Barranquilla.
- **Compromiso por Colombia:** En el marco de esta estrategia del presidente Iván Duque, se desarrollarán 50 proyectos para reactivar la economía de las regiones beneficiando a 23 millones de colombianos y generando alrededor de 105.000 empleos directos, con una inversión de 11,5 billones de pesos en infraestructura vial pública a través de dos programas:
 - *Concluir y concluir para la reactivación de las regiones:* 28 obras públicas, que se finalizarán en 2022;
 - *Vías para la Legalidad y la Reactivación de las Regiones Visión 2030:* 22 proyectos que transformarán la movilidad del país en los próximos 5 a 10 años, periodo en el que serán ejecutadas las obras.
- **Incentivos y alternativas para generar una mejor reactivación y consolidación del transporte público terrestre de pasajeros y mixto en el país.** Se radicó por parte del Sector Transporte con mensaje de urgencia y en febrero de 2022 se promulgó la Ley 2198 muestra del compromiso del gobierno con todos miembros del Sector Transporte. En este caso, con los diferentes actores del transporte público terrestre de pasajeros y mixto, quienes, como muchos colombianos, han padecido los desafíos impuestos por la crisis generada por la pandemia generando alivios en temas como extender la continuidad de la operación, incentivar la oferta de servicios y crear nuevas oportunidades de inversión. En esta ley se atendieron estos puntos, lo que se complementa con otras medidas con las que se espera no solo generar una efectiva reactivación, sino consolidar el sector de cara al futuro para hacerlo más competitivo. En el transporte público de pasajeros se verán beneficiados 24.562 vehículos que equivalen al 99 % de los vehículos registrados en diferentes zonas del país, mientras que en el transporte público mixto esta cifra es de 3.148 vehículos, el 99,7 % de los vehículos registrados en el país.

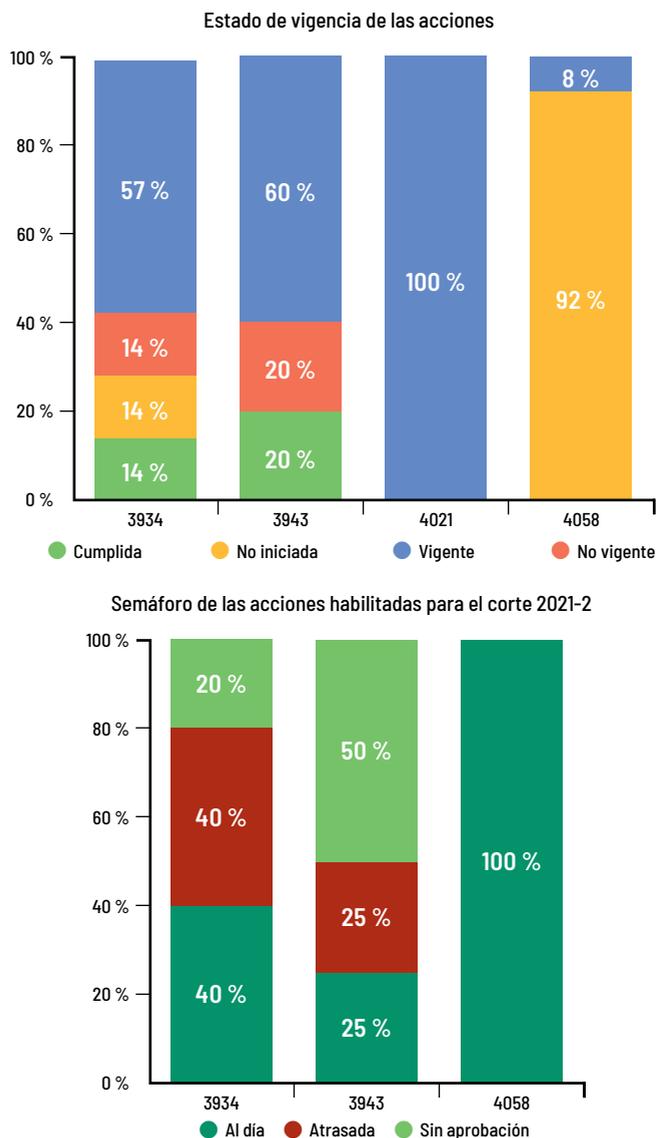
4.2. Compromisos para una Política Ambiental Integral

Desde la aprobación de la [Ley 1955 de 2019](#) en donde se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”, el Gobierno Nacional ha manifestado su interés en el desarrollo integral de una política ambiental. Es por eso que, durante el periodo de gobierno, a través del CONPES se aprobaron cuatro documentos para avanzar en este propósito, estos son: La Política de Crecimiento Verde ([3934](#)); Política para el mejoramiento

de la calidad del aire (3943); la Política Nacional para el control de la Deforestación y la Gestión Sostenible de los Bosques (4021); y la Política pública para reducir las condiciones de riesgo de desastres y adaptarse a los fenómenos de variabilidad climática (4058).

Dentro de los cuatro documentos orientados al desarrollo de una política ambiental integral, el Sector Transporte lidera la ejecución de 14 acciones, de las cuales 12 acciones se habilitaron para reportar avance en el corte 2021-2. Como se puede ver en el Gráfico 9 para el documento de crecimiento verde una de siete que ya se cumplió en su totalidad, esta es, la formulación del programa de movilidad eléctrica en Colombia. Lo mismo ocurre en el documento de mejoramiento calidad del aire, donde la acción cumplida hace referencia a la elaboración de una propuesta de modificación a la ley que establece el impuesto sobre los vehículos.

Gráfico 9. Estado de la vigencia y semáforo de las acciones por documento



Fuente: SisCONPES - DNP.

La Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (ENME), formulada en 2019 y que fue lanzada por el presidente Duque en agosto del mismo año, junto con los Ministerios de Ambiente, Energía y Transporte. La ENME promueve, a través de lineamientos de política pública, los instrumentos regulatorios, económicos, técnicos y de ordenamiento territorial necesarios para esta transición.

En el segundo gráfico presentado en el Gráfico 9 se **puede ver que en el documento de control de deforestación el 80 % de las acciones habilitadas para reporte de avance en el segundo semestre de 2021 finalizaron su ciclo de aprobación.** Para el caso crecimiento verde son dos acciones de cinco que están en estado atrasado, estas corresponden a la definición de los parámetros mínimos de seguridad, homologación y condiciones de operación (revisión técnico-mecánica) de los vehículos eléctricos para los procesos de ensamble e importación; y la incorporación del desarrollo de líneas férreas eléctricas en el Programa de Movilidad Eléctrica en Colombia.

Si bien los principales resultados alcanzados en materia de movilidad eléctrica se sintetizaron en la sección “Principales logros del sector”, resulta relevante mencionar algunas de las iniciativas adelantadas para alcanzar los resultados previamente presentados.

- La Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (ENME), formulada en 2019 y que fue lanzada por el presidente Duque en agosto del mismo año, junto con los Ministerios de Ambiente, Energía y Transporte. La ENME promueve, a través de lineamientos de política pública, los instrumentos regulatorios, económicos, técnicos y de ordenamiento territorial necesarios para esta transición.

En esta estrategia, se tienen en cuenta temas relacionados con revisión técnico-mecánica y homologación de vehículos eléctricos, incluso temas relacionados con la conversión vehicular, ya que si bien es una opción pues contribuye en la reducción de emisiones, debemos poder garantizar a los ciudadanos que el vehículo cumpla con todas las condiciones de seguridad con el fin de prevenir accidentes de tránsito. Es por esto que actualmente se tiene un proyecto a través del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), en donde se está realizando un Análisis de Impacto Normativo (AIN) que permita evaluar los impactos de las diferentes alternativas para la homologación de vehículos eléctricos y una posible adopción de reglamentación técnica. Para esto se han llevado a cabo varias mesas de trabajo con los actores involucrados, entre ellos las entidades del gobierno, academia, organismos de certificación, propietarios de flotas, gremios y comercializadores de este tipo de vehículos.

Adicionalmente, dentro de los alcances se encuentra el análisis de viabilidad técnica para determinar la pertinencia de realizar conversiones de vehículos con motor térmico a eléctricos en el país.

- Dentro de la normatividad y los incentivos que lideramos junto a los Ministerios de Minas y Energía, y el de Ambiente Desarrollo, está la [Ley 1964 de 2019](#), que promueve el uso de vehículos eléctricos en el país, teniendo como meta lograr que mínimo el 10 % de los vehículos adquiridos sean eléctricos o de cero emisiones a partir de 2025, y para 2035 que el 100 % de los vehículos públicos adquiridos para Sistemas de Transporte Masivo sean eléctricos o con cero emisiones contaminantes, entre otras consideraciones. Uno de los beneficios que trajo esta Ley es que estableció que la tarifa para el impuesto sobre vehículos automotores eléctricos no podrá superar el 1 % del valor comercial del vehículo, descuento del 10 % en el SOAT y excepciones de restricción vehicular.

Hoy, la movilidad eléctrica cuenta con incentivos tales como:

- [Ley 1964 de 2019](#). Estableció que la tarifa para el impuesto sobre vehículos automotores eléctricos no podrá superar el 1 % del valor comercial del vehículo, descuento del 10 % en el SOAT y excepciones de restricción vehicular.
- [Decreto 191 de 2021](#). Mediante el cual se identifican con logotipo y color, los parqueaderos preferenciales para vehículos eléctricos, de conformidad con el artículo 7 de la [Ley 1964 de 2019](#).
- Resolución 20213040039485 de 2021. Establece los lineamientos técnicos y un descuento del 30 % en la revisión técnico-mecánica para vehículos eléctricos, de acuerdo con el artículo 4 de la [Ley 1964 de 2019](#).
- [Ley 2099 de 2021](#). Por medio de la cual se brindan incentivos para la dinamización del mercado energético. En donde el consumo de energía eléctrica destinado a la carga de vehículos eléctricos no estará sujeto a la contribución prevista en el artículo 47 de la Ley 143 de 1994.
- [Ley 2128 de 2021](#). A través de la cual se promueve el abastecimiento, continuidad, confiabilidad, y cobertura del gas combustible en el país. En esta Ley se generan beneficios para vehículos dedicados a gas combustible, como eliminación de restricciones a circulación, descuentos en revisión técnico-mecánica y de gases.
- [Ley 2169 de 2021](#) de Acción climática. La cual dicta medidas mínimas para alcanzar la carbono-neutralidad. Esta Ley, en su artículo 33, crea el fondo para la promoción de ascenso tecnológico de los Sistemas de Transporte y del parque automotor de carga con peso vehicular igual o menor a 10,5 toneladas y volquetas.
- [Resolución 5304 de 2019](#). Resolución del Programa de Modernización el cual da un incentivo adicional si los vehículos nuevos (por los cuales se repone) son de cero o bajas emisiones (eléctricos, híbridos o gas natural).
- Estatuto Tributario en su Artículo 468-1. El cual establece un 5 % en IVA para los vehículos eléctricos.
- El Programa de Uso Racional y Eficiente de Energía – PROURE de la UPME. Por medio del cual se puede acceder a la exclusión del pago del IVA tanto para vehículos eléctricos como para gas natural.
- [Decreto 2051 de 2019](#). Establece para vehículos eléctricos un gravamen arancelario del 0 % y para vehículos con motor de funcionamiento exclusivo a gas natural un 5 % para la importación.



La Ley
1964
de 2019,
que promueve el uso
de vehículos eléctricos
en el país, teniendo como
meta lograr que mínimo
el 10 % de los vehículos
adquiridos sean eléctricos
o de cero emisiones a partir
de 2025, y para 2035 que
el 100 % de los vehículos
públicos adquiridos para
Sistemas de Transporte
Masivo sean eléctricos
o con cero emisiones
contaminantes, entre
otras consideraciones.

Uno de los puntos importantes para iniciar la transformación en el sector fue identificar las responsabilidades que tenemos como Sector Transporte. Si bien no somos el principal emisor de Gases de Efecto Invernadero – GEI (12,5 % del total de las emisiones).

- Resolución 40405 de 2020 del Ministerio de Minas y Energía. Mediante la cual se reglamentó el parágrafo 5 del artículo 9 de la Ley 1964, con el objeto de establecer las condiciones técnicas para que las estaciones de recarga de combustible fósil pueda ampliar la oferta a energía eléctrica para vehículos eléctricos.
- Resolución 40177 de 2020 de Ministerio de Minas y Energía. Mediante el cual se definen energéticos de bajas y cero emisiones.
- Resolución 40223 de 2021 de Ministerio de Minas y Energía. Por medio de la cual se establecen condiciones mínimas de estandarización y de mercado para la implementación de infraestructura de carga para vehículos eléctricos e híbridos enchufables.

En el caso de la política mejoramiento de la calidad del aire, la tasa de reporte es mayor, las tres acciones reportadas correctamente se encuentran al día.

A este respecto, uno de los puntos importantes para iniciar la transformación en el sector fue identificar las responsabilidades que tenemos como Sector Transporte. Si bien no somos el principal emisor de Gases de Efecto Invernadero – GEI (12,5 % del total de las emisiones) [BUR, 2021], sí somos el sector que presenta el mayor consumo de energía, representando el 40 % del total del consumo [PEN, 2020], y en el cual se presentan las mayores ineficiencias, cercanas al 69 % [Balance de Energía Útil - BEU, 2019]. Por otro lado, se estima que el 80 % de las emisiones de material particulado PM2.5 que se genera en las ciudades corresponde a las fuentes móviles y el restante 20 % a las fuentes fijas.

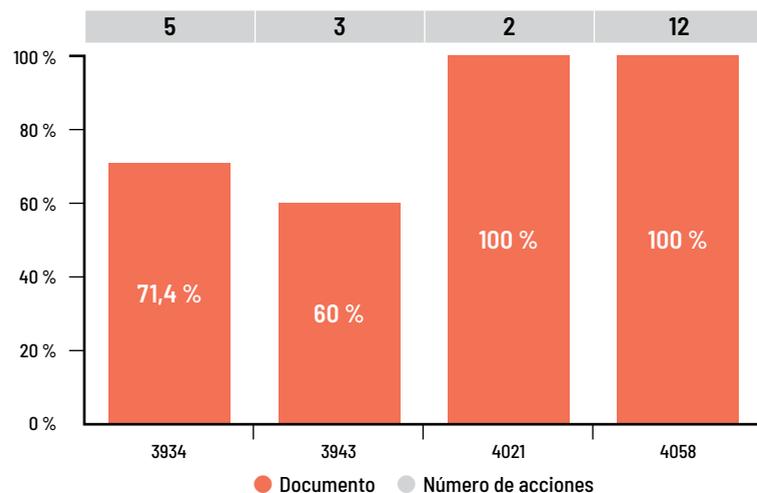
En este sentido de los compromisos de sector con la reducción de emisiones se destacan:

- Programa de modernización de vehículos de carga: Este programa es la apuesta del Gobierno Nacional por la eficiencia, la seguridad y la sostenibilidad del Sector Transporte; tiene incentivos económicos a los transportadores que deciden modernizar sus vehículos. Con este programa se proyecta una reducción de más de 1 millón de toneladas al año de CO2 para 2030.
- El proyecto Férreo Dorada – Chiriguana tiene un potencial de reducción de emisiones a 2030 de más de 110 mil toneladas de CO2 al año, lo que implica una reducción de emisiones del 33 % por tonelada transportada cuando se lo compara con el transporte carretero.
- Así mismo, el proyecto de la APP del río Magdalena y el transporte fluvial de carga por el mismo tiene un potencial de reducción de emisiones de más de 190.000 toneladas de CO2 al año para 2030, lo que implica

una reducción del 62 % por tonelada transportada cuando se compara con el transporte carretero.

Finalmente, de las 12 acciones habilitadas para el reporte de avance del segundo semestre de 2021 continúan su ejecución en el siguiente periodo de gobierno el 84.6 %. En el siguiente Gráfico 10 se puede ver cuál es el porcentaje de acciones que continúan en ejecución por cada Documento CONPES.

Gráfico 10. Porcentaje de acciones vigentes que continúan en el siguiente gobierno



4.3. Plan de Acción Específico para el archipiélago

El 16 de noviembre de 2020 el huracán Iota, de categoría cinco, pasó por el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina con vientos de hasta 240 km/h, afectando a la población de San Andrés y Providencia y dejando un daño sobre el 98 % de la infraestructura de la isla de Providencia (Cruz Roja Colombiana, 2020). Bajo este escenario, el 18 de noviembre de 2020 a través del [Decreto 1472 de 2020](#) se declaró la existencia de una situación de desastre en el departamento.

Como respuesta a esta declaración, la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres construyó a partir del Plan Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres un Plan de Acción Específico (PAE) para el manejo de la situación. Este plan contempló dos fases: una de reconstrucción y otra de intervención estructural. Dentro del PAE, el sector de transporte adquirió 19 compromisos en la primera fase y 3 en la segunda.

Para la primera fase, los compromisos del sector se concentraron en Inspección de técnicos para evaluar el estado de la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria para el diseño del plan de recuperación de San Andrés y Providencia. Particularmente, se avanzó en la habilitación de la pista del Aeropuerto de Providencia, en la limpieza de vías, remoción de escombros, recuperación

En la circunvalar de San Andrés se recuperó la transitabilidad de 20 kilómetros a lo largo de los dos carriles que conforman la vía y se construyeron más de 1.365 metros lineales en muros de contención

con paso restringido de pérdidas totales de banca y señalización de emergencia en San Andrés, reconstrucción y mantenimiento de vías, entre otros.

En la segunda fase el sector se comprometió a dejar capacidad instalada

en materia de transporte. Cumpliendo con los compromisos adquiridos por el Gobierno Nacional, el Sector Transporte viene ejecutando las obras previstas dentro de los tiempos estipulados en el archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, entregando positivos resultados luego de las afectaciones presentadas por el paso de los huracanes Iota y Eta en noviembre 2020 así:

- i. Avenida Circunvalar de San Andrés.** En la circunvalar de San Andrés se recuperó la transitabilidad de 20 kilómetros a lo largo de los dos carriles que conforman la vía y se construyeron más de 1.365 metros lineales en muros de contención; son más de 90 los empleos directos de mano de obra calificada y no calificada los que se generaron en la isla de San Andrés para este proyecto, permitiendo que sus habitantes generen ingresos. El avance de ejecución de estas obras es del 95 %.
- ii. Avenida Circunvalar de Providencia.** En la avenida circunvalar de Providencia, se priorizaron 3 actividades: la reconstrucción de 222 metros lineales de pasarela peatonal; actividades de terminación del deck (superficie) de la pasarela y la conclusión del cierre a extremo de los muros de contención en dos sitios críticos, alcanzando 104 metros lineales en muros, los cuales ya están terminados en un 100 % desde noviembre 2021; se generaron cerca de 40 empleos. Esta avenida se encuentra habilitada y no tiene restricciones.
- iii. Puente de Los Enamorados (Providencia).** Esta nueva estructura conectará a la isla de Santa Catalina con Providencia. Este puente tiene una longitud de 195 metros, un ancho peatonal de 3,5 m y una estructura metálica 100 % fabricada, pintada y galvanizada y recubierta con pintura epóxica, más resistente, como segunda barrera de protección, en colores acordes con la identidad cultural de la región. La estructura fue rediseñada para soportar velocidades de viento de hasta 250 km/h con el fin de que sea segura y estable durante la ocurrencia de huracanes inclusive de categoría 5.

Se han invertido por parte del municipio de Providencia, \$14.780 millones en esta obra; tras el cierre de los principales componentes de la estructura del puente, actualmente se adelanta el cierre de la estructura y piso en la pasarela. El avance de ejecución a marzo de 2022 fue de 98 %.

El Gobierno nacional a través del INVÍAS acompañó el proyecto y bajo el convenio derivado de cooperación No. 2066 de noviembre de 2021 suscrito con el municipio de Providencia, apoyó con la financiación de los recursos

necesarios para la terminación del puente de los Enamorados, el acceso y la pasarela, además de la iluminación. Bajo dicho convenio derivado, se comprometieron recursos por \$9.700 millones, para un costo total del proyecto de \$24.480 millones, valor que incluye la interventoría.

iv. Dragado de profundización del canal de acceso al puerto de Providencia.

El canal de acceso al puerto de Providencia cuenta actualmente con una profundidad de 6 metros (antes oscilaba entre los 3,5m y 4m); un ancho de 68 metros en promedio y una longitud de 3,57 kilómetros. Estas características permiten el ingreso de buques de hasta 2.000 toneladas de carga.

Gracias al trabajo de más de 50 personas, se dragaron 279.000 m³ de material, todos transportados y depositados en el sitio autorizado ambientalmente por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) en mar abierto. Por estas obras, fue necesaria la reubicación de 250 m² de pastos marinos previos al dragado en cumplimiento con la licencia ambiental. Se realizaron monitoreos antes y durante el dragado, también se realizó la reubicación del 80 % del coral que estaba dentro del canal de acceso y la dársena de maniobras en el sitio autorizado por la ANLA.

Esta intervención finalizó en el mes de abril de 2021 y el costo final del proyecto ascendió a la suma de \$22.132 millones. Con la terminación de esta obra, se permitió la llegada de embarcaciones de mayor calado con materiales, insumos y alimentos, entre otros bienes esenciales para el proceso de reconstrucción.

v. Muelle de Providencia. El histórico muelle de esta isla presentaba deficiencia a la hora de prestar el servicio teniendo en cuenta la demanda que se ha generado desde la emergencia, ya que es el único canal de ingreso a Providencia de insumos, alimentos, materiales de construcción, entre otros, por lo que se decidió la construcción de un nuevo muelle.

A noviembre de 2021 se realizó el pilotaje de la subestructura del muelle y se dio inicio a la fundida de concreto de la plataforma. El costo del proyecto es de \$14.290 millones y se ejecuta mediante convenio interadministrativo entre la alcaldía de Providencia, la Aeronáutica Civil y el Instituto Nacional de Vías. A marzo de 2022 se tenía un avance físico de 85 %, donde trabajan arduamente más de 45 personas.

La construcción del nuevo muelle fue recomendada por la revisión estructural del existente, la cual determinó fallencias importantes en su estructura principal. Adicionalmente, la ampliación del muelle permitió aumentar en dos (2) las posiciones de atraque, para un total de cuatro (4) posiciones de atraque, por último, gracias al dragado de profundización realizado se va a poder recibir barcos con mayor calado y mayor eslora (longitud de embarcación). La fecha de entrega de esta obra se tiene prevista antes de finalizar este finalizar el gobierno.

vi. Obras de Protección - Malecón de Providencia. Mediante el Convenio derivado de cooperación No. 2077 del 12 de noviembre de 2021, suscrito entre la Alcaldía de Providencia y el INVIAS, inició el desarrollo del proyecto



La población beneficiada con la ejecución de las obras en el Aeropuerto Internacional Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés y del Aeropuerto El Embrujo de Providencia es de aproximadamente

61.280
personas.

Mediante el Convenio derivado de cooperación No. 2077 del 12 de noviembre de 2021, suscrito entre la Alcaldía de Providencia y el INVIAS, inició el desarrollo del proyecto "Obras de Protección – Malecón", que conectará el Puente de los Enamorados con el Muelle de Providencia.

"Obras de Protección – Malecón", que conectará el Puente de los Enamorados con el Muelle de Providencia. El sistema estructural utilizado es similar al utilizado en el Puente de los Enamorados. El convenio suscrito con la Alcaldía de Providencia cuenta con recursos por 12.000 millones de pesos, de los cuales INVIAS ya giró el 50 % al municipio para adelantar los trámites y gestiones de contratación del proyecto. El avance a marzo de 2022 fue del 5 %.

vii. Aeropuerto El Embrujo de Providencia – Resiliencia en el Archipiélago.

Con el fin de atender la situación de desastre natural, se realizaron las siguientes intervenciones:

- Rehabilitación de edificaciones del Aeropuerto: cuartel del servicio de extinción de incendios, cuarto de plantas eléctricas y bombas por un valor de \$512 millones. Cerramiento con malla y tubería existente por un valor de \$721 millones.
- La población beneficiada con la ejecución de las obras en el Aeropuerto Internacional Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés y del Aeropuerto El Embrujo de Providencia es de aproximadamente 61.280 personas.
- A marzo de 2022 se encuentra en ejecución la asistencia técnica y administración de recursos de Findeter, para desarrollar la nueva terminal, plataforma e infraestructura conexa de este Aeropuerto, con una inversión de \$58.742 millones, incluida Interventoría. La realización de este proyecto genera 50 empleos directos.

viii. Seguridad Vial y Señalización de San Andrés y Providencia.

Con ocasión de la situación de desastre decretada por el Gobierno Nacional en el departamento archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, se diseñaron e implementaron medidas de seguridad vial tendientes a prevenir y disminuir la siniestralidad, en los corredores viales a cargo del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, con una inversión de \$1.131 millones aproximadamente.

Las medidas de seguridad vial contemplaron: señalización, pacificación del tránsito, zonas escolares y sistemas de contención vehicular y en abril de 2021 fueron entregadas las obras de intervención en los tramos de la Avenida Circunvalar en la isla de Providencia, con una inversión de \$723 millones y en mayo de 2021 las realizadas en la Avenida Circunvalar de San Andrés con una inversión de \$408 millones.





5. Compromisos de mediano y largo plazo

5.1. Documentos CONPES de política

De acuerdo con la información disponible en el Sistema de Seguimiento a Documentos de Política del CONPES (SisCONPES), con corte a 2021-2 el Sector Transporte es responsable de un total de 140 acciones en el marco de 38 documentos de política pública. Ahora bien, dado que en el capítulo anterior se examinaron aquellos derivados de la gestión para responder a los temas coyunturales que se han presentado en el periodo de gobierno, el análisis de esta sección no los incluye. Así las cosas, las entidades del sector tienen 126 acciones distribuidas en 32 Documentos CONPES, de los cuales los que más acciones reportan son:

- Documento CONPES [3982](#) “Política Nacional Logística” con 33 acciones.
- Documento CONPES [3991](#) “Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional” con 16 acciones.
- Documento CONPES 3857 “Lineamientos de política para la gestión de la red terciaria” con 14 acciones.

Como se puede evidenciar en la Tabla 2, en el Documento CONPES [3982](#), el 21 % de las acciones a cargo del Sector Transporte se encuentran al día en su reporte con corte a 2021-2 (i.e. avance superior al 50 % con respecto a la meta establecida para el año). De otra parte, el documento CONPES 3857 tiene el 43 % de sus acciones atrasadas.

Tabla 2. Distribución de acciones a cargo del Sector Transporte en Documentos CONPES según su estado

NÚMERO DE ACCIONES SEGÚN ESTADO DE REPORTE					
DOCUMENTO CONPES	AL DÍA	ATRASADA	SIN APROBACIÓN	SIN REPORTE	TOTAL
3982	18,2 % (6)	51,5 % (17)	30,3 % (10)	0,0 %	33
3991	31,3 % (5)	25,0 % (4)	31,3 % (5)	12,5 % (2)	16
3857	0,0 %	42,9 % (6)	57,1 % (8)	0,0 %	14
3758	12,5 % (1)	87,5 % (7)	0,0 %	0,0 %	8
3963	33,3 % (2)	33,3 % (2)	33,3 % (2)	0,0 %	6
3805	20,0 % (1)	60,0 % (3)	20,0 % (1)	0,0 %	5
3797	25,0 % (1)	75,0 % (3)	0,0 %	0,0 %	4
3899	0,0 %	100,0 % (4)	0,0 %	0,0 %	4
3799	0,0 %	100,0 % (3)	0,0 %	0,0 %	3
3889	33,3 % (1)	66,7 % (2)	0,0 %	0,0 %	3
4052	0,0 %	0,0 %	100,0 % (2)	0,0 %	2
4026	50,0 % (1)	0,0 %	50,0 % (1)	0,0 %	2

3904	0,0 %	100,0 % (2)	0,0 %	0,0 %	2
3868	50,0 % (1)	50,0 % (1)	0,0 %	0,0 %	2
3739	0,0 %	100,0 % (2)	0,0 %	0,0 %	2
3896	50,0 % (1)	0,0 %	50,0 % (1)	0,0 %	2
<u>4046</u>	50,0 % (1)	50,0 % (1)	0,0 %	0,0 %	2
3819	0,0 %	50,0 % (1)	50,0 % (1)	0,0 %	2
<u>4003</u>	100,0 % (1)	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1
<u>4039</u>	100,0 % (1)	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1
<u>4018</u>	100,0 % (1)	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1
3924	100,0 % (1)	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1
3902	100,0 % (1)	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1
3945	100,0 % (1)	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1
<u>4017</u>	100,0 % (1)	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1
<u>3955</u>	0,0 %	0,0 %	100,0 % (1)	0,0 %	1
3744	0,0 %	100,0 % (1)	0,0 %	0,0 %	1
3844	0,0 %	0,0 %	100,0 % (1)	0,0 %	1
3803	0,0 %	100,0 % (1)	0,0 %	0,0 %	1
3916	100,0 % (1)	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1
3667	0,0 %	100,0 % (1)	0,0 %	0,0 %	1
3900	100,0 % (1)	0,0 %	0,0 %	0,0 %	1
Total general	23,8 % (30)	48,4 % (61)	26,2 % (33)	1,6 % (2)	126

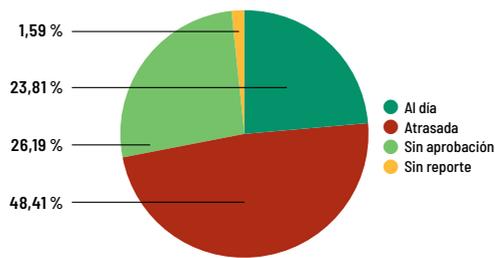
Fuente: Elaboración propia con base en información de SisCONPES. Nota: se excluyen los Documentos CONPES relacionados con la atención a temas coyunturales presentados en el periodo 2018-2022.

Según el estado de reporte con corte a 2021-2, el Gráfico 11 permite evidenciar que el 23,8 % de las acciones se encuentran al día y atrasadas. Adicionalmente, en el Documento CONPES 4026 la acción “Realizar el seguimiento y divulgación del avance del proyecto” cuenta con una alta importancia relativa dentro del documento y se encuentra en estado atrasado.

De acuerdo con la información disponible en el Sistema de Seguimiento a Documentos de Política del CONPES (SisCONPES), con corte a 2021-2 el Sector Transporte es responsable de un total de 140 acciones en el marco de 38 documentos de política pública.

El Sector Transporte apropió recursos por valor de \$2,3 billones de pesos, correspondientes a un 9,5 % del total de recursos asignados para el cumplimiento del Acuerdo.

Gráfico 11. Estado de reporte de las acciones a cargo del Sector Transporte en Documentos CONPES con corte a 2021-2



Fuente: Elaboración propia con base en información de SisCONPES. Nota: se excluyen los Documentos CONPES relacionados con la atención a temas coyunturales presentados en el periodo 2018-2022.

5.2. Avances en la implementación del Acuerdo: Política de Paz con Legalidad

Con la política de estabilización Paz con Legalidad, presentada al país en diciembre de 2018, se construye una ruta de acción desde los territorios por medio de inversión social, participación, seguridad y justicia, mediante un trabajo articulado con visión de largo plazo, articulando a las autoridades nacionales, regionales y departamentales, así como la comunidad internacional, el sector privado y las comunidades. Sus principales componentes corresponden al desarrollo rural integral con la implementación de los Planes Nacionales Sectoriales (PNS) y los Programas de Desarrollo con Enfoque Territorial (PDET), el avance en la ruta de reincorporación, la implementación de programas de sustitución de cultivos ilícitos y la asistencia, atención y reparación integral a las víctimas:

En el marco de la implementación no hay ningún compromiso del Sector Transporte.

5.3. Otros compromisos sectoriales de largo plazo

5.3.1. Avances en la implementación del Acuerdo: Política de Paz con Legalidad

Durante el periodo 2019-2022 se apropiaron recursos de funcionamiento e inversión del Presupuesto General de la Nación para el cumplimiento del Acuerdo por valor de \$24,2 billones¹ de pesos, de los cuales las entidades responsables de su implementación comprometieron recursos por \$20,53 billones, correspondientes a un 84,8 % del total apropiado.

De los recursos asignados durante el periodo de análisis, las entidades comprometieron \$1,76 billones, correspondientes a un 76,1 % del total apropiado, siendo INVIAS la entidad con mayor porcentaje de recursos comprometidos (100,0 %).

Del total de recursos apropiados para el cumplimiento del Acuerdo se asignan recursos por cada punto de la siguiente manera: \$18,03 billones que corresponden al 74,5 % del total de los recursos están destinados al cumplimiento de los compromisos del Punto 1 del Acuerdo sobre la Reforma Rural Integral, \$290,46 mil millones al Punto 2 para apoyar la participación política, cifra que corresponde al 1,2 % del total de los recursos, \$1,87 billones que corresponde al 7,7 % del total de los recursos ha sido destinado a la implementación de las acciones del Punto 3 sobre el fin del conflicto. Por su parte, \$1,40 billones se destinaron al desarrollo del Punto 4 relacionado con la solución al problema de las drogas ilícitas lo cual corresponde al 5,8 % del total de recursos, \$2,35 billones que representa el 9,7 % del total de los recursos ha sido destinado al cumplimiento de las metas del Punto 5 sobre víctimas del conflicto y finalmente, \$254,86 mil millones, que equivalen al 1,1 % de los recursos se han asignado al cumplimiento del Punto 6 del Acuerdo sobre implementación, verificación y refrendación, como se observa en la Tabla 3.

Tabla 3 Apropiación y compromisos (funcionamiento e inversión) destinados a la implementación de cada punto del Acuerdo de Paz 2019–2021

PUNTO DEL ACUERDO	2019–2022		
	APROPIACIÓN VIGENTE	COMPROMISOS	% COMPROMISO
Total general	\$ 24.215,6	\$ 20.539,6	84,8 %
1. Reforma Rural Integral	\$ 18.037,0	\$ 14.894,8	82,6 %
2. Participación Política	\$ 290,5	\$ 157,1	54,1 %
3. Fin del Conflicto	\$ 1.876,0	\$ 1.862,6	99,3 %
4. Solución al problema de las drogas	\$ 1.401,8	\$ 1.394,0	99,4 %
5. Víctimas del conflicto	\$ 2.355,5	\$ 2.040,1	86,6 %
6. Implementación, Verificación y Refrendación	\$ 254,9	\$ 190,9	74,9 %

Fuente: Elaboración propia a partir de la información tomada del Sistema de Seguimiento de Proyectos de Inversión (SPI) – Trazador de Paz. Cifras en miles de millones de pesos constantes de 2022, con corte a 31 de marzo de 2022.

Adicionalmente, a través del mecanismo de Obras por Impuestos entre 2019 y 2021, se han aprobado proyectos a ser desarrollados en municipios PDET y de Zonas Más Afectadas por el Conflicto Armado (ZOMAC) por más de \$776,10 mil millones en materia de agua potable y/o alcantarillado, educación pública, salud, energía e infraestructura vial.



En materia de recursos de funcionamiento e inversión del Presupuesto General de la Nación, el Sector Transporte apropió recursos por valor de \$2,3 billones de pesos, correspondientes a un 9,5 % del total de recursos asignados para el cumplimiento del Acuerdo.

El Sector Transporte destinó sus recursos asignados al cumplimiento de los compromisos del Acuerdo, particularmente en el punto 1. Reforma Rural Integral (\$2,31 billones).

De los recursos asignados durante el periodo de análisis, las entidades comprometieron \$1,76 billones, correspondientes a un 76,1 % del total apropiado, siendo INVIAS la entidad con mayor porcentaje de recursos comprometidos (100,0 %).

Tabla 4. Apropiación y compromisos de funcionamiento e inversión destinados a la implementación de cada punto del Acuerdo de Paz – Sector Transporte 2019-2022

PUNTO DEL ACUERDO	2019-2021		
	APROPIACIÓN VIGENTE	COMPROMISOS	% COMPROMISO
Total general	2.309,97	1.757,60	76,1 %
1. Reforma Rural Integral	2.309,97	1.757,60	76,1 %

Fuente: Elaboración propia a partir de la información tomada del Sistema de Seguimiento de Proyectos de Inversión (SPI) – Trazador de Paz. Cifras en miles de millones de pesos constantes de 2022, con corte al 31 de marzo de 2021.

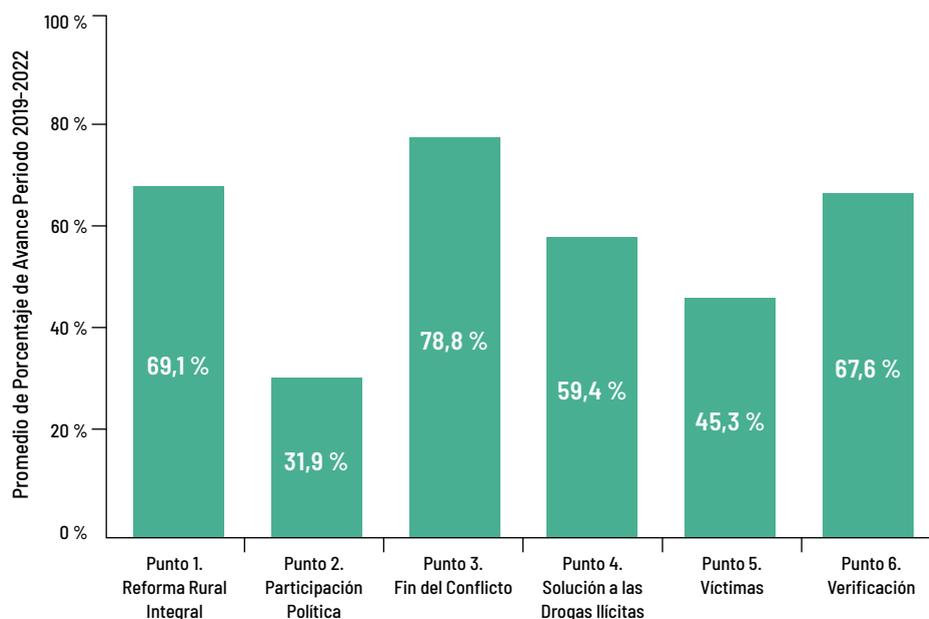
Para monitorear la implementación del Plan Marco de Implementación se cuenta con un total de 405 indicadores con seguimiento activo en el Sistema Integrado de Información para el Postconflicto (SIIPO).

En lo que corresponde a otros recursos que aportan a la Política de Paz con Legalidad, se destacan aquellos de orden territorial relacionados con el OCAD Paz, donde se viabilizan, priorizan y aprueban proyectos de inversión que contribuyen a la implementación del Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Construcción de una Paz Estable y Duradera. Durante el presente periodo de gobierno en lo correspondiente a la Asignación para la Paz, se han aprobado recursos por más de \$6,72 billones de pesos para el desarrollo de 681 proyectos en todo el territorio nacional.

5.3.2. Avances en la implementación del Plan Marco de Implementación PMI

Para monitorear la implementación del Plan Marco de Implementación se cuenta con un total de 405 indicadores con seguimiento activo en el Sistema Integrado de Información para el Postconflicto (SIIPO). Con corte a 31 de marzo de 2022, y en el marco de las metas del cuatrienio, el avance global en la implementación del PMI es del 60,8 %, según el Gráfico 12.

Gráfico 12. Porcentaje de avance por Punto del Acuerdo de Paz 2019-2022



Fuente: SIIPO. Indicadores PMI con seguimiento activo. Fecha de corte 31 de marzo de 2022.

El Sector Transporte cuenta con 3 indicadores, 2 de los cuales ya han superado la meta y uno que alcanza el 70 % de cumplimiento con corte a 31 de marzo de 2022.

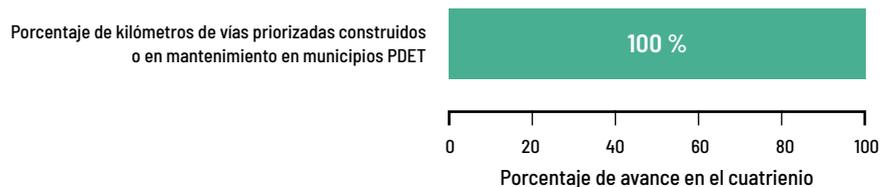
Particularmente, el Sector Transporte cuenta con 3 indicadores, 2 de los cuales ya han superado la meta y uno que alcanza el 70 % de cumplimiento con corte a 31 de marzo de 2022. En el anexo 5 se presenta el listado de los indicadores del Sector Transporte en el marco del Plan Marco de Implementación.

5.3.3. Avances en la implementación de los PDET

Los PDET son un instrumento especial de planificación y gestión a 15 años que tienen como objetivo estabilizar y transformar los territorios más afectados por la violencia, la pobreza, las economías ilícitas y la debilidad institucional, para así lograr el desarrollo rural que requieren estos 170 municipios priorizados.

Para monitorear su implementación, el Sector Transporte cuenta con 1 indicador específico para estos municipios PDET, de acuerdo con la información del Sistema Integrado de Información para el Postconflicto (SIIPO). Con corte a marzo de 2022, y en el marco de las metas del cuatrienio, el avance global del sector en este indicador es superior al 100 %, como se observa en el Gráfico 13.

Gráfico 13. Porcentaje de avance en cumplimiento de compromisos PDET Sector Transporte 2019-2022



Fuente: SIIPO. Indicadores rama ejecutiva del orden nacional con seguimiento activo y ficha técnica aprobada. Fecha de corte 31 de marzo de 2022

5.3.4. Avances en la implementación de los Planes Nacionales Sectoriales

Los Planes Nacionales Sectoriales (PNS) se constituyen en otro importante instrumento de planeación para la implementación de los compromisos establecidos en el Acuerdo de Paz, con una visión de largo plazo. Durante el actual periodo de gobierno se logró la aprobación de los 16 PNS, de los cuales 2 fueron aprobados en el periodo de gobierno anterior. De acuerdo con la información del Sistema Integrado de Información para el Postconflicto (SIIPO), existen 162 indicadores a través de los cuales se hace seguimiento y entre el periodo 2019-2022 el avance global de cumplimiento es del 69,2 %.



El Sector Transporte lidera el Plan Nacional De Vías para la integración Regional. Para monitorear su cumplimiento, el sector cuenta con 10 indicadores⁴, los cuales presentan un avance del 86,6 % con corte a 31 de marzo de 2021.

Se destacan avances en indicadores relacionados con la reglamentación técnica expedida, así como el número de municipios con aeródromos propiedad de la Nación, priorizados con Servicios Aéreos Esenciales, intervenidos; número de municipios priorizados con Servicios Aéreos Esenciales con asistencia técnica, cuya infraestructura aeroportuaria no es propiedad de la nación; el número de Juntas de Acción Comunal contratadas en los procesos de contratación del proyecto de vías terciarias para la paz y el posconflicto y el número de municipios priorizados con vías fluviales intervenidas.

⁴ Existen indicadores que simultáneamente pueden estar relacionados al seguimiento del PMI, de los PNS y de los PDET.





6. Otros compromisos

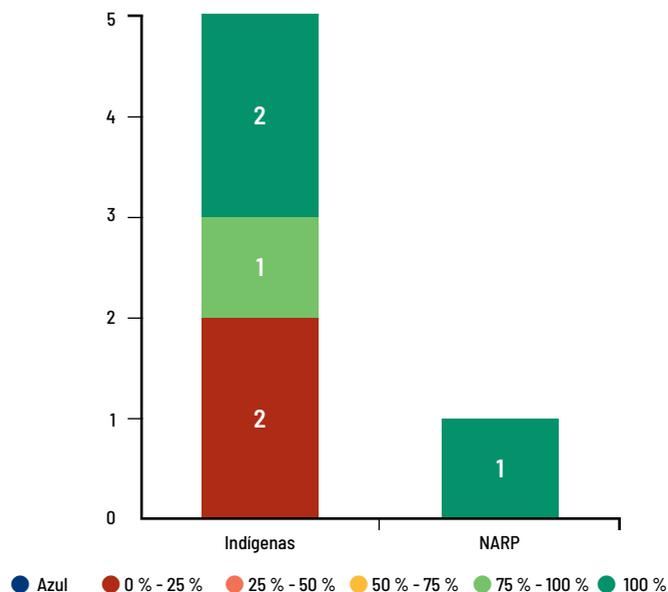
6.1. Compromisos con grupos poblacionales

De acuerdo con la información disponible en el Sistema Nacional de Evaluación de Gestión y Resultados (Sinergia) para el seguimiento al PND 2018-2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”⁵, **el Sector Transporte realizó algunos compromisos con los grupos poblacionales con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido en el Pacto por la Equidad de oportunidades para población indígena, comunidades negras, afros, raizales y palenqueras (NARP) y Rrom**, para de esta manera avanzar hacia su acceso a derechos (Anexo 6).

En el marco de las estrategias de articulación con los instrumentos de ordenamiento y planeación de los gobiernos subnacionales y la ejecución de proyectos productivos, el fortalecimiento de la seguridad alimentaria, la gestión ambiental y el uso sostenible de la biodiversidad y la sostenibilidad económica, a continuación se presenta el avance del cumplimiento de los indicadores que dan cuenta de los compromisos con grupos poblacionales.

De acuerdo con lo expuesto en Gráfico 14, el sector presenta un total de seis metas con los grupos poblacionales de las cuales 4 tienen un avance del cuatrienio superior al 90 %, incluyendo 3 que ya se encuentran cumplidas. De otra parte, 2 de los indicadores tienen un avance inferior al 25 %.

Gráfico 14. Avance en indicadores compromisos con grupos poblacionales – PND 2018-2022



Fuente: Elaboración propia con base en el seguimiento realizado por DNP a través de Sinergia corte marzo de 2022



El sector presenta un total de seis metas con los grupos poblacionales de las cuales 4 tienen un avance del cuatrienio superior al

90 %,
incluyendo 3 que ya se encuentran cumplidas.

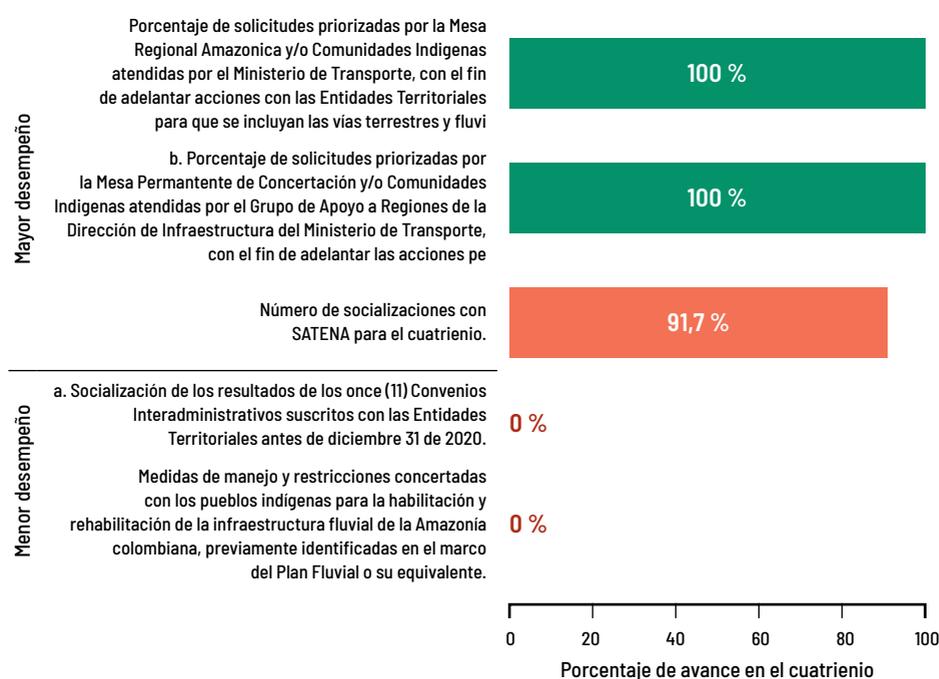
⁵ Resultado de la consulta previa con cada grupo poblacional

Población indígena

Se evidencia un avance del 100 % en 2 de las metas en las cuales el Sector Transporte es responsable, de acuerdo con la información disponible en el Sistema Nacional de Evaluación de Gestión y Resultados (Sinergia) para el seguimiento al PND 2018-2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad” (Gráfico 15).

Igualmente, se identifican dos indicadores con un avance inferior al 25 %.

Gráfico 15. Avance en indicadores de compromisos con población indígena – PND 2018-2022



Fuente: Elaboración propia con base en el seguimiento realizado por DNP a través de Sinergia.

NARP

De acuerdo con la información disponible en el Sistema Nacional de Evaluación de Gestión y Resultados (Sinergia) para el seguimiento al PND 2018-2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”, **el Sector Transporte es responsable de 1 indicador con el grupo poblacional NARP**, el cual cuenta con un porcentaje de avance del 100 %.

Rrom

De acuerdo con la información disponible en el Sistema Nacional de Evaluación de Gestión y Resultados (Sinergia) para el seguimiento al PND 2018-2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”, **el Sector Transporte no es responsable de compromisos con el grupo poblacional Rrom**.



El Sector Transporte es responsable de 1 indicador con el grupo poblacional NARP, el cual cuenta con un porcentaje de avance del **100 %**.





Anexos

Anexo 1. Indicadores del Sector Transporte – Plan Nacional de Desarrollo 2018–2022

Tabla 5. Indicadores en pactos transversales del Sector Transporte

PILAR	OBJETIVO	PROGRAMA	INDICADOR	META CUATRIENIO	% AVANCE CUATRIENIO
A. Sectores comprometidos con la sostenibilidad y la mitigación del cambio climático	IV. Pacto por la sostenibilidad: producir conservando y conservar produciendo	A. Sectores comprometidos con la sostenibilidad y la mitigación del cambio climático	Vehículos eléctricos registrados en el RUNT	6.600,0	100
A. Gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	A. Gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros	Fallecidos por siniestros viales	5.320,0	77,0
A. Gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	A. Gobernanza e institucionalidad moderna para el transporte y la logística eficientes y seguros	Personas lesionadas con incapacidades permanentes por siniestros viales	12.058,0	100,0
B. Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	Prestación de servicios de transporte público de pasajeros	Infraestructura vial intervenida de los sistemas de transporte público urbano cofinanciados por la nación	1.197,2	75,8
B. Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	Prestación de servicios de transporte público de pasajeros	Ciclorred construida en sistemas de transporte cofinanciados por la nación.	255,0	75,5
B. Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	B. Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida	Promedio de viajes día hábil en sistemas de transporte público cofinanciados por la nación	6.000.000,0	48,0
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	Acuerdos celebrados en materia aerocomercial con otros países (o Estados)	75,0	100,0
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	Aeropuertos internacionales certificados	9,0	25,0
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	Infraestructura y servicios de transporte aéreo	Aeropuertos no concesionados mejorados en su infraestructura física	10,0	100,0
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	Infraestructura red vial primaria	Proyectos en etapa de operación y mantenimiento del Programa 4G	8,0	75
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	Infraestructura y servicios de transporte aéreo	Aeropuertos concesionados con obras de modernización	12,0	100

PILAR	OBJETIVO	PROGRAMA	INDICADOR	META CUATRIENIO	% AVANCE CUATRIENIO
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	Infraestructura red vial primaria	Vía primaria rehabilitada bajo esquema concesión Programa 4G	1.773,8	98,9
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	Infraestructura red vial primaria	Vía primaria construida bajo esquema concesión Programa 4G	563,5	69,7
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	Vía férrea con operación comercial	1.077,0	100,0
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	Infraestructura de transporte marítimo	Accesos marítimos mejorados, construidos y profundizados	2,0	100
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	Infraestructura red vial primaria	Vía primaria no concesionada con mantenimiento y rehabilitación	1.155,0	100,0
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	Infraestructura red vial primaria	Vía primaria no concesionada mejorada	8.540,0	100,0
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	Infraestructura de transporte fluvial	Muelles fluviales construidos, mejorados y mantenidos	9,0	88,9
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	Carga transportada en el modo fluvial	7.800.000,0	61,2
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	Edad promedio del parque automotor de carga de la flota de vehículos con peso bruto superior a 10,5 toneladas	15,0	26,3
C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	C. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal	Embarcaciones registradas en el modo fluvial	328,0	100,0
D. Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago	VI. Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional	D. Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago	Proyectos adjudicados bajo esquema de asociación público-privada	370	50,0
A. Acciones efectivas para la política de estabilización: intervención coordinada en zonas estratégicas con seguridad, justicia y equidad	XI. Pacto por la Construcción de Paz: Cultura de la legalidad, convivencia, estabilización y víctimas	Infraestructura red vial regional	Elaboración del inventario de la red vial terciaria en municipios PDET	100,0	

PILAR	OBJETIVO	PROGRAMA	INDICADOR	META CUATRIENIO	% AVANCE CUATRIENIO
B. Estimular tanto la productividad como la equidad, a través de la conectividad y los vínculos entre la ciudad y el campo	XVI. Pacto por la descentralización: conectar territorios, gobiernos y poblaciones	Infraestructura red vial regional	Vía terciaria con mantenimiento	47.485,0	53,73
B. Estimular tanto la productividad como la equidad, a través de la conectividad y los vínculos entre la ciudad y el campo	XVI. Pacto por la descentralización: conectar territorios, gobiernos y poblaciones	Infraestructura red vial regional	Vía terciaria mejorada y construida	2.058,0	100,0

Fuente: Elaboración propia con base en Sinergia con corte a 31 de marzo 2022.

Tabla 6. Indicadores en pactos regionales del Sector Transporte

PILAR	OBJETIVO	PROGRAMA	INDICADOR	META CUATRIENIO	% AVANCE CUATRIENIO
Transversal	XVII. Pacto Región Pacífico: Diversidad para la equidad, la convivencia pacífica y el desarrollo sostenible	Infraestructura y servicios de transporte aéreo	Aeropuertos no concesionados mejorados integralmente en su infraestructura física (Pacífico)	4,0	100,0
Transversal	XVIII. Pacto Región Caribe: Una transformación para la igualdad de oportunidades y la equidad	Infraestructura de transporte férreo	Vía férrea con operación comercial (Caribe)	452,0	100,0
Transversal	XX. Pacto Región Central: Centro de innovación y nodo logístico de integración productiva nacional e internacional	Infraestructura red vial primaria	Vía primaria rehabilitada bajo esquema concesión Programa 4G (Central)	643,0	100,0
Transversal	XXII. Pacto Región Amazonía: Desarrollo sostenible por una Amazonía viva	Infraestructura de transporte fluvial	Muelles Fluviales construidos, mejorados y mantenidos (Amazonía)	4,0	100,0
Transversal	XXIII. Pacto Eje Cafetero y Antioquia: Conectar para la competitividad y el desarrollo logístico sostenible	Infraestructura y servicios de transporte aéreo	Aeropuertos no concesionados mejorados en su infraestructura física (Eje Cafetero y Antioquia)	2,0	100,0
Transversal	XXIV. Pacto Región Llanos - Orinoquia: Conectar y potenciar la despensa sostenible de la región con el país y el mundo	Infraestructura y servicios de transporte aéreo	Aeropuertos no concesionados mejorados integralmente en su infraestructura física (Orinoquia)	2,0	50,0
Transversal	XXV. Pacto Región Océanos: Colombia, potencia bioceánica	Infraestructura de transporte marítimo	Accesos marítimos mejorados, construidos y profundizados (Océanos)	2,0	100

Fuente: Elaboración propia con base en Sinergia con corte a 31 de marzo 2022.

Anexo 2. Artículos reglamentados del PND 2018–2022 a cargo del Sector Transporte

Tabla 7. Artículos reglamentados del PND 2018–2022 del Sector Transporte

ARTÍCULO	TEMA	ACTO ADMINISTRATIVO
67	AEROPUERTO DEL CAFÉ - AEROCAFÉ	Incorporado en el artículo 100 de la Ley 2008 de 2019 - Ley de Presupuesto.
96	PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	Resolución No. 20203040015885 de 15 de octubre de 2020, "Por la cual se reglamenta los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, para municipios, distritos, áreas metropolitanas y se dictan otras disposiciones" -Adicionalmente, en desarrollo del artículo 96 de la Ley 1955 de 2019 , modificatoria del artículo 1 de la Ley 1083 de 2006, por iniciativa del Ministerio de Minas y Energía, se expidió conjuntamente con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible la Resolución 40177 de 2020 "Por la cual se definen los energéticos de bajas o cero emisiones teniendo como criterio fundamental su contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente y se adoptan otras disposiciones".
100	COFINANCIACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE	Resolución número 20203040013685 de 30 de septiembre de 2020, "Por la cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019 en el marco de la cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público Colectivo o Masivo y se dictan otras disposiciones".
103	INTERVENCIÓN DE LA RED VIAL, FLUVIAL Y AEROPUERTOS REGIONALES	Decreto 129 del 30 de enero 2020.
107	AVALES Y GARANTÍAS	Decreto 110 del 21 de junio de 2019.
108	CONTRIBUCIÓN ESPECIAL DE VIGILANCIA PARA LA SUPERTRANSPORTE	Se expidió Resolución 4767 de 2019 de la Superintendencia de Transporte y la Resolución 15943 de 2021 "Por la cual se adopta la metodología para el cálculo de la tarifa que por concepto de Contribución Especial de Vigilancia deben cancelar a la Superintendencia de Transporte la totalidad de los sujetos sometidos a su inspección, vigilancia y control a partir de la vigencia fiscal 2021".
109	PROTECCIÓN A USUARIOS DE TRANSPORTE AÉREO	Se expidió Decreto 2405 del 27 de diciembre de 2019 y Decreto 2402 del 27 de diciembre de 2019.
110	PROTECCIÓN AL TURISTA	Se expidió Decreto 2403 de 2019.
111	REPROGRAMACIÓN DE VIGENCIAS FUTURAS DEL SECTOR TRANSPORTE	Decreto 1155 del 27 de junio de 2019
117	SISTEMA DE RECAUDO, GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA DE TRANSPORTE	Resolución número 20203040034065 del 29 de diciembre del año 2020, "por la cual se reglamentan las condiciones para la operación de los Sistemas de Recaudo Centralizados, en los Sistemas Estratégicos de Transporte Público". De igual forma fue reglamentado el parágrafo 1 del mismo artículo, por el cual se expidió el Decreto 1567 del 30 de noviembre del año 2020 "se adiciona la Sección 3 al capítulo 2 del título 1 de la parte 2 del libro 2 del decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte". Se reglamentan las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo del país, mediante la Resolución 20213040060975 del 16 de diciembre de 2021.
118	NUEVAS FUENTES DE MATERIALES PARA MANTENIMIENTO	Resolución 1561 de 2019 en trabajo conjunto con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.
120	PERMISOS ESPECIALES Y TEMPORALES DE VEHÍCULOS COMBINADOS DE CARGA (VCC)	Resolución No. 20213040062005 del 21 de diciembre de 2021 "Por la cual se fijan los criterios técnicos y jurídicos para la expedición de los permisos especiales, individuales o colectivos y temporales para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga y se dictan otras disposiciones"
123	IMPUESTO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES PARA VEHÍCULOS DE MATRÍCULA EXTRANJERA EN ZONAS DE FRONTERA	Resolución 20203040025055 del 30 de noviembre de 2020 "Por la cual se establece la base gravable de los Vehículos Automotores para la vigencia fiscal 2021" *Se encuentra parcialmente reglamentado. En trámite de reglamentación en lo relacionado a embarcaciones fluviales menores.

ARTÍCULO	TEMA	ACTO ADMINISTRATIVO
173	INNOVACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE	Resolución 263 de 2020 "Por la cual se determina el procedimiento para adoptar la regulación técnica de nuevas tecnologías para la infraestructura de transporte".
300	ZONAS DIFERENCIALES PARA EL TRANSPORTE	Decreto 746 del 28 de mayo de 2020.
307	FONDO NACIONAL DE MODERNIZACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA	Decreto 1120 del 26 de junio de 2019

Fuente: Elaboración propia con base en el seguimiento realizado por DNP.

Anexo 3. Acciones a cargo del Sector Transporte en Documentos CONPES con corte a 2021-2 relacionados con la coyuntura.

Tabla 8. Acciones a cargo del Sector Transporte en Documentos CONPES relacionados con la pandemia

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE
4023	POLÍTICA PARA LA REACTIVACIÓN Y EL CRECIMIENTO SOSTENIBLE E INCLUYENTE: NUEVO COMPROMISO POR EL FUTURO DE COLOMBIA	3.26	Intervenir corredores estratégicos en las vías terciarias del país, con un mayor impacto económico y social en las zonas rurales.	Instituto Nacional de Vías
4010	Declaración de importancia estratégica del compromiso por Colombia: programa vías para la legalidad y la reactivación, visión 2030.	1.2	Realizar el seguimiento y divulgación del avance del proyecto.	Instituto Nacional de Vías

Fuente: Elaboración propia con base en SisCONPES – DNP 2021-2.

Tabla 9. Acciones a cargo del Sector Transporte en Documentos CONPES relacionados con la política ambiental integral

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE
4058	Política pública para reducir las condiciones de riesgo de desastres y adaptarse a los fenómenos de variabilidad climática	1.5	Desarrollar e implementar el Observatorio de la Cuenca del río Magdalena, de tal forma que sirva de insumo para la toma de decisiones y para el análisis de riesgo de desastres.	Corporación Autónoma Regional del río Grande de la Magdalena
4021	Política Nacional para el Control de la Deforestación y la Gestión Sostenible de los Bosques	2.7	Implementar los lineamientos de infraestructura verde vial con el fin de mitigar las debilidades de los instrumentos de planeación sectorial e incluir criterios ambientales en los mismos (Línea de acción 5).	Ministerio de Transporte
		2.8	Formular e implementar el Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible (PATIS) (Línea de acción 5).	Ministerio de Transporte
3934	Política de Crecimiento Verde	2.53	Definir los parámetros mínimos de seguridad, homologación y condiciones de operación (revisión técnico-mecánica) de los vehículos eléctricos para los procesos de ensamble e importación (Movilidad eléctrica - Línea de acción 27).	Ministerio de Transporte

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE
3943	Política para el mejoramiento de la calidad del aire	2.54	Acompañar el proceso de evaluación de alternativas para la integración de material rodante eléctrico en los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y en los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) (Movilidad eléctrica - Línea de acción 27).	Ministerio de Transporte
		2.55	Concertar en los CONPES de cofinanciación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y en los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) los criterios ambientales para infraestructura y operación (Movilidad eléctrica - Línea de acción 27).	Ministerio de Transporte
		2.49	Elaboración de una propuesta de ajuste y creación de incentivos a la penetración de vehículos eléctricos en el transporte de carga, público de pasajeros y privado, a presentar al Ministerio de Hacienda y Crédito Público (Movilidad eléctrica - Línea de acción 27).	Ministerio de Transporte
		2.50	Incorporar el desarrollo de líneas férreas eléctricas en el Programa de Movilidad Eléctrica en Colombia (Movilidad eléctrica - Línea de acción 27).	Ministerio de Transporte
		1.10	Elaborar una propuesta de modificación al Código Nacional de Tránsito en lo relacionado con el seguimiento y control a las fuentes móviles.	Ministerio de Transporte
		1.1	Implementar una estrategia nacional para la renovación y modernización del parque automotor priorizando las categorías altamente contaminantes.	Ministerio de Transporte
		1.2	Revisar y ajustar el tiempo de uso del parque automotor del país en función de las emisiones contaminantes generadas.	Ministerio de Transporte
		1.3	Elaborar una propuesta de modificación a ley que establece el impuesto sobre los vehículos.	Ministerio de Transporte
		1.8	Implementar medidas para reducir y eliminar de la evasión de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.	Ministerio de Transporte

Fuente: Elaboración propia con base en SisCONPES – DNP 2021-2.

Anexo 4. Acciones a cargo del Sector Transporte en Documentos CONPES con corte a 2021-2

Tabla 10 Acciones a cargo del Sector Transporte en Documentos CONPES con corte a 2021-2

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
3667	Líneamiento de política para la reducción del riesgo ante amenaza por flujo de lodo (avalancha) en el volcán nevado del Huila	3.7	Reconstruir los puentes vehiculares de Aviráma, Ricaurte y Caprí.	Instituto Nacional de Vías	Atrasada

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
3739	Estrategia de Desarrollo Integral de la región del Catatumbo	1.15	Establecimiento del corredor vial: Astilleros-Tibú (80 kms)-Tibú-El Tarra-Convencción (115 kms)-Convencción-La Mata (67 kms)-La Mata-La Gloria (21 kms)-Puente Rojo sobre el río Tarra.	Agencia Nacional de Infraestructura	Atrasada
		1.16	Mejoramiento de la transitabilidad de 250 km del eje vial Cúcuta-Ocaña-Aguaclara (A).	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
3744	Política portuaria para un país más moderno	1.5	Ejecutar las obras prioritarias (Anexo 3) con los recursos que se recaudan por Cormagdalena y las obras de infraestructura fluvial, férrea y carretera de conexión en corredores hacia los puertos o centros de consumo/producción.	Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena	Atrasada
		1.5	Finalizar etapa de pre construcción.	Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena	Atrasada
		2.10	Implementar el Sistema de Navegación Satelital.	Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena	Atrasada
		2.11	Construir obras de encauzamiento.	Corporación Autónoma Regional del río Grande de la Magdalena	Atrasada
		2.4	Mantener el nivel de servicio en el tramo Barrancabermeja-Puerto Berrio.	Corporación Autónoma Regional del río Grande de la Magdalena	Atrasada
3758	Plan para restablecer la navegabilidad del río Magdalena	2.5	Mantener el nivel de servicio en el tramo Puerto Berrio-Puerto Salgar.	Corporación Autónoma Regional del río Grande de la Magdalena	Atrasada
		2.9	Señalizar la luz navegable de puentes nuevos con contrato vigente.	Agencia Nacional de Infraestructura	Al día
		3.1	Fortalecer conexiones multimodales en la cuenca del río Magdalena.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		3.5	Revisar solicitudes de modificación de contratos de concesión y agilización de compromisos de inversión.	Corporación Autónoma Regional del río Grande de la Magdalena	Atrasada
3797	Política para el desarrollo integral de la Orinoquía: Altillanura-Fase 1	3.10	Contratar bajo esquema APP Sogamoso-Aguazul-Maní.	Agencia Nacional de Infraestructura	Atrasada
		3.14	Realizar las gestiones necesarias para la nacionalización de la vía de acceso al muelle de transferencia de carga de La Banqueta a través del CONPES de Expansión Vial.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		3.3	Contratar bajo el esquema APP Villavicencio -Puerto López -Puerto Gaitan-Puerto Arimena-Villavicencio-Granada-Ciudad Porfía y Anillo vial de Villavicencio	Agencia Nacional de Infraestructura	Al día
		3.7	Construir la segunda calzada Bogotá-Villavicencio (sector 1) Bogotá-El Tablón.	Agencia Nacional de Infraestructura	Atrasada

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
3799	Estrategia para el desarrollo integral del departamento del Cauca	1.37	Mejoramiento y pavimentación de la Transversal del Libertador (Popayán-La Plata).	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
		1.44	Actualizar estudios y diseños para el proyecto de adecuación de los esteros del Pacífico Sur mediante obras hidráulicas como dragados y canalizaciones.	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
		1.48	Atender puntos críticos en el corredor La Lupa-Santiago.	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
3803	Política para la Preservación del Paisaje Cultural Cafetero de Colombia	5.1	Definir las acciones, recursos y ejecución de programas para el mejoramiento e intervención de vías terciarias que hagan parte del PCCC, para ser financiados con recursos incluidos dentro del Marco de Gasto de Mediano Plazo.	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
3805	Prosperidad para las fronteras de Colombia	4.12	Construcción nuevo Puente Unión.	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
		4.13	Construcción de muelle de Tarapacá, departamento del Amazonas. Río Putumayo.	Instituto Nacional de Vías	Sin aprobación
		4.14	Dragado de profundización canal de acceso al Puerto de San Andrés.	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
		4.15	Dragado de profundización del canal de acceso al Puerto de Providencia.	Instituto Nacional de Vías	Al día
		4.8	Corredor Medellín-Quibdó Fase I y Fase II, Chocó-Antioquia.	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
3819	Política Nacional para la Consolidación del Sistema de Ciudades	2.5	MinTransporte estudiará nuevas reglamentaciones para implementar los SITR de obligatorio cumplimiento por parte de las empresas prestadoras de los servicios, para mantener los permisos existentes.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		2.6	MinTransporte realizará las acciones necesarias para apoyar la creación de entes administradores y gestores regionales de transporte o el esquema institucional que facilite la adecuada coordinación e implementación de los SITR.	Ministerio de Transporte	Sin aprobación
3844	Cuarta generación de concesiones viales: Fase I Tercera Ola. Corredores Bucaramanga-Pamplona-Cúcuta y Buga-Buenaventura	1.5	Adjudicar los contratos para la supervisión contractual de la etapa constructiva de los proyectos 4G Fase I Tercera Ola: revisión de indicadores de control, supervisión de mantenimientos rutinarios, supervisión de mantenimientos periódicos.	Agencia Nacional de Infraestructura	Sin aprobación
3857	Lineamientos de política para la gestión de la red terciaria	1.1	Inventariar la red terciaria.	Instituto Nacional de Vías	Sin aprobación
		1.2	Implementar un sistema de información geográfico (SIG).	Ministerio de Transporte	Atrasada
		1.3	Actualizar la información en el SIG.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		1.4	Verificar la existencia de un inventario actualizado de la red terciaria conforme a la Resolución 1067 de 2015 (o la que la modifique o sustituya), previo a la cofinanciación por parte de la nación.	Ministerio de Transporte	Atrasada

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
		1.6	Implementar la utilización de Compra Pública Innovadora dentro del documento de selección de oferente para la visualización y la ubicación geográfica satelital de las carreteras.	Instituto Nacional de Vías	Sin aprobación
		2.2	Ejecutar proyectos en función de la metodología de priorización.	Instituto Nacional de Vías	Sin aprobación
		4.1	Implementar regla de cofinanciación.	Instituto Nacional de Vías	Sin aprobación
		4.2	Suscribir convenios con las entidades territoriales.	Instituto Nacional de Vías	Sin aprobación
		5.1	Elaborar plan de intervención anual.	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
		5.3	Estructurar modelos de participación comunitaria en la ejecución de mantenimiento.	Instituto Nacional de Vías	Sin aprobación
		6.1	Presentar ante los OCAD correspondientes cada uno de los proyectos para el desarrollo del inventario de la malla vial terciaria de los departamentos piloto.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		6.3	Intervenir vías en buen estado (primera etapa).	Instituto Nacional de Vías	Sin aprobación
		6.4	Diseñar proyectos en fase II las vías que se consideren prioritarias.	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
		6.5	Intervenir las vías en los municipios pilotos que resulte con prioridad alta y que no haya sido atendida en la primera etapa de intervenciones.	Instituto Nacional de Vías	Sin aprobación
3868	Política de gestión del riesgo asociado al uso de sustancias químicas	1.20	Adecuar el mecanismo de captura de información de transporte de mercancías peligrosas.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		1.25	Revisar y ajustar los procesos articulados de Inspección, Vigilancia y Control (IVC) para hacer seguimiento a la gestión del riesgo asociado al uso de sustancias químicas [Ministerio de Transporte].	Ministerio de Transporte	Al día
3889	Declaración de importancia estratégica del proyecto vías para el Chocó: transversal Quibdó-Medellín y transversal Central del Pacífico	2.2	Realizar la actualización y ajuste de diseños disponibles para los dos corredores.	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
		2.3	Realizar la gestión predial, social y ambiental necesaria para las obras en los dos corredores.	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
		2.4	Realizar el seguimiento a la ejecución de las obras contratadas.	Instituto Nacional de Vías	Al día
3896	Seguimiento de la política nacional de transporte urbano y masivo: lineamientos para redistribución de componentes cofinanciables de los SETP	1.1	Estandarizar el Plan Operativo Anual de Inversiones, a través de una herramienta tecnológica que facilite y optimice la planeación y seguimiento a la ejecución.	Ministerio de Transporte	Sin aprobación
		1.3	Emitir concepto ante las solicitudes de redistribución solicitadas por los entes gestores de los SETP.	Ministerio de Transporte	Al día

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
3899	Actualización del Documento CONPES 3882 Apoyo del Gobierno Nacional a la política de movilidad de la región capital Bogotá-Cundinamarca y declaratoria de importancia estratégica del proyecto Sistema integrado de transporte masivo - Soacha fases II y III	3.1	Construir 6 estaciones para el sistema de TM Fase II y III.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		3.2	Construir 3,9 km de corredor troncal para el sistema de TM Fase II y III.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		3.3	Adelantar los estudios y actos administrativos requeridos para la racionalización de los servicios de transporte que emplean el corredor Autopista Sur.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		3.4	Construir un Patio portal para el sistema de TM Fase II y III.	Ministerio de Transporte	Atrasada
3900	Apoyo del Gobierno Nacional al Sistema de transporte público de Bogotá y declaratoria de importancia estratégica del proyecto Primera Línea de Metro-tramo 1	1.3	Realizar el seguimiento a la ejecución de los proyectos de acuerdo a las condiciones establecidas en el convenio de cofinanciación.	Ministerio de Transporte	Al día
3902	Declaratoria de importancia estratégica del proyecto RegioTram de Occidente	1.3	Realizar el seguimiento a la ejecución de los proyectos de acuerdo a las condiciones establecidas en el convenio de cofinanciación.	Ministerio de Transporte	Al día
3904	Plan para la Reconstrucción del municipio de Mocoa, 2017-2022, concepto favorable a la nación para contratar un empréstito externo hasta por la suma de USD 30 millones, o su equivalente en otras monedas, para financiar la implementación del Plan Maestro de Alcantarillado del municipio de Mocoa (Fase I), y	3.4	Adelantar la ejecución de los proyectos de infraestructura vial y conectividad, garantizando su entrega y el cumplimiento de las metas establecidas.	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
	declaración de importancia estratégica del Plan Maestro de Alcantarillado del municipio de Mocoa (Fase I)	3.5	Adelantar la construcción, mantenimiento y operación del corredor Santana-Mocoa-Neiva.	Agencia Nacional de Infraestructura	Atrasada
3916	Declaración de importancia estratégica del proyecto Mejoramiento y mantenimiento de la carretera Santafé de Bogotá-Chiquinquirá-Bucaramanga-San Alberto de la troncal central. Cundinamarca-Santander-Norte de Santander para la construcción de la variante San Gil, en el departamento de Santander	1.2	Realizar el seguimiento y divulgación del avance del proyecto.	Instituto Nacional de Vías	Al día
3924	Declaración de importancia estratégica continuación obras Autopista Ruta del Sol, sector II	1.2	Realizar el seguimiento y divulgación del avance del proyecto.	Instituto Nacional de Vías	Al día

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
3945	Apoyo del Gobierno Nacional al sistema de transporte público de Bogotá y declaración de importancia estratégica del proyecto "Construcción del Tramo 1 de la Primera Línea de Metro de Bogotá para Mejorar las Condiciones de Movilidad de sus Habitantes. Bogotá" del cual hacen parte las troncales alimentadoras de la Avenida 68 y Avenida Ciudad de Cali	1.2	Realizar el seguimiento y divulgación del avance del proyecto.	Ministerio de Transporte	Al día
3955	Estrategia para el fortalecimiento de la acción comunal en Colombia	3.6	Vincular a los miembros de las OAC en los programas de emprendedores rurales para el mantenimiento rutinario en vías terciarias y de microempresas de trabajo asociado en el mantenimiento de la red nacional de carreteras.	Instituto Nacional de Vías	Sin aprobación
3963	Política para la Modernización del Sector Transporte Automotor de Carga	1.3	Evaluar la viabilidad y continuidad del fondo nacional de modernización del parque automotor de carga a largo plazo realizando recomendaciones al respecto mediante un documento técnico de soporte con el fin de revisar las fuentes de financiación vigentes o nuevas fuentes de aportes al fondo.	Ministerio de Transporte	Al día
		2.2	Realizar estudios para reglamentar el uso de nuevas tecnologías para vehículos de carga, con el fin de reducir las externalidades negativas y aumentar las eficiencias operativas del Sector Transporte.	Ministerio de Transporte	Sin aprobación
		2.3	Determinar de manera definitiva la factibilidad de emitir permisos permanentes de transporte de carga por las vías nacionales, para la operación de los vehículos combinados de carga (VCC) en determinadas rutas de corredores logísticos con el objetivo de reducir los costos logísticos en los respectivos corredores.	Ministerio de Transporte	Al día
		3.1	Establecer nuevos requisitos, concertados con los pequeños propietarios de vehículos de transporte de carga, para habilitar empresas de transporte conformadas por éstos, con el objetivo de reducir la intermediación y aumentar el emprendimiento en este sector.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		3.2	Revisar los esquemas de seguros de transporte de carga, con el fin de que sea opcional y tomado por el generador de carga eliminando su obligatoriedad para las empresas de transporte y propietarios de vehículos de carga, con el objetivo de reducir las barreras para la creación de empresas de transporte habilitadas para pequeños propietarios de vehículos de carga.	Ministerio de Transporte	Sin aprobación

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
		3.3	Realizar la revisión integral de la regulación sobre Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) exigido a empresas de transporte de carga, dirigida a los pequeños propietarios de carga sobre los PESV, con el fin de reducir las barreras de entrada para este segmento de empresas del sector de transporte de carga.	Unidad Administrativa Agencia Nacional de Seguridad Vial	Atrasada
3982	Política Nacional Logística	1.1	Definir los lineamientos de logística urbana y rural para municipios, distritos y áreas metropolitanas, para optimizar las operaciones logísticas en las aglomeraciones urbanas y promover territorios competitivos a través del uso eficiente de la infraestructura.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		1.10	Actualizar y armonizar la normatividad para la habilitación de empresas de transporte de carga en los diferentes modos, tomando como referencia la metodología de Análisis de Impacto Normativo, con el fin de promover la modernización empresarial de la prestación de los servicios de transporte y de simplificar la regulación del sector.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		1.11	Actualizar y armonizar la política tarifaria de los servicios de transporte de carga en los modos carretero, férreo y fluvial, con el propósito de promover sistemas de transporte competitivos y complementarios, bajo los principios de libertad de mercado y protección a la competencia.	Ministerio de Transporte	Sin aprobación
		1.13	Actualizar la normatividad técnica de operación de los equipos de transporte del modo férreo para la importación material rodante en el modo férreo, así como, de elementos de la superestructura, electrificación y señalización y comunicaciones que permitan reducción de costos operacionales.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		1.14	Actualizar la normatividad técnica de los equipos de transporte del modo fluvial teniendo en cuenta las características de cada cuenta y región para impulsar la modernización y repotenciación de la flota fluvial.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		1.15	Diseñar un esquema de promoción de los modos de transporte férreo, fluvial y aéreo nacional, con el fin de identificar cargas de retorno que permitan disminuir los costos operacionales.	Ministerio de Transporte	Sin aprobación
		1.16	Realizar los estudios técnicos para determinar la viabilidad de circulación de los Vehículos Combinados de Carga (VCC) y de los vehículos extradimensionados por vías específicas del territorio nacional.	Ministerio de Transporte	Sin aprobación

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
		1.17	Formular el procedimiento estándar para la autorización temporal de la circulación de vehículos de transporte de carga extrapesada y extradimensionada con el propósito de aumentar la capacidad de carga con sistemas de vehículos más eficientes y a menores costos de transporte.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		1.18	Elaborar un documento técnico con las estrategias para la reactivación y modernización de la infraestructura y los equipos destinados a la operación del transporte marítimo nacional o cabotaje con el objetivo de promover el desarrollo del transporte marítimo nacional o cabotaje.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		1.2	Formular un programa para la construcción y mejoramiento de accesos y pasos urbanos en ciudades priorizadas localizadas en los corredores logísticos de importancia estratégica, para mejorar las condiciones operacionales y de velocidad en el acceso y paso por ciudades.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		1.4	Diseñar un plan de modernización de la infraestructura fluvial que incluya los mecanismos financieros para la reactivación de los corredores estratégicos y los puertos fluviales nacionales y regionales, con el objetivo de mejorar la dotación de infraestructura de transporte fluvial del país.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		1.5	Diseñar un proyecto tipo de muelles y embarcaderos para pasajeros y mercancías y un proyecto para carga, que permita a los gobiernos municipales y departamentales contar con herramientas técnicas para complementar la modernización de la infraestructura.	Ministerio de Transporte	Al día
		1.6	Diseñar un plan estratégico en logística de transporte aéreo nacional, con el fin de promover movimiento de carga del modo aéreo a precios competitivos.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		2.12	Ajustar los planes maestros aeroportuarios de los aeropuertos que movilizan o tienen potencial de movilizar carga tanto doméstica como internacional, en el marco de la actualización de los planes maestros aeroportuarios, para incluir las vías de acceso y conectividad con los principales corredores logísticos.	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil	Sin aprobación
		2.13	Realizar un estudio de factibilidad para una ILE de carácter aeroespacial para promover servicios de valor agregado a la carga aérea, con el propósito de promover la aglomeración de servicios logísticos a la carga y la oferta de servicios a la industria aeronáutica.	Ministerio de Transporte	Atrasada

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
		2.14	Definir el procedimiento de autorización y registro de proyectos que se clasifiquen como Infraestructura Logística Especializada, que permita promover el desarrollo de infraestructuras de conexión modal al interior del territorio nacional a través de la aprobación de un acto administrativo.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		2.16	Elaborar un documento de buenas prácticas para el desarrollo, mantenimiento y operación de sistemas de comunidad portuaria y aeroportuaria que promuevan la eficiencia en la operación logística de los terminales portuarias y aeroportuarias.	Ministerio de Transporte	Al día
		2.3	Diseñar el programa de mantenimiento sostenible de los accesos marítimos que permita generar ahorros en tiempo en el tránsito de los accesos marítimos y garantizar niveles de servicio competitivos.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		2.4	Establecer dentro de los requisitos de permiso portuario o aeroportuario las especificaciones de infraestructura y operación de las Zonas Únicas de Inspección (ZUI) para optimizar los movimientos de carga dentro de las instalaciones portuarias y aeroportuarias.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		2.5	Formular los planes maestros portuarios en cada una de las nueve zonas portuarias con una visión de desarrollo entre 10 y 20 años bajo criterios de eficiencia en el uso del espacio marino, costero y fluvial y en armonía con los instrumentos de ordenamiento territorial y ambiental.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		2.9	Actualizar y publicar la batería de indicadores que permitan hacer seguimiento a la eficiencia operacional y de capacidad de las concesiones portuarias, así como a la estadística de carga por tipo de tráfico y tipo de carga, de manera mensual, con rezagos inferiores a un mes.	Superintendencia de Puertos y Transporte	Al día
		3.12	Implementar mejoras en el Registro Nacional de Despachos de Carga por Carretera (RNDC) para mejorar la calidad y la oportunidad de la información del Sector Transporte.	Ministerio de Transporte	Sin aprobación
		3.13	Actualizar el Portal Logístico de Colombia publicando información sobre el desempeño en la operación de los corredores logísticos de importancia estratégica.	Ministerio de Transporte	Al día
		3.3	Modificar los decretos de estructura y funciones de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), para que sea la entidad encargada de la planeación de la infraestructura y los servicios de transporte y logística, del monitoreo de la eficiencia del sector y de la revisión de la pertinencia de incluir las iniciativas en el portafolio de proyectos de infraestructura intermodal de transporte.	Ministerio de Transporte	Al día

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
		3.4	Modificar los decretos de estructura y funciones de la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT), para que sea la entidad encargada de la regulación económica y técnica del transporte y la logística.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		3.5	Evaluar la viabilidad de que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) actualice la regulación técnica de todos los modos de transporte nacional a través del desarrollo de los estudios jurídicos de viabilidad, teniendo en cuenta la competencia de la ANSV.	Ministerio de Transporte	Al día
		3.7	Conformar las gerencias logísticas para brindar información oportuna sobre el estado de los corredores logísticos e incentivar mejores niveles de servicio.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		3.8	Conformar las Alianzas Logística Regionales (ALR) para la promoción de la competitividad logística regional.	Ministerio de Transporte	Atrasada
<u>3991</u>	Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional.	1.1	Elaborar un diagnóstico de la movilidad activa en las aglomeraciones urbanas del país, para la estimación de la demanda de viajes en medios no motorizados y el estado de la ciclo infraestructura disponible.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		1.10	Revisar las causales de suspensión o cancelación de la licencia, con el fin de evaluar medidas para fortalecer la estrategia de seguridad vial.	Unidad Administrativa Agencia Nacional de Seguridad Vial	Sin aprobación
		1.11	Analizar, desde el enfoque comportamental de los actores viales, el impacto de la penalización de conductas contra la seguridad vial que impliquen un peligro para la sociedad.	Unidad Administrativa Agencia Nacional de Seguridad Vial	Sin aprobación
		1.12	Analizar la normatividad técnica que deben cumplir los vehículos nuevos que se comercializan en el país, su impacto sobre la siniestralidad y las posibles alternativas de solución.	Unidad Administrativa Agencia Nacional de Seguridad Vial	Atrasada
		1.13	Diseñar un plan de acción para la construcción o mejoramiento de accesos y pasos urbanos que permita articular la logística y la movilidad con el ordenamiento territorial.	Ministerio de Transporte	Sin aprobación
		1.14	Reglamentar los mecanismos para el uso de la tecnología de flujo libre para el cobro de peajes en el país.	Ministerio de Transporte	Sin aprobación
		1.5	Formular un documento con los criterios para definir un sistema de transporte público de calidad e identificar los indicadores con los cuales las autoridades territoriales podrán validar su cumplimiento.	Ministerio de Transporte	Atrasada

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
		1.6	Revisar y ajustar el marco normativo del servicio público urbano de transporte colectivo y masivo de pasajeros para mejorar la calidad del servicio de transporte público, incorporando la visión de movilidad de la presente política.	Ministerio de Transporte	Al día
		1.8	Elaborar lineamientos que orienten a las entidades territoriales en la implementación de medidas que fomenten el uso eficiente y moderado del vehículo motorizado particular para disminuir la congestión en las áreas urbanas.	Ministerio de Transporte	Sin aprobación
		1.9	Elaborar y tramitar el documento normativo pertinente, por medio del cual se fortalecerá el procedimiento para la realización de las pruebas teórico - prácticas que permitan evaluar la idoneidad de los aspirantes a obtener la licencia de conducción.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		2.1	Reglamentar los planes de movilidad con el fin de fortalecer su formulación y adopción bajo criterios de sostenibilidad y planeación estratégica.	Ministerio de Transporte	Al día
		2.4	Implementar una metodología de alertas para el seguimiento a los procesos de cofinanciación de sistemas de transporte público, teniendo en cuenta el cumplimiento de hitos por parte de las entidades territoriales.	Ministerio de Transporte	Al día
		2.5	Incluir en la estructura organizacional una dependencia de carácter misional y estratégico, de tal forma que sus funciones consideren los objetivos de esta política, la mejora de procesos relacionados con la cofinanciación de sistemas de transporte.	Ministerio de Transporte	Sin reporte
		2.6	Formalizar el grupo de Sistemas Inteligentes de Transporte dentro de la estructura orgánica del Ministerio de Transporte para contribuir a la operación eficiente de los sistemas de transporte a partir de herramientas tecnológicas.	Ministerio de Transporte	Sin reporte
		3.1	Elaborar lineamientos para la implementación de fuentes alternativas de financiación para favorecer la sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte.	Ministerio de Transporte	Al día
		3.2	Definir el régimen tarifario para los sistemas de transporte público de pasajeros, con el fin de orientar a los territorios en la adopción de tarifas técnicas que fortalezcan la calidad del servicio sin afectar la eficiencia económica de los sistemas.	Ministerio de Transporte	Al día
4003	Declaración de importancia estratégica del proyecto Metro Ligero de la Avenida 80 en Medellín.	1.3	Realizar seguimiento a la ejecución del proyecto de acuerdo con las condiciones establecidas en el convenio de cofinanciación.	Ministerio de Transporte	Al día
4017	Declaración de importancia estratégica del proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público De Ibagué.	1.3	Realizar seguimiento a la ejecución del proyecto de acuerdo con las condiciones establecidas en el convenio de cofinanciación.	Ministerio de Transporte	Al día

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
<u>4018</u>	Declaración de importancia estratégica del Proyecto Sistema Integrado de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros para Santiago de Cali: troncal oriental.	1.3	Realizar seguimiento a la ejecución del proyecto de acuerdo con las condiciones establecidas en el convenio de cofinanciación.	Ministerio de Transporte	Al día
<u>4026</u>	Declaración de importancia estratégica del proyecto " Construcción del Aeropuerto del Café - Etapa I, Palestina"	1.1	Gestionar vigencias futuras para el Proyecto Construcción del Aeropuerto del Café-Etapa I, Palestina.	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil	Al día
		1.2	Realizar el seguimiento y divulgación del avance del proyecto.	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil	Sin aprobación
<u>4039</u>	Declaración de Importancia Estratégica de los Proyectos de Inversión del Programa Vías para la Conexión de Territorios, el Crecimiento Sostenible y la Reactivación 2.0	1.1	Gestionar recursos para la financiación de proyectos, de acuerdo con los requerimientos jurídicos, técnicos y financieros que corresponda. Así, el Invias adelantará, en coordinación con el Ministerio de Transporte, el DNP y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la aprobación de las vigencias futuras excepcionales ante el Confis.	Instituto Nacional de Vías	Al día
<u>4046</u>	Política Pública para el Desarrollo de Distrito Especial de Santa Cruz de Mompox, Patrimonio turístico, Cultural e Histórico de Colombia, a través del impulso de sus condiciones características.	2.6	Realizar las obras de dragado de mantenimiento para la recuperación de la navegabilidad del brazo Mompox, para garantizar el acceso fluvial por el Río Magdalena al revertir los procesos de sedimentación e inestabilidad de las orillas del Río.	Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena	Al día
		2.8	Brindar el acompañamiento técnico y capacitación a las autoridades de transporte y tránsito del Distrito, previa solicitud de la administración local, para la presentación de solicitud de creación de una Zona Diferencial de Transporte y Tránsito, en el marco de lo establecido en el artículo 2.2.8.4 del Decreto 1079 de 2015, así como en la realización de los estudios que deban adelantarse a cargo del Distrito para la presentación de dicha solicitud.	Ministerio de Transporte	Atrasada
<u>4052</u>	Política para la Sostenibilidad de la Caficultura Colombiana	4.1	Elaborar el inventario de vías terciarias en zonas cafeteras, a partir de convenios de intercambio de información con la FNC, con el fin de priorizar inversiones en construcción y mantenimiento.	Instituto Nacional de Vías	Sin aprobación
		4.2	Intervenir municipios cafeteros con asignación de recursos del Programa Colombia Rural.	Instituto Nacional de Vías	Sin aprobación
<u>4058</u>	Política pública para reducir las condiciones de riesgo de desastres y adaptarse a los fenómenos de variabilidad climática	1.5	Desarrollar e implementar el Observatorio de la Cuenca del Río Magdalena, de tal forma que sirva de insumo para la toma de decisiones y para el análisis de riesgo de desastres.	Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena	Al día
Número de Doc. CONPES	Documento CONPES	Número de acción	Nombre de la acción	Entidad responsable	Estado de reporte

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
3739	Estrategia de Desarrollo Integral de la región del Catatumbo	1.15	Establecimiento del corredor vial: Astilleros- Tibú (80 kms)- Tibú -El Tarra- Convención (115 kms)-Convención- La Mata (67 kms) - La Mata - La Gloria (21 kms) - Puente Rojo sobre el río Tarra.	Agencia Nacional de Infraestructura	Atrasada
		1.16	Mejoramiento de la transpirabilidad de 250 km del eje vial Cúcuta-Ocaña-Aguaclara (A).	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
3744	Política portuaria para un país más moderno	1.5	Ejecutar las obras prioritarias (Anexo 3) con los recursos que se recaudan por Cormagdalena y las obras de infraestructura fluvial, férrea y carretera de conexión en corredores hacia los puertos o centros de consumo/producción.	Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena	Atrasada
		1.3	Promover la construcción y operación de los puertos necesarios para el comercio exterior de productos e insumos de la industria minero-energética en el país en el mediano plazo.	Agencia Nacional de Infraestructura	Al día
		3.10	Contratar bajo esquema APP Sogamoso - Aguazul - Maní.	Agencia Nacional de Infraestructura	Atrasada
		3.3	Contratar bajo el esquema APP Villavicencio- Puerto López -Puerto Gaitan- Puerto Arimena-Villavicencio-Granada-Ciudad Porfía y Anillo vial de Villavicencio	Agencia Nacional de Infraestructura	Al día
		3.7	Construir la segunda calzada Bogotá- Villavicencio (sector 1) Bogotá-El Tablón.	Agencia Nacional de Infraestructura	Atrasada
		3.14	Realizar las gestiones necesarias para la nacionalización del la vía de acceso al muelle de transferencia de carga de La Banqueta a través del CONPES de Expansión Vial.	Ministerio de Transporte	Atrasada
3799	Estrategia para el desarrollo integral del departamento del Cauca	1.44	Actualizar estudios y diseños para el proyecto de adecuación de los esteros del Pacífico Sur mediante obras hidráulicas como dragados y canalizaciones.	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
		1.37	Mejoramiento y pavimentación de la Transversal del Libertador (Popayán-La Plata).	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
		1.48	Atender puntos críticos en el corredor La Lupa - Santiago.	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
		5.1	Definir las acciones, recursos y ejecución de programas para el mejoramiento e intervención de vías terciarias que hagan parte del PCCC, para ser financiados con recursos incluidos dentro del Marco de Gasto de Mediano Plazo.	Instituto Nacional de Vías	Sin aprobación
3805	Prosperidad para las fronteras de Colombia	4.12	Construcción nuevo Puente Unión.	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
		4.8	Corredor Medellín-Quibdó Fase I y Fase II, Chocó-Antioquia.	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
		4.4	Mejoramiento y mantenimiento Corredor del Sur (San Miguel-Santa Ana), Putumayo.	Instituto Nacional de Vías	Al día
		4.7	Corredor troncal Central del Pacífico Fase I y Fase II, Chocó-Risaralda.	Instituto Nacional de Vías	Al día
		4.15	Dragado de profundización del canal de acceso al Puerto de Providencia.	Instituto Nacional de Vías	Sin aprobación

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
		4.13	Construcción de muelle de Tarapacá, departamento del Amazonas. Río Putumayo.	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
		4.14	Dragado de profundización canal de acceso al Puerto de San Andrés.	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
3819	Política Nacional para la Consolidación del Sistema de Ciudades	2.5	MinTransporte estudiará nuevas reglamentaciones para implementar los SITR de obligatorio cumplimiento por parte de las empresas prestadoras de los servicios, para mantener los permisos existentes.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		2.6	MinTransporte realizará las acciones necesarias para apoyar la creación de entes administradores y gestores regionales de transporte o el esquema institucional que facilite la adecuada coordinación e implementación de los SITR.	Ministerio de Transporte	Atrasada
3857	Lineamientos de política para la gestión de la red terciaria	1.6	Implementar la utilización de Compra Pública Innovadora dentro del documento de selección de oferente para la visualización y la ubicación geográfica satelital de las carreteras.	Instituto Nacional de Vías	Sin aprobación
		4.1	Implementar regla de cofinanciación.	Instituto Nacional de Vías	Sin aprobación
		4.2	Suscribir convenios con las entidades territoriales.	Instituto Nacional de Vías	Sin aprobación
		6.4	Diseñar proyectos en fase II las vías que se consideren prioritarias.	Instituto Nacional de Vías	Sin aprobación
		1.1	Inventariar la red terciaria.	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
		1.2	Implementar un sistema de información geográfico (SIG).	Ministerio de Transporte	Atrasada
		1.3	Actualizar la información en el SIG.	Ministerio de Transporte	Sin aprobación
		1.4	Verificar la existencia de un inventario actualizado de la red terciaria conforme a la Resolución 1067 de 2015 (o la que la modifique o sustituya), previo a la cofinanciación por parte de la Nación.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		2.2	Ejecutar proyectos en función de la metodología de priorización.	Instituto Nacional de Vías	Sin aprobación
		6.3	Intervenir vías en buen estado (primera etapa).	Instituto Nacional de Vías	Sin aprobación
		5.1	Elaborar plan de intervención anual.	Instituto Nacional de Vías	Sin aprobación
		5.3	Estructurar modelos de participación comunitaria en la ejecución de mantenimiento.	Instituto Nacional de Vías	Al día
		6.1	Presentar ante los OCAD correspondientes cada uno de los proyectos para el desarrollo del inventario de la malla vial terciaria de los departamentos piloto.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		6.8	Desarrollar proyectos que involucren a las comunidades en la ejecución de las obras de vías terciarias, tanto para la construcción como para el mantenimiento de las mismas.	Instituto Nacional de Vías	Al día

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
		6.5	Intervenir las vías en los municipios pilotos que resulte con prioridad alta y que no haya sido atendida en la primera etapa de intervenciones.	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
3868	Política de gestión del riesgo asociado al uso de sustancias químicas	1.20	Adecuar el mecanismo de captura de información de transporte de mercancías peligrosas.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		1.25	Revisar y ajustar los procesos articulados de Inspección, Vigilancia y Control (IVC) para hacer seguimiento a la gestión del riesgo asociado al uso de sustancias químicas [Ministerio de Transporte].	Ministerio de Transporte	Sin aprobación
3896	Seguimiento de la política nacional de transporte urbano y masivo: lineamientos para redistribución de componentes cofinanciables de los SETP	1.1	Estandarizar el Plan Operativo Anual de Inversiones, a través de una herramienta tecnológica que facilite y optimice la planeación y seguimiento a la ejecución.	Ministerio de Transporte	Al día
		1.3	Emitir concepto ante las solicitudes de redistribución solicitadas por los entes gestores de los SETP.	Ministerio de Transporte	Al día
3899	Actualización del Documento CONPES 3882 Apoyo del Gobierno Nacional a la política de movilidad de la región capital Bogotá-Cundinamarca y declaratoria de importancia estratégica del proyecto Sistema integrado de transporte masivo - Soacha fases II y III	3.1	Construir 6 estaciones para el sistema de TM Fase II y III.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		3.2	Construir 3,9 km de corredor troncal para el sistema de TM Fase II y III.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		3.3	Adelantar los estudios y actos administrativos requeridos para la racionalización de los servicios de transporte que emplean el corredor Autopista Sur.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		3.4	Construir un Patio portal para el sistema de TM Fase II y III.	Ministerio de Transporte	Atrasada
3904	Plan para la Reconstrucción del municipio de Mocoa, 2017-2022, concepto favorable a la nación para contratar un empréstito externo hasta por la suma de USD 30 millones, o su equivalente en otras monedas, para financiar la implementación del Plan Maestro de Alcantarillado del municipio de Mocoa (Fase I), y	3.4	Adelantar la ejecución de los proyectos de infraestructura vial y conectividad, garantizando su entrega y el cumplimiento de las metas establecidas.	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
	declaración de importancia estratégica del Plan Maestro de Alcantarillado del municipio de Mocoa (Fase I)	3.5	Adelantar la construcción, mantenimiento y operación del corredor Santana-Mocoa-Neiva.	Agencia Nacional de Infraestructura	Sin aprobación

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
3955	Estrategia para el fortalecimiento de la acción comunal en Colombia	3.6	Vincular a los miembros de las DAC en los programas de emprendedores rurales para el mantenimiento rutinario en vías terciarias y de microempresas de trabajo asociado en el mantenimiento de la red nacional de carreteras.	Instituto Nacional de Vías	Al día
3982	Política Nacional Logística	1.10	Actualizar y armonizar la normatividad para la habilitación de empresas de transporte de carga en los diferentes modos, tomando como referencia la metodología de Análisis de Impacto Normativo, con el fin de promover la modernización empresarial de la prestación de los servicios de transporte y de simplificar la regulación del sector.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		1.13	Actualizar la normatividad técnica de operación de los equipos de transporte del modo férreo para la importación material rodante en el modo férreo, así como, de elementos de la superestructura, electrificación y señalización y comunicaciones que permitan reducción de costos operacionales.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		1.15	Diseñar un esquema de promoción de los modos de transporte férreo, fluvial y aéreo nacional, con el fin de identificar cargas de retorno que permitan disminuir los costos operacionales.	Ministerio de Transporte	En alerta
		1.18	Elaborar un documento técnico con las estrategias para la reactivación y modernización de la infraestructura y los equipos destinados a la operación del transporte marítimo nacional o cabotaje con el objetivo de promover el desarrollo del transporte marítimo nacional o cabotaje.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		1.5	Diseñar un proyecto tipo de muelles y embarcaderos para pasajeros y mercancías y un proyecto para carga, que permita a los gobiernos municipales y departamentales contar con herramientas técnicas para complementar la modernización de la infraestructura.	Ministerio de Transporte	Al día
		1.6	Diseñar un plan estratégico en logística de transporte aéreo nacional, con el fin de promover movimiento de carga del modo aéreo a precios competitivos.	Ministerio de Transporte	Al día
		2.14	Definir el procedimiento de autorización y registro de proyectos que se clasifiquen como Infraestructura Logística Especializada, que permita promover el desarrollo de infraestructuras de conexión modal al interior del territorio nacional a través de la aprobación de un acto administrativo.	Ministerio de Transporte	Atrasada

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
		2.4	Establecer dentro de los requisitos de permiso portuario o aeroportuario las especificaciones de infraestructura y operación de las Zonas Únicas de Inspección (ZUI) para optimizar los movimientos de carga dentro de las instalaciones portuarias y aeroportuarias.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		2.5	Formular los planes maestros portuarios en cada una de las nueve zonas portuarias con una visión de desarrollo entre 10 y 20 años bajo criterios de eficiencia en el uso del espacio marino, costero y fluvial y en armonía con los instrumentos de ordenamiento territorial y ambiental.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		2.6	Formular la nueva política tarifaria del sistema portuario del país para promover la competitividad del sector.	Ministerio de Transporte	En alerta
		3.1	Implementar las reformas institucionales tanto del Ministerio de Transporte como de sus entidades adscritas o vinculadas a través de la modificación de los decretos de funciones y estructura vigentes, para promover la especialización funcional de las entidades y el fortalecimiento técnico de la Oficina Asesora de Planeación, así como de los componentes de logística y regulación a través del fortalecimiento técnico de la Oficina de Regulación Económica.	Ministerio de Transporte	Al día
		3.3	Modificar los decretos de estructura y funciones de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIIT), para que sea la entidad encargada de la planeación de la infraestructura y los servicios de transporte y logística, del monitoreo de la eficiencia del sector y de la revisión de la pertinencia de incluir las iniciativas en el portafolio de proyectos de infraestructura intermodal de transporte.	Ministerio de Transporte	Al día
		3.4	Modificar los decretos de estructura y funciones de la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT), para que sea la entidad encargada de la regulación económica y técnica del transporte y la logística.	Ministerio de Transporte	Sin aprobación
		3.5	Evaluar la viabilidad de que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) actualice la regulación técnica de todos los modos de transporte nacional a través del desarrollo de los estudios jurídicos de viabilidad, teniendo en cuenta la competencia de la ANSV.	Ministerio de Transporte	Al día
		3.7	Conformar las gerencias logísticas para brindar información oportuna sobre el estado de los corredores logísticos e incentivar mejores niveles de servicio.	Ministerio de Transporte	Al día

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
		3.8	Conformar las Alianzas Logística Regionales (ALR) para la promoción de la competitividad logística regional.	Ministerio de Transporte	Sin aprobación
		1.14	Actualizar la normatividad técnica de los equipos de transporte del modo fluvial teniendo en cuenta las características de cada cuenta y región para impulsar la modernización y repotenciación de la flota fluvial.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		1.1	Definir los lineamientos de logística urbana y rural para municipios, distritos y áreas metropolitanas, para optimizar las operaciones logísticas en las aglomeraciones urbanas y promover territorios competitivos a través del uso eficiente de la infraestructura.	Ministerio de Transporte	En alerta
		1.2	Formular un programa para la construcción y mejoramiento de accesos y pasos urbanos en ciudades priorizadas localizadas en los corredores logísticos de importancia estratégica, para mejorar las condiciones operacionales y de velocidad en el acceso y paso por ciudades.	Ministerio de Transporte	En alerta
		1.4	Diseñar un plan de modernización de la infraestructura fluvial que incluya los mecanismos financieros para la reactivación de los corredores estratégicos y los puertos fluviales nacionales y regionales, con el objetivo de mejorar la dotación de infraestructura de transporte fluvial del país.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		2.13	Realizar un estudio de factibilidad para una ILE de carácter aeroespacial para promover servicios de valor agregado a la carga aérea, con el propósito de promover la aglomeración de servicios logísticos a la carga y la oferta de servicios a la industria aeronáutica.	Ministerio de Transporte	Al día
		2.16	Elaborar un documento de buenas prácticas para el desarrollo, mantenimiento y operación de sistemas de comunidad portuaria y aeroportuaria que promuevan la eficiencia en la operación logística de los terminales portuarias y aeroportuarias.	Ministerio de Transporte	Al día
		1.16	Realizar los estudios técnicos para determinar la viabilidad de circulación de los Vehículos Combinados de Carga (VCC) y de los vehículos extradimensionados por vías específicas del territorio nacional.	Ministerio de Transporte	En alerta
		2.9	Actualizar y publicar la batería de indicadores que permitan hacer seguimiento a la eficiencia operacional y de capacidad de las concesiones portuarias, así como a la estadística de carga por tipo de tráfico y tipo de carga, de manera mensual, con rezagos inferiores a un mes.	Superintendencia de Puertos y Transporte	Al día

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
		1.17	Formular el procedimiento estándar para la autorización temporal de la circulación de vehículos de transporte de carga extrapesada y extradimensionada con el propósito de aumentar la capacidad de carga con sistemas de vehículos más eficientes y a menores costos de transporte.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		2.12	Ajustar los planes maestros aeroportuarios de los aeropuertos que movilizan o tienen potencial de movilizar carga tanto doméstica como internacional, en el marco de la actualización de los planes maestros aeroportuarios, para incluir las vías de acceso y conectividad con los principales corredores logísticos.	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil	Al día
		2.1	Formular un plan de expansión portuaria que defina la visión de desarrollo del sistema portuario a 2040, con el objetivo de actualizar los lineamientos de política y las directrices de desarrollo de la infraestructura portuaria del país.	Ministerio de Transporte	Al día
		2.2	Actualizar el Plan de Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental de los litorales colombianos para contar con un instrumento de planeación de las actividades marítimo-portuarias con un énfasis en el uso eficiente y sostenible de los recursos naturales del país.	Ministerio de Transporte	Al día
		2.3	Diseñar el programa de mantenimiento sostenible de los accesos marítimos que permita generar ahorros en tiempo en el tránsito de los accesos marítimos y garantizar niveles de servicio competitivos.	Ministerio de Transporte	En alerta
		2.8	Analizar y realizar los ajustes necesarios a la metodología de contraprestación para los contratos de concesión portuaria marítimos y fluviales, para promover la competitividad en el sector portuario.	Ministerio de Transporte	Al día
		1.11	Actualizar y armonizar la política tarifaria de los servicios de transporte de carga en los modos carretero, férreo y fluvial, con el propósito de promover sistemas de transporte competitivos y complementarios, bajo los principios de libertad de mercado y protección a la competencia.	Ministerio de Transporte	Al día
		3.12	Implementar mejoras en el Registro Nacional de Despachos de Carga por Carretera (RNDC) para mejorar la calidad y la oportunidad de la información del Sector Transporte.	Ministerio de Transporte	Al día
		3.13	Actualizar el Portal Logístico de Colombia publicando información sobre el desempeño en la operación de los corredores logísticos de importancia estratégica.	Ministerio de Transporte	Al día

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
3667	Lineamiento de política para la reducción del riesgo ante amenaza por flujo de lodo (avalancha) en el volcán nevado del Huila	3.7	Reconstruir los puentes vehiculares de Avirama, Ricaurte y Capri.	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
<u>4026</u>	Declaración de importancia estratégica del proyecto "Construcción del Aeropuerto del Café - Etapa I, Palestina"	1.1	Gestionar vigencias futuras para el Proyecto Construcción del Aeropuerto del Café-Etapa I, Palestina.	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil	Sin aprobación
		1.2	Realizar el seguimiento y divulgación del avance del proyecto.	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil	Atrasada
<u>3963</u>	Política para la Modernización del Sector Transporte Automotor de Carga	3.1	Establecer nuevos requisitos, concertados con los pequeños propietarios de vehículos de transporte de carga, para habilitar empresas de transporte conformadas por éstos, con el objetivo de reducir la intermediación y aumentar el emprendimiento en este sector.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		3.2	Revisar los esquemas de seguros de transporte de carga, con el fin de que sea opcional y tomado por el generador de carga eliminando su obligatoriedad para las empresas de transporte y propietarios de vehículos de carga, con el objetivo de reducir las barreras para la creación de empresas de transporte habilitadas para pequeños propietarios de vehículos de carga.	Ministerio de Transporte	Sin aprobación
		3.3	Realizar la revisión integral de la regulación sobre Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) exigido a empresas de transporte de carga, dirigida a los pequeños propietarios de carga sobre los PESV, con el fin de reducir las barreras de entrada para este segmento de empresas del sector de transporte de carga.	Unidad Administrativa Agencia Nacional de Seguridad Vial	Sin aprobación
		3.4	Revisar el régimen de vigilancia, inspección y control que incluya a todos los actores de la cadena de transporte de manera diferenciada, con el fin que todas las nuevas empresas de transporte creadas por pequeños propietarios de transporte y demás actores de la cadena cumplan con la normatividad del sector.	Superintendencia de Puertos y Transporte	Al día
		1.3	Evaluar la viabilidad y continuidad del fondo nacional de modernización del parque automotor de carga a largo plazo realizando recomendaciones al respecto mediante un documento técnico de soporte con el fin de revisar las fuentes de financiación vigentes o nuevas fuentes de aportes al fondo.	Ministerio de Transporte	En alerta
		2.1	Actualizar la Acción Nacionalmente Apropriada de Mitigación (NAMA) de Carga, con el fin de obtener recursos de cooperación internacional para diseñar e implementar un programa de fortalecimiento al transportador que incluya incentivos en la adquisición de tecnologías entre tipo del motor y tipo de energético.	Ministerio de Transporte	Al día

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
		2.2	Realizar estudios para reglamentar el uso de nuevas tecnologías para vehículos de carga, con el fin de reducir las externalidades negativas y aumentar las eficiencias operativas del Sector Transporte.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		2.3	Determinar de manera definitiva la factibilidad de emitir permisos permanentes de transporte de carga por las vías nacionales, para la operación de los vehículos combinados de carga (VCC) en determinadas rutas de corredores logísticos con el objetivo de reducir los costos logísticos en los respectivos corredores.	Ministerio de Transporte	Atrasada
3758	Plan para restablecer la navegabilidad del río Magdalena	1.5	Finalizar etapa de pre-construcción.	Corporación Autónoma Regional del río Grande de la Magdalena	Atrasada
		2.10	Implementar el Sistema de Navegación Satelital.	Corporación Autónoma Regional del río Grande de la Magdalena	Al día
		2.4	Mantener el nivel de servicio en el tramo Barrancabermeja - Puerto Berrío.	Corporación Autónoma Regional del río Grande de la Magdalena	Atrasada
		2.5	Mantener el nivel de servicio en el tramo Puerto Berrío-Puerto Salgar.	Corporación Autónoma Regional del río Grande de la Magdalena	Atrasada
		3.1	Fortalecer conexiones multimodales en la cuenca del río Magdalena.	Ministerio de Transporte	Al día
		3.5	Revisar solicitudes de modificación de contratos de concesión y agilización de compromisos de inversión.	Corporación Autónoma Regional del río Grande de la Magdalena	Al día
		2.9	Señalar la luz navegable de puentes nuevos con contrato vigente.	Agencia Nacional de Infraestructura	Atrasada
		2.11	Construir obras de encauzamiento.	Corporación Autónoma Regional del río Grande de la Magdalena	Atrasada
		2.1	Mantener el nivel de servicio en el tramo Canal de acceso Barranquilla - Bocas de Ceniza.	Corporación Autónoma Regional del río Grande de la Magdalena	Al día
		2.2	Mantener el nivel de servicio en el tramo Puente Pumarejo - La Gloria.	Corporación Autónoma Regional del río Grande de la Magdalena	Al día
		2.3	Mantener el nivel de servicio en el tramo La Gloria - Barrancabermeja.	Corporación Autónoma Regional del río Grande de la Magdalena	Al día

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
3760	Proyectos viales bajo el esquema de asociaciones público privadas: cuarta generación de concesiones viales	1.3	Gestionar la aprobación de vigencias futuras.	Agencia Nacional de Infraestructura	Atrasada
3889	Declaración de importancia estratégica del proyecto vías para el Chocó: transversal Quibdó-Medellín y transversal Central del Pacífico	2.4	Realizar el seguimiento a la ejecución de las obras contratadas.	Instituto Nacional de Vías	Sin aprobación
		2.2	Realizar la actualización y ajuste de diseños disponibles para los dos corredores.	Instituto Nacional de Vías	Atrasada
		2.3	Realizar la gestión predial, social y ambiental necesaria para las obras en los dos corredores.	Instituto Nacional de Vías	Sin aprobación
<u>3991</u>	Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional.	1.10	Revisar las causales de suspensión o cancelación de la licencia, con el fin de evaluar medidas para fortalecer la estrategia de seguridad vial.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		1.12	Analizar la normatividad técnica que deben cumplir los vehículos nuevos que se comercializan en el país, su impacto sobre la siniestralidad y las posibles alternativas de solución.	Ministerio de Transporte	Al día
		1.13	Diseñar un plan de acción para la construcción o mejoramiento de accesos y pasos urbanos que permita articular la logística y la movilidad con el ordenamiento territorial.	Ministerio de Transporte	Al día
		1.5	Formular un documento con los criterios para definir un sistema de transporte público de calidad e identificar los indicadores con los cuales las autoridades territoriales podrán validar su cumplimiento.	Ministerio de Transporte	Al día
		1.6	Revisar y ajustar el marco normativo del servicio público urbano de transporte colectivo y masivo de pasajeros para mejorar la calidad del servicio de transporte público, incorporando la visión de movilidad de la presente política.	Ministerio de Transporte	Al día
		1.9	Elaborar y tramitar el documento normativo pertinente, por medio del cual se fortalecerá el procedimiento para la realización de las pruebas teórico - prácticas que permitan evaluar la idoneidad de los aspirantes a obtener la licencia de conducción.	Ministerio de Transporte	Sin aprobación
		2.4	Implementar una metodología de alertas para el seguimiento a los procesos de cofinanciación de sistemas de transporte público, teniendo en cuenta el cumplimiento de hitos por parte de las entidades territoriales.	Ministerio de Transporte	Al día
		2.5	Incluir en la estructura organizacional una dependencia de carácter misional y estratégico, de tal forma que sus funciones consideren los objetivos de esta política, la mejora de procesos relacionados con la cofinanciación de sistemas de transporte.	Ministerio de Transporte	Sin aprobación

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
		2.6	Formalizar el grupo de Sistemas Inteligentes de Transporte dentro de la estructura orgánica del Ministerio de Transporte para contribuir a la operación eficiente de los sistemas de transporte a partir de herramientas tecnológicas.	Ministerio de Transporte	Sin aprobación
		3.1	Elaborar lineamientos para la implementación de fuentes alternativas de financiación para favorecer la sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte.	Ministerio de Transporte	Al día
		3.2	Definir el régimen tarifario para los sistemas de transporte público de pasajeros, con el fin de orientar a los territorios en la adopción de tarifas técnicas que fortalezcan la calidad del servicio sin afectar la eficiencia económica de los sistemas.	Ministerio de Transporte	Sin aprobación
		1.14	Reglamentar los mecanismos para el uso de la tecnología de flujo libre para el cobro de peajes en el país.	Ministerio de Transporte	Sin aprobación
		1.1	Elaborar un diagnóstico de la movilidad activa en las aglomeraciones urbanas del país, para la estimación de la demanda de viajes en medios no motorizados y el estado de la ciclo infraestructura disponible.	Ministerio de Transporte	Atrasada
		1.8	Elaborar lineamientos que orienten a las entidades territoriales en la implementación de medidas que fomenten el uso eficiente y moderado del vehículo motorizado particular para disminuir la congestión en las áreas urbanas.	Ministerio de Transporte	Sin reporte
		2.1	Reglamentar los planes de movilidad con el fin de fortalecer su formulación y adopción bajo criterios de sostenibilidad y planeación estratégica.	Ministerio de Transporte	Sin aprobación
		1.11	Analizar, desde el enfoque comportamental de los actores viales, el impacto de la penalización de conductas contra la seguridad vial que impliquen un peligro para la sociedad.	Unidad Administrativa Agencia Nacional de Seguridad Vial	Sin aprobación
3840	Importancia Estratégica del Programa Vías Para la Equidad	1.4	Actualizar y ajustar los estudios y diseños de los proyectos conforme quedó estipulado en los pliegos de condiciones, teniendo en cuenta las recomendaciones ambientales dispuestas en el documento CONPES.	Instituto Nacional de Vías	Al día
3844	Cuarta generación de concesiones viales: Fase I Tercera Ola. Corredores Bucaramanga-Pamplona-Cúcuta y Buga-Buenaventura	1.5	Adjudicar los contratos para la supervisión contractual de la etapa constructiva de los proyectos 4G Fase I Tercera Ola: revisión de indicadores de control, supervisión de mantenimientos rutinarios, supervisión de mantenimientos periódicos.	Agencia Nacional de Infraestructura	Sin aprobación
		1.2	Gestionar vigencias futuras mediante solicitud de aval fiscal al Consejo Superior de Política Fiscal (CONIFS).	Agencia Nacional de Infraestructura	Sin aprobación

NÚMERO DE DOC. CONPES	DOCUMENTO CONPES	NÚMERO DE ACCIÓN	NOMBRE DE LA ACCIÓN	ENTIDAD RESPONSABLE	ESTADO DE REPORTE
3900	Apoyo del Gobierno Nacional al Sistema de transporte público de Bogotá y declaratoria de importancia estratégica del proyecto Primera Línea de Metro-tramo 1	1.3	Realizar el seguimiento a la ejecución de los proyectos de acuerdo a las condiciones establecidas en el convenio de cofinanciación.	Ministerio de Transporte	Al día
		1.4	Adelantar los trámites pertinentes para la declaración de importancia estratégica del componente troncal del proyecto, en el marco de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables.	Ministerio de Transporte	Al día
3902	Declaratoria de importancia estratégica del proyecto RegioTram de Occidente	1.3	Realizar el seguimiento a la ejecución de los proyectos de acuerdo a las condiciones establecidas en el convenio de cofinanciación.	Ministerio de Transporte	Al día
3916	Declaración de importancia estratégica del proyecto Mejoramiento y mantenimiento de la carretera Santafé de Bogotá-Chiquinquirá-Bucaramanga-San Alberto de la troncal central. Cundinamarca-Santander-Norte de Santander para la construcción de la variante San Gil, en el departamento de Santander	1.2	Realizar el seguimiento y divulgación del avance del proyecto.	Instituto Nacional de Vías	Al día
3924	Declaración de importancia estratégica continuación obras Autopista Ruta del Sol, sector II	1.2	Realizar el seguimiento y divulgación del avance del proyecto.	Instituto Nacional de Vías	Al día
3945	Apoyo del Gobierno Nacional al sistema de transporte público de Bogotá y declaración de importancia estratégica del proyecto "Construcción del Tramo 1 de la Primera Línea de Metro de Bogotá para Mejorar las Condiciones de Movilidad de sus Habitantes. Bogotá" del cual hacen parte las troncales alimentadoras de la Avenida 68 y Avenida Ciudad de Cali	1.2	Realizar el seguimiento y divulgación del avance del proyecto.	Ministerio de Transporte	Al día
<u>4003</u>	Declaración de importancia estratégica del proyecto Metro Ligero de la Avenida 80 en Medellín.	1.3	Realizar seguimiento a la ejecución del proyecto de acuerdo con las condiciones establecidas en el convenio de cofinanciación.	Ministerio de Transporte	Al día
<u>4017</u>	Declaración de importancia estratégica del proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público De Ibagué.	1.3	Realizar seguimiento a la ejecución del proyecto de acuerdo con las condiciones establecidas en el convenio de cofinanciación.	Ministerio de Transporte	Al día
<u>4018</u>	Declaración de importancia estratégica del Proyecto Sistema Integrado de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros para Santiago de Cali: troncal oriental.	1.3	Realizar seguimiento a la ejecución del proyecto de acuerdo con las condiciones establecidas en el convenio de cofinanciación.	Ministerio de Transporte	Al día

Fuente: Elaboración propia con base en SisCONPES – DNP 2021-2.

Anexo 5. Compromisos del Sector Transporte en el Plan Marco de Implementación del Acuerdo de Paz

Tabla 11. Compromisos del Sector Transporte en el Plan Marco de Implementación del Acuerdo de Paz

PUNTO DEL ACUERDO FINAL	INDICADOR	META 2019-2022	% AVANCE 2019-2022
Punto 1. Reforma Rural Integral	Porcentaje de kilómetros de vías priorizadas construidos o en mantenimiento	100,00	71
Punto 1. Reforma Rural Integral	Porcentaje de kilómetros de vías priorizadas construidos o en mantenimiento en municipios PDET	100,00	104,0
Punto 1. Reforma Rural Integral	Reglamentación técnica expedida	1,00	100,0
Punto 1. Reforma Rural Integral	Número de municipios con aeródromos propiedad de la Nación, priorizados con Servicios Aéreos Esenciales, intervenidos	2,00	50
Punto 1. Reforma Rural Integral	Número de municipios priorizados con Servicios Aéreos Esenciales con asistencia técnica, cuya infraestructura aeroportuaria no es propiedad de la Nación	19,00	100,0
Punto 6. Verificación	Número de Juntas de Acción Comunal contratadas en los procesos de contratación del proyecto de vías terciarias para la paz y el posconflicto	90,00	100,0
Punto 1. Reforma Rural Integral	Número de municipios ZOMAC con corredores priorizados	173	75
Punto 1. Reforma Rural Integral	Número de municipios PDET con corredores priorizados	170	76
Punto 1. Reforma Rural Integral	Número de municipios priorizados con vías fluviales intervenidas	15	60
Punto 1. Reforma Rural Integral	Número de municipios con corredores priorizados	148	10

Fuente: Elaboración propia con base en el reporte SIPO con corte a 31 de marzo de 2022.

Anexo 6. Metas del Sector Transporte Grupos Poblacionales – Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022

Tabla 12. Metas del Sector Transporte asociadas a compromisos con población indígena

INDICADOR	META CUATRIENIO	% AVANCE CUATRIENIO
b. Porcentaje de solicitudes priorizadas por la Mesa Permanente de Concertación y/o Comunidades Indígenas atendidas por el Grupo de Apoyo a Regiones de la Dirección de Infraestructura del Ministerio de Transporte, con el fin de adelantar las acciones pe	100	100,0
Porcentaje de solicitudes priorizadas por la Mesa Regional Amazónica y/o Comunidades Indígenas atendidas por el Ministerio de Transporte, con el fin de adelantar acciones con las Entidades Territoriales para que se incluyan las vías terrestres y fluvial	100	100,0
Medidas de manejo y restricciones concertadas con los pueblos indígenas para la habilitación y rehabilitación de la infraestructura fluvial de la Amazonía colombiana, previamente identificadas en el marco del Plan Fluvial o su equivalente	1	0
Número de socializaciones con SATENA para el cuatrienio	12	91,66
a. Socialización de los resultados de los once (11) Convenios Interadministrativos suscritos con las Entidades Territoriales antes de diciembre 31 de 2020	11	0,0

Fuente: Elaboración propia con base en el reporte a Sinergia con corte a 31 de marzo 2022.

Tabla 13. Metas del Sector Transporte asociadas a compromisos con comunidades NARP

INDICADOR	META CUATRIENIO	% AVANCE CUATRIENIO
Porcentaje de solicitudes de asistencia técnica para la formulación de proyectos y fuentes de financiación del Gobierno Nacional para la obtención de recursos para proyectos de vías terciarias a las comunidades Negras, afrocolombiana, raizales y palenquero	100	100,0

Fuente: Elaboración propia con base en el reporte a Sinergia con corte a 31 de marzo o 2022.