

MINISTERIO DE TRANSPORTE INFORME DE EMPALME BULLETS RESUMEN INFORMES DE EMPALME

INFORME DE LA ENTIDAD:

El transporte es un sector estratégico para el desarrollo económico de un país y el bienestar de sus ciudadanos y como se mencionó en el capítulo de sector administrativo y estructura de la entidad, el Ministerio de Transporte es la entidad que se encuentra a la cabeza del mismo, por ende es la autoridad máxima en la formulación e implementación de la política pública a cargo, rol que junto al de dirección, orientación, coordinación y control del ejercicio de las funciones atribuidas a sus entidades adscritas, es eje principal de toda gestión.

Con base en lo anterior, este capítulo se abordará en primera instancia desde una síntesis muy general los temas más relevantes que se encontraron a nivel de sector transporte en agosto de 2018 y cómo se están entregando, con un enfoque en las materias a cargo de las entidades que lo conforman, para luego entrar de manera más detallada al objeto del presente informe que es el Ministerio de Transporte.

Estado General del Sector Transporte

A la llegada del Presidente Iván Duque, se encontró un panorama en materia de infraestructura de transporte, altamente rezagado, ya que si bien se habían logrado avances durante los últimos años se tenían muchas oportunidades por aprovechar.

Entre 2015 y 2017 había mejorado la calidad de la infraestructura, aproximadamente el 73% de la carga (teniendo en cuenta carbón y petróleo) se movilizaban por medio carretero y tan solo un 1,5% se movilizaba de manera intermodal, frente a un 7,7% en Estados Unidos y un 60% de la Unión Europea.

Específicamente, frente al desarrollo del modo carretero, si bien existían avances en relación con vías primarias, el panorama en materia de proyectos desfinanciados o paralizados por completo era realmente alarmante; de otra parte, se requerían vías para una adecuada integración regional, ya que las redes viales secundaria y terciaria (90% de las carreteras del país), durante los últimos años habían frenado su construcción y el mantenimiento realizado resultaba insuficiente, situación última, debida principalmente a dificultades en materia de inversión, que estaba limitando el desarrollo regional y contribuyendo a la pobreza rural. El 75% de la red rural se encontraba en estado regular a malo.

Adicionalmente, con más de 3.300 km de red férrea y más de 18.000 km

de red fluvial navegable, no se tenía un norte que permitiera su uso de manera eficiente; específicamente para el río Magdalena, desde 2013 mediante CONPES 3758, se había señalado la importancia de implementar un programa para la recuperación de su navegabilidad. Lo más preocupante era que frente a este panorama no se habían implementado medidas concretas para lograr promover un transporte intermodal.

En lo relacionado con el modo marítimo, que representa para Colombia la principal conexión con las distintas economías del mundo, entre 2010 y 2017 había recibido inversiones por más de \$ 5,4 billones en modernización de equipos, ampliación o construcción de infraestructura, lo que significó un aumento del 45 % de la capacidad portuaria.

Finalmente, en lo relacionado con infraestructura de transporte, frente al modo aéreo la movilización de pasajeros en los últimos 10 años había crecido más del doble: de 14,3 millones de pasajeros en 2007 pasó a 35,6 millones en 2017 y la tasa promedio anual de crecimiento era de alrededor de 10% durante dicho periodo; adicionalmente, Colombia se encontraba entre los 10 primeros países del mundo con mayor crecimiento de pasajeros y carga proyectado (7,1 %) en el periodo 2016-2040.

En materia de transporte seguro, en 2018 se encontró que la mortalidad asociada con siniestro viales había aumentado en un 16% entre 2009 y 2017 (90% causado por factores humanos), con una participación de motociclistas del 50%. Adicionalmente, Colombia como parte de la agenda de implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) tenía como meta reducir a 8,35 la tasa de fallecidos por cada 100.000 habitantes. Esto planteaba el reto de implementar medidas efectivas para reducir el número de siniestros viales.

Por último, se encontró que la capacidad de diálogo y de colaboración con el sector privado era un elemento central de la competitividad del sector transporte, por esta razón, en el ámbito organizacional, se requerían nuevas estructuras institucionales y de gobernanza del sector que permitieran responder a las demandas y necesidades del sector privado de manera ágil.

De manera específica, la Superintendencia de Transporte, no contaba con la capacidad institucional suficiente para supervisar y controlar a todos los prestadores de servicio público de transporte, sus servicios conexos y organismos de apoyo. Así mismo, existía una ilimitada presencia de esta entidad en las regiones.

Otro aspecto relevante, es que se recibió un sector transporte con una Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) creada mediante Decreto 946 de 2014, que a cuatro años de creada aún no había

sido puesta en funcionamiento.

Lo anterior, es tan solo un resumen de los desafíos encontrados, que eran muchos, por lo cual el sector se dio a la tarea de recibir la retroalimentación de las comunidades, gremios, gobernadores, alcaldes y la sociedad en general, sobre los temas que se debían atender y se apropió de cada uno de ellos, en el cumplimiento de las funciones de cada una de las entidades que lo integran y por su puesto en el marco de los postulados fundamentales definidos para este Gobierno: Legalidad, Emprendimiento y Equidad.

Ante el panorama descrito, en materia de infraestructura de transporte, se entendió su desarrollo como una política de estado y no de Gobierno, y partiendo del mandato que era prioritario “Concluir, concluir, concluir”.

En materia de vías primarias, se tomaron acciones inmediatas de reactivación, para lo cual la recuperación de la confianza de los diferentes actores fue un trabajo arduo de parte del Gobierno nacional, pero determinante para avanzar, ya que los proyectos al ser de los Colombianos, no dependen de la administración de turno y una vez evaluada la situación encontrada, eran proyectos que el país necesitaba:

- **Programa de Concesiones 4G.** La baja ejecución y una parálisis prácticamente total en las obras 4G era desesperanzadora tomando 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 poder aunar esfuerzos para reactivar las iniciativas que se encontraban paralizadas.

Hoy es posible decir que el panorama cambió radicalmente y que gracias a la reactivación y dinamismo impulsados, sumado a un trabajo comprometido, con corte a mayo de 2022, el avance promedio de ejecución de los proyectos que conforman la Cuarta Generación de Concesiones Viales fue de 66,14%, esto representa una variación de 50,05 puntos porcentuales respecto a agosto de 2018.

Se encontraron 21 de 29 proyectos 4G paralizados, a junio 14 de 2022 se tienen 8 concluidos en operación y 20 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, Transversal del Sisga, Mar 1 y Neiva – Espinal – Girardot. Antes de la finalización de este periodo de gobierno, agosto de 2022, se tiene programada la entrega de las obras de al menos 10 proyectos más.

En materia de inversión, en términos de CAPEX, se han invertido, con corte al 30 de mayo de 2022, cerca de 33,88 billones de pesos (cifras 2021) de los 49,74 billones que se han ejecutado de este programa (Cifras 2021). De los 33,88 billones de pesos, cerca de 25,59 billones han sido invertidos entre agosto de 2018 y mayo de 2022.

Dentro de los proyectos reactivados que se destacan esta Cambao – Manizales (recibido en 0%) activado en septiembre de 2020 y que a 30 de mayo de 2022 contó con un avance del 58,61% aproximadamente; la cesión del proyecto Santana – Mocoa – Neiva en julio de 2021 que se encuentra en inicialmente a etapa de normalización y atención de puntos críticos e inicio fase de construcción en junio de 2022; 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, la Ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá – Girardot reactivado en octubre de 2021 y Popayán Santander de Quilichao, reactivado en mayo de 2022.

- **Proyecto “Cruce de la Cordillera Central” cambio histórico para la movilidad.** Este es el proyecto de infraestructura vial más importante en el país, fue recibido en agosto 2018 paralizado, con un avance de tan solo el 54% y desfinanciado. 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 y gracias a la inyección de 620 mil millones de pesos fue posible terminarlo. En septiembre de 2020 se entregó 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, se pusieron 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.

- **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 cicloruta. Este proyecto se recibió desfinanciado y con atrasos en el cronograma de ejecución; para su terminación el Gobierno nacional, desde el Ministerio de Transporte con el INVIAS, gestionó los recursos necesarios y así se puso en servicio el 20 de diciembre de 2019, con una inversión de \$800.000 millones. Su construcción generó 1.978 empleos directos y se mejoró la movilidad entre el Atlántico y Magdalena.

Respecto al limitado desarrollo intermodal encontrado, quizá la iniciativa más destacada fue aprender de las lecciones del programa de concesiones 4G y establecer un modelo de gestión para el desarrollo de estos grandes proyectos con soluciones innovadoras y aplicables a todos los modos de transporte, fundamentado en principios integrales de intermodalidad y sostenibilidad institucional, financiera, social y ambiental, para un horizonte de aplicación de 10 años.

En este sentido, como sector se logró 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”:

- **Concesiones del Bicentenario o de Quinta Generación: Proyectos intermodales que avanzan sustancialmente en materia de Environmental Social Governance (ESG).** 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. 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.

La primera ola contempla siete proyectos carreteros, cuatro aeroportuarios, dos fluviales y uno férreo; a junio de 2022, del programa de las Concesiones del Bicentenario se han adjudicado cinco proyectos: IP ALO Sur, Accesos Norte a Bogotá 2, Malla vial del Valle Accesos Cali Palmira, Troncal del Magdalena 1 y Troncal del Magdalena 2; un proceso licitatorio se declaró desierto porque no se recibieron ofertas: App del río Magdalena; dos se encuentran en proceso licitatorio: Canal del Dique, y Buga-Buenaventura; y seis más, avanzan en el proceso de cierre de estructuración y aprobaciones finales: IP Santuario Caño Alegre, IP Aeropuertos de Sueroccidente, IP Aeropuerto de Cartagena, IP Nuevo Aeropuerto de Cartagena, IP aeropuerto de San Andrés, y Corredor Férreo Dorada Chiriguaná.

Una de las dos iniciativas fluviales de las Concesiones del Bicentenario, la App del río Magdalena, buscaba recuperar la navegabilidad por esta ruta fluvial a lo largo de 668 kilómetros, desde Bocas de Ceniza hasta Barrancabermeja, y principalmente garantizar el normal desarrollo de operaciones en la zona portuaria de Barranquilla.

Durante su proceso de estructuración esta APP fue un ejemplo de articulación multisectorial, adelantado de la mano del BID, quienes contrataron a los mejores asesores nacionales e internacionales para que el proyecto tuviera los más altos estándares técnicos, científicos, financieros, ambientales, sociales y jurídicos.

Gracias a este juicioso proceso de estructuración, que cumplió con los diferentes pasos definidos para estos procesos según la Ley, en diciembre de 2021, la Agencia Nacional de Infraestructura publicó los pliegos definitivos del proceso y a mediados del mes de junio de 2022 fue la fecha de cierre de la licitación pública de esta APP sin que se hayan presentado ofertas de terceros interesados, de tal manera que fue declarado desierto el proceso.

La ausencia en la presentación de ofertas para el proyecto se produjo por varios factores, entre ellos la volatilidad de los precios de insumos, tales como el combustible, cuya variación debía ser asumida por el futuro concesionario. Asimismo, debido a dificultades en el mercado relacionadas con el incremento en la percepción de riesgo en Colombia por parte de compañías aseguradoras.

Sin embargo, ante la necesidad de encontrar una solución inmediata para asegurar el funcionamiento de la zona portuaria de la ciudad de Barranquilla, el Presidente de la República, Iván Duque Márquez, ordenó revisar el proyecto al Ministerio de Transporte, al Ministerio de Hacienda y al Departamento Nacional de Planeación y hacer las gestiones para reestructurarlo bajo otras modalidades. De esta manera, se pretende que estos recursos sean destinados para la contratación de unas obras prioritarias en el Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla que garanticen su adecuado mantenimiento y la normalidad en sus operaciones.

Para estos efectos, el Presidente de la República ordenó efectuar una nueva definición en el proyecto y adelantar las gestiones presupuestales necesarias que permitan reestructurar las vigencias futuras que inicialmente se preveían utilizar para la APP del Río Magdalena.

Así las cosas, será suscrito un convenio entre el Gobierno Nacional, a través de Cormagdalena, el INVIAS, la ANI, Alcaldía de Barranquilla, Puerta de Oro (Empresa de Desarrollo Caribe), y Findeter para que éste último administre, ejecute, y haga seguimiento a aquellas obras prioritarias que son necesarias para una debida operación del Canal de Acceso al Puerto de Barranquilla. Las obras que serían contratadas, con los recursos del orden nacional a partir del este convenio en mención, son aquellas intervenciones prioritarias requeridas para asegurar una zona portuaria estable y sostenible en el corto, mediano, y largo plazo.

Siguiendo con la situación encontrada, en materia de inversión en vías regionales, bajo el liderazgo del Presidente Iván Duque, el Ministerio de Transporte a través del INVÍAS, estructuró la estrategia Colombia Rural, una apuesta ambiciosa del gobierno para la atención de vías rurales que dinamicen la economía y mejoren las condiciones de vida de los campesinos colombianos.

Para esta estrategia, se lograron consolidar inversiones que ascienden 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 1054 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 se están generando cerca de 86.000 empleos en todo el país.

De otra parte, al 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 período 2018-2022 a mayo de 2022 se ejecutaron aproximadamente 2,5 billones de pesos en 88 proyectos, 56 aeropuertos intervenidos y 33.900 empleos generados (al finalizar el año 2021). Con esta inversión, se destaca la modernización de los siguientes terminales aéreos:

- **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.
- **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, estas obras generaron 326 empleos. En 2021 este aeropuerto obtuvo la certificación huella de carbono (SGS).
- **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, con unas inversiones de 116.000 millones de pesos. Estas obras benefician a más de 540 mil habitantes del departamento y generaron 500 empleos.

En materia de reactivación de corredores férreos, el Ministerio de Transporte a través de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) logró la 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.

Frente a un transporte Seguro, se materializó la política pública de

seguridad vial, lo cual se da en el ámbito territorial, ya que 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, 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 hoy 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 del 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.

En el mismo sentido, 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 y a 8.300 millones en una segunda fase, beneficiando 100 municipios aproximadamente en 26 departamentos.

De 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.

Finalmente, en materia organizacional, frente a las entidades que estaban en funcionamiento en agosto de 2018, hoy se cuenta con Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) y una Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil (AEROCIVIL) con estructuras y plantas modificadas, fortalecidas principalmente en sus áreas técnicas para mejorar la movilidad de los colombianos; al igual que con una Superintendencia de Transporte renovada y con presencia nacional para acompañar a empresarios y proteger a los consumidores.

Hoy, el país cuenta con un entidad de supervisión y control en materia de

transporte y su infraestructura mucho más moderna, con herramientas tecnológicas tales como dos visores geográficos, uno de infraestructura no concesionada marítima y fluvial, que permite identificar muelles y embarcaderos que presentan posibles deficiencias en infraestructura, pero que, aun así, ofrecen la prestación de servicios, y otro de infraestructura concesionada de los puertos operativos; así como con una generación automatizada de análisis de diversos indicadores financieros que se calculan en los procesos de revisión y verificación de la información financiera reportada por los vigilados. Lo anterior, claramente se traduce en un mejoramiento del desempeño de la Superintendencia.

En el mismo sentido, se cuenta con una Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) con un Gobierno Corporativo fortalecido, galardonada 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 ejecutado con éxito el Programa de Cuarta Generación de Concesiones (4G) y estructurado las nuevas Concesiones del Bicentenario.

También desde octubre de 2021 se puso en operación la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT); una entidad con visión técnica, intermodal y de largo plazo, del desarrollo de la infraestructura de transporte en el país, para la cual se definió una hoja de ruta, así como los ejes transversales que guiarán las decisiones técnicas de esta unidad.

De otra parte, este periodo trajo consigo grandes retos para el país; la pandemia derivada del COVID-19 obligó a pensar de una manera diferente a Colombia, y a trabajar en equipo para poder encausar de nuevo la economía hacia una senda de crecimiento sostenible.

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 se consideró que debía seguir operando, decisión que se formalizó mediante la expedición del Decreto 935 de 2022, a través del cual se crea la Comisión Intersectorial de Logística y Transporte.

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, a cargo del Ministerio de Transporte, entre otras muchas acciones adelantadas por parte del sector,

De 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 el mundo asumió, razón por la cual se hizo necesario mantener en ejecución durante la etapa de la cuarentenamuchos 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.

Frente a las anteriores acciones emprendidas como sector ante la situación encontrada, a continuación se sintetizan algunos resultados relevantes:

- La puesta en operación de 8 proyectos de la Cuarta Generación de Concesiones y un avance promedio de ejecución de estos proyectos de 66,14%, con corte a mayo de 2022, significa para los colombianos, la construcción de 458 kilómetros entre segundas calzadas, dobles calzadas y terceros carriles. Antes de agosto del 2022 se entregarán otros 293 km más para un total de 750 km aproximadamente. Algo similar ocurre en materia de túneles, en agosto de 2018, había 25 en operación y hasta el momento se han entregado 10 túneles; y para agosto de 2022, se habrán terminado las obras de 15 túneles más, para completar 25, los mismos desarrollados en casi 30 años del modelo de proyectos concesionados. En ambos casos, en cuatro años de gestión se iguala lo desarrollado desde los años 90, cuando inició este modelo. Finalmente, en el actual periodo de gobierno se han construido 401 puentes y viaductos y se espera finalizar y entregar 38 más.
- 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 se ha logrado, entre otros, la construcción de 350 km de nuevas segundas calzadas, cuatro veces más lo del periodo 2011-2018, y se construirán 143 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. Se realizó el mantenimiento o rehabilitación en 4.864 km de vías primarias, 15 veces más que en el periodo 2015-2018 (310 km) y siete veces más que en 2011-2014 (652 km). La meta era intervenir 4.628 km, la cual ya se ha superado.

Estos 25 billones de pesos 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 es cercana a 16 billones de pesos.

Como parte de este presupuesto, los 5,6 billones de pesos invertidos en vías terciarias, significa un presupuesto anual de 1,4 billones de pesos para estas vías; anteriormente, los presupuestos anuales para la red terciaria de todo el país apenas alcanzaban los 4.000 millones de pesos en inversiones hechas con presupuesto del INVÍAS. Con estos recursos a 31 de mayo de 2022 se alcanzaron 6.768 km mejorados, 5.110 km en el cuatrienio frente a 1.658 km mejorados entre 2010 y 2018. De igual forma, se han mantenido 15.296 km frente a 2.986 km recibidos.

En los 170 municipios PDET (Programa de Desarrollo con Enfoque Territorial) se han hecho inversiones por 1,68 billones de pesos ejecutados en infraestructura vial terciaria y secundaria.

- Se pasó 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 - Chiriquaná.
- Disminución de personas lesionadas con incapacidades permanentes por siniestros viales, pasando de 15.173 en diciembre de 2017 a 10.633 en diciembre de 2021 (cifra preliminar).

EJECUCIONES PRESUPUESTALES Y SITUACIÓN DE LOS RECURSOS:

A continuación, se relacionan los ingresos relacionados con el Fondo Subsidio Sobretasa a la Gasolina y Registro Único Nacional de Tránsito (Runt) para cada una de las vigencias:

Ingresos Fondo Subsidio Sobretasa a la Gasolina

Tabla 10: Ingresos Fondo Subsidio Sobretasa a la Gasolina, 2018 - 2022

Ingresos			
Concepto del Ingreso	Valor Presupuestado (Millones de pesos)	Valor Recaudado (Millones de pesos)	Porcentaje de Recaudado %
VIGENCIA FISCAL 2018			
Aportes de la Nación			
Recursos Propios			
Otras fuentes derecurso	\$ 23.836	\$ 21.913	92

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

Ingresos			
Concepto del Ingreso	Valor Presupuestado (Millones de pesos)	Valor Recaudado (Millones de pesos)	Porcentaje de Recaudado %
VIGENCIA FISCAL 2019			
Aportes de la Nación			
Recursos Propios			
Otras fuentes derecurso	\$ 23.836	\$ 23.746	99,6

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

Ingresos			
Concepto del Ingreso	Valor Presupuestado (Millones de pesos)	Valor Recaudado (Millones de pesos)	Porcentaje de Recaudado

pesos)			
VIGENCIA FISCAL 2020			
Aportes de la Nación			
Recursos Propios			
Otras fuentes derecurso	\$ 24.458	\$19.636	80

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

Ingresos			
Concepto del Ingreso	Valor Presupuestad o (Millones de pesos)	Valor Recaudado (Millones de pesos)	Porcentaje de Recaudo
VIGENCIA FISCAL 2021			
Aportes de la Nación			
Recursos Propios			
Otras fuentes derecurso	\$ 25.192	\$ 27.310	108

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

Ingresos			
Concepto del Ingreso	Valor Presupuestad o (Millones de pesos)	Valor Recaudado (Millones de pesos)	Porcentaje de Recaudo
VIGENCIA FISCAL 2022*			
Aportes de la Nación			
Recursos Propios			
Otras fuentes derecurso	\$ 28.845	\$ 11.961	41*

(*) Información con corte a 31 de mayo

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

Ingresos Registro Único Nacional de Tránsito – Runt:

Tabla 11: Ingresos Registro Único Nacional de Tránsito – Run, 2019-2022

Ingresos RUNT			
Concepto del Ingreso	Valor Presupuestado (Millones de pesos)	Valor Recaudado (Millones de pesos)	Porcentaje de Recaudo
VIGENCIA FISCAL 2018			
Aportes de la Nación			
Recursos Propios			
Otras fuentes de recurso	\$ 4.031	\$ 4.494	111

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

Ingresos RUNT			
Concepto del Ingreso	Valor Presupuestado (Millones de pesos)	Valor Recaudado (Millones de pesos)	Porcentaje de Recaudo
VIGENCIA FISCAL 2019			
Aportes de la Nación			
Recursos Propios			
Otras fuentes de recurso	\$ 4.796	\$ 7.582	158

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

Ingresos			
Concepto del	Valor Presupuestado	Valor Recaudado	Porcentaje de

Ingreso	o	(Millones de pesos)	(Millones de pesos)	Recaudo
VIGENCIA FISCAL 2020				
Aportes de la Nación				
Recursos Propios				
Otras fuentes derecurso	\$	7.809	\$ 6.308	81

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

Ingresos			
Concepto del Ingreso	Valor Presupuestado	Valor Recaudado	Porcentaje de Recaudo
	o	(Millones de pesos)	
	(Millones de pesos)	(Millones de pesos)	
VIGENCIA FISCAL 2021			
Aportes de la Nación			
Recursos Propios			
Otras fuentes derecurso	\$	8.044	\$ 8.304 103

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

Ingresos			
Concepto del Ingreso	Valor Presupuestado	Valor Recaudado	Porcentaje de Recaudo
	o	(Millones de pesos)	
	(Millones de pesos)	(Millones de pesos)	
VIGENCIA FISCAL 2022*			
Aportes de la Nación			
Recursos Propios			
Otras fuentes derecurso	\$	8.771	\$ 3.934 45*

(*) Información con corte a 31 de mayo

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

A continuación, se relacionan los gastos para las vigencias fiscales comprendidas entre el periodo 2018-2022, indicando los montos apropiados en las leyes anuales de presupuestogeneral de la nación para el Ministerio de Transporte y los recursos comprometidos en cada vigencia fiscal:

Tabla 12: Gastos por vigencias fiscal, 2018-2022

VIGENCIA FISCAL 2018		
Gastos		
Concepto del Gasto	Valor Presupuestado	Valor Comprometido
	(Millones de pesos)	(Millones de pesos)
Funcionamiento	\$ 67.784	\$ 66.517
Inversión	\$ 181.833	\$ 181.515
Otros Conceptos		

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

VIGENCIA FISCAL 2019		
Gastos		
Concepto del Gasto	Valor Presupuestado	Valor Comprometido
	(Millones de pesos)	(Millones de pesos)
Funcionamiento	\$ 69.141	\$ 68.295
Inversión	\$ 227.565	\$ 225.120
Otros Conceptos		

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

VIGENCIA FISCAL 2020		
Gastos		
Concepto del Gasto	Valor Presupuestado	Valor Comprometido
	(Millones de pesos)	(Millones de pesos)
Funcionamiento	\$ 77.698	\$ 71.762
Otros Conceptos		

Inversión	\$	193.718	\$	192.495
Otros Conceptos				

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

VIGENCIA FISCAL 2021		
Gastos		
Concepto del Gasto	Valor Presupuestado	
	(Millones de pesos)	
	Valor Presupuestado	Valor Comprometido
	(Millones de pesos)	(Millones de pesos)
Funcionamiento	\$ 185.338	\$ 184.839
Inversión	\$ 206.737	\$ 202.687
Otros Conceptos		

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

VIGENCIA FISCAL 2022*		
Gastos		
Concepto del Gasto	Valor Presupuestado	
	(Millones de pesos)	
	Valor Presupuestado	Valor Comprometido
	(Millones de pesos)	(Millones de pesos)
Funcionamiento	\$ 208.014	\$ 157.757
Inversión	\$ 187.909	\$ 43.043
Otros Conceptos (Deuda Pública)	\$ 13.215	\$ -

(* Información con corte a 31 de mayo)

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

En el anexo 1, se puede consultar las ejecuciones agregadas para cada una de las vigencias.

a. Aprobación de vigencias futuras

Se presenta el monto de las vigencias futuras tramitadas y aprobadas entre el 2018 -2021 para funcionamiento e inversión; en funcionamiento para atender principalmente gastos de arrendamientos, servicios de aseo y cafetería, seguridad y protección y publicaciones y en inversión para atender compromisos de servicios de internet, hosting, fiducia mercantil y continuidad al servicio BPO del Ministerio de Transporte.

Cabe precisar que, si bien en el período en mención se tramitaron

vigencias futuras con cargo al presupuesto del año 2022, en lo corrido del presente año no se han tramitado vigencias futuras.

Vigencias Futuras de Inversión

Tabla 13: Vigencias futuras de inversión (Cifras en millones de pesos)

Fecha de aprobación	Documento de aprobación	Objeto del proceso	Valor aprobado	Ejecución*
Noviembre 28 de 2019	Oficio MHCP - 2019-048240	Contratar los servicios de internet, de Hosting para el portal web y la intranet y traslado, y hasta el mes de julio de 2022, el alojamiento de la infraestructura del DataCenter.	\$ 2.673	\$ 1.490
Octubre 23 de 2019	Oficio MHCP -2-2019-041240	Contratar el servicio de fiducia mercantil que constituirá el patrimonio autónomo para que recaude, administre, invierta y pague con los recursos aportados al Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga, de acuerdo con lo definido en el artículo 307 de la ley 1955 de 2019.	\$ 1.021	\$ 0
Agosto 26 de 2020	Oficio MHCP 2-2020-041503	Contratación, hasta el mes de julio de 2022, de los Servicios de Hosting para el Portal Web y la Intranet del Ministerio de Transporte	\$ 143	\$ 67

Fecha de aprobación	Documento de aprobación	Objeto del proceso	Valor aprobado	Ejecución*
Julio 09 de 2021	Oficio MHCP 2-2021-035520	Contratar el servicio de Internet para las diferentes dependencias del Ministerio de Transporte a Nivel Nacional.	\$ 435	\$ 388

Diciembre 23 de 2021	Oficio MHCP -2-2021-068092	Adición y prórroga Orden de Compra 63277 de 2021, para dar continuidad al servicio BPO del Ministerio de Transporte	\$ 244	\$ 244
-----------------------------	-------------------------------	---	--------	--------

*Del valor aprobado, corresponde al efectivamente utilizado (comprometido con la vigencia futura)

Fuente: Ministerio de Transporte - Oficina Asesora de Planeación.

Elaboración propia con base en información del Ministerio de Hacienda y crédito público.

Vigencias Futuras de funcionamiento

Tabla 14: Vigencias futuras de funcionamiento (Cifras en millones de pesos)

Fecha de aprobación	Documento de aprobación	Objeto del proceso	Valor aprobado	Ejecución*
6 DE NOVIEMBRE DE 2018	Oficio MHCP 2-2018-040190	Contratar el arrendamiento de inmuebles para las oficinas de su sede central, tres (3) direcciones territoriales, dos (2) sedes de archivo y doce (12) inspecciones fluviales; el servicio de vigilancia para cuarenta (40) sedes administrativas; aseo y cafetería para cuarenta y ocho (48) sedes del Ministerio; la publicación de actos administrativos de carácter general; correo y esquemas de seguridad.	\$ 53.189	\$ 47.505
Diciembre 16 de 2019	Oficio MHCP 2-2019-053252	contratar los servicios de publicación en el diario oficial, seguridad, protección y hasta el mes de julio de 2022, el arrendamiento de las sedes de las inspecciones fluviales de Calamar - Bolívar y	\$ 419	\$ 418

		Solano -Caquetá		
23 DE OCTUBRE DE 2019	Oficio MHCP 2-2019-41382	contratar el servicio de aseo y para el Ministerio de Transporte a nivel nacional	\$ 2.019	\$ 1.619
28 DE JUNIO DE 2019	Oficio MHCP 2-2019-023240	Contratar el arrendamiento de para la sede de la Dirección Territorial Cundinamarca.	\$ 1.481	\$ 754

Fecha de aprobación	Documento de aprobación	Objeto del proceso	Valor aprobado	Ejecución*
Noviembre 09 de 2020	Oficio MHCP 2-2020-058313	Contratación de los servicios de aseo, cafetería, esquema de seguridad y publicación de actos administrativos de interés general.	\$ 2.587	\$ 2.160
Diciembre 01 de 2021	Oficio MHCP 2-2021-063272	Contratar hasta el 31 de julio de 2022, los servicios de aseo y cafetería para 15 sedes de la Entidad, seguridad y protección para la señora Ministra y el Viceministro de Transporte y la publicación de actos administrativos en el Diario Oficial	\$ 1.568	\$ 1.551

*Del valor aprobado, corresponde al efectivamente utilizado (comprometido con la vigencia futura)

Fuente: Ministerio de Transporte - Oficina Asesora de Planeación.

Elaboración propia con base en información del Ministerio de Hacienda y crédito público.

b. Reservas presupuestales

A continuación se relacionan las reservas presupuestales para cada una de las vigencias.

Tabla 15: Reservas presupuestales (Cifras en millones de pesos), 2018-2021

Vigencia 2018			
Tipo de gasto	Total reserva constituida (en millones de \$)	Obligado (en millones de \$)	% de ejecución pagos
Funcionamiento	2.251	2.217	98,49
Inversión	3.104	2.980	95,99
Total	5.355	5.197	97,04

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

Vigencia 2019			
Tipo de gasto	Total reserva constituida (en millones de \$)	Obligado (en millones de \$)	% de ejecución pagos
Funcionamiento	67	57	84,80
Inversión	31.660	31.659	100,00
Total	31.727	31.716	99,97

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

Vigencia 2020			
Tipo de gasto	Total reserva constituida (en millones de \$)	Obligado (en millones de \$)	% de ejecución pagos
Funcionamiento	1.025	989	96,48
Inversión	113.976	113.940	99,97
Total	115.001	114.929	99,94

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

Vigencia 2021			
Tipo de gasto	Total reserva constituida (en millones de \$)	Obligado (en millones de \$)	% de ejecución pagos
Funcionamiento	4	-	0,00

o			
Inversión	105.517	1.416	1,34
Total	105.521	1.416	1,34

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

c. Cuentas por Pagar

Se relacionan a continuación las cuentas por pagar al cierre de la última vigencia, es decir, a diciembre del 2021, en donde se observa que el total de cuentas por pagar ascendió \$3.189 millones de pesos.

Tabla 16: Cuentas por pagar (Cifras en millones de pesos), 2021

Tipo de gasto	Total cuentas por pagar constituidas (millones de \$)	Pagos (millones de \$)	% de ejecución pagos
Funcionamiento	235	235	100%
Fondo de subsidios sobre tasa a la gasolina	2.954	2.954	100%
Total	3.189	3.189	100%

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación. NOTA: Cuentas por pagar al cierre de la última vigencia (2021)

6.1 Situación de los recursos:

a. Recursos Financieros:

A continuación, se presenta el estado de situación financiera del Ministerio de Transporte y el Estado de Resultado para cada una de las vigencias.

Todas las cuentas se han presentado oportunamente a la Contaduría General de la Nación, se encuentran publicados en la página WEB de la CGN y la del Ministerio de Transporte en [Información contable y financiera](#)

ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA

El estado de situación financiera presenta en forma clasificada, resumida y consistente, la situación financiera de la entidad para cada vigencia y revela la totalidad de sus bienes, derechos y obligaciones, y la situación del patrimonio.

Tabla 17: Estado de situación financiera, 2018-2022

VIGENCIA FISCAL 2018	
CONCEPTO	VALOR
	(en millones de pesos)
Activo total	231.265
▪ Corriente	118.628
▪ No corriente	112.637
Pasivo total	836.216
▪ Corriente	94.425
▪ No corriente	741.791
Patrimonio	-604.951

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

VIGENCIA FISCAL 2019	
CONCEPTO	VALOR
	(en millones de pesos)
Activo total	225.347
▪ Corriente	111.467
▪ No corriente	113.880
Pasivo total	2.971.474
▪ Corriente	148.683
▪ No corriente	2.822.790
Patrimonio	-2.746.126

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

VIGENCIA FISCAL 2020	
CONCEPTO	VALOR
	(en millones de pesos)
Activo total	214.553

· Corriente	92.267
· No corriente	122.286
Pasivo total	3.239.406
· Corriente	110.829
· No corriente	3.128.577
Patrimonio	-3.024.853

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

**VIGENCIA FISCAL
2021**

CONCEPTO	VALOR
	(en millones de pesos)
Activo total	252.695
· Corriente	158.166
· No corriente	94.529
Pasivo total	3.290.908
· Corriente	46.186
· No corriente	3.244.722
Patrimonio	-3.038.213

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

VIGENCIA FISCAL 2022*

CONCEPTO	VALOR
	(en millones de pesos)
Activo total	262.389
· Corriente	168.465
· No corriente	93.924
Pasivo total	3.715.567
· Corriente	63.023
· No corriente	3.652.544
Patrimonio	-3.453.178

(*)Saldos reportados con corte a abril 30 de 2022. El cierre contable con corte a mayo 31 de 2022, es el próximo 23 de junio. Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

ESTADO DE RESULTADOS

La principal causa de reflejar el patrimonio negativo, corresponde a que el Ministerio, por ser una entidad de la rama ejecutiva del poder público, del orden central, está enmarcado dentro del presupuesto de ingresos y gastos de la liquidación del presupuesto anual; y por normas contables, la entidad tiene que registrar gastos no presupuestales tales como depreciaciones, amortizaciones, deterioros y provisiones, las cuales van generando año a año pérdidas contables en el estado de resultados y a medida que se van capitalizando esas pérdidas, va aumentando año a año el patrimonio negativo.

Tabla 18: Estado de resultados, 2018-2022

VIGENCIA FISCAL 2018	
CONCEPTO	VALOR (en millones de pesos)
Ingresos Operacionales (Fiscal)	260.953
Gastos Operacionales	90.381
Costos de Venta y Operación	-
Resultado Operacional	170.571
Ingresos No Operacionales	304.478
Gastos No Operacionales (Incluye Traslados DTN)	590.302
Resultado No Operacional	- 285.824
Resultado Neto	- 115.253

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

VIGENCIA FISCAL 2019	
CONCEPTO	VALOR (en millones de pesos)
Ingresos Operacionales (Fiscal)	235.349
Gastos Operacionales	103.248
Costos de Venta y Operación	-
Resultado Operacional	132.102
Ingresos No Operacionales	488.745
Gastos No Operacionales (Incluye Traslados DTN)	2.766.797
Resultado No Operacional	- 2.278.052
Resultado Neto	- 2.145.950

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

VIGENCIA FISCAL 2020

CONCEPTO	VALOR (en millones de pesos)
Ingresos Operacionales (Fiscal)	160.327
Gastos Operacionales	115.245
Costos de Venta y Operación	-
Resultado Operacional	45.083
Ingresos No Operacionales	541.051
Gastos No Operacionales (Incluye Traslados DTN)	873.694
Resultado No Operacional	- 332.643
Resultado Neto	- 287.561

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

**VIGENCIA FISCAL
2021**

CONCEPTO	VALOR (en millones de pesos)
Ingresos Operacionales (Fiscal)	384.851
Gastos Operacionales	113.247
Costos de Venta y Operación	-
Resultado Operacional	271.604
Ingresos No Operacionales	579.302
Gastos No Operacionales (Incluye TrasladosDTN)	854.448
Resultado No Operacional	275.145
Resultado Neto	3.541

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

**VIGENCIA FISCAL
2022***

CONCEPTO	VALOR (en millones de pesos)
Ingresos Operacionales (Fiscal)	66.675
Gastos Operacionales	31.214
Costos de Venta y Operación	-

Resultado Operacional	35.461
Ingresos No Operacionales	195.243
Gastos No Operacionales (Incluye TrasladosDTN)	646.547
Resultado No Operacional	451.304
Resultado Neto	415.843

(*)Saldos reportados con corte a abril 30 de 2022. El cierre contable con corte a mayo 31 de 2022, es el próximo 23 de junio. Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

Los estados financieros se pueden observar en el anexo 2 y consultar en: [Informacióncontable](#).

b. Bienes Muebles e Inmuebles

A continuación se relacionan los bienes muebles e inmuebles por vigencia. Igualmente, en el anexo 3 se relaciona el inventario actualizado.

Tabla 19: Bienes muebles e inmuebles, 2018-2022

VIGENCIA FISCAL 2018	
CONCEPTO	VALOR
	(en millones de pesos)
TERRENOS	38.546
EDIFICACIONES	20.187
CONSTRUCCIONES EN CURSO	-
MAQUINARIA Y EQUIPO	100
EQUIPO DE TRANSPORTE, TRACCION Y ELEVACION	5.697
EQUIPO DE COMUNICACIONES Y COMPUTACION	9.868
MUEBLES, ENSERES Y EQUIPOS DE OFICINA	816
BIENES MUEBLES EN BODEGA	183
REDES, LINEAS Y CABLES	-
PLANTAS, DUCTOS Y TUNELES	-
OTROS CONCEPTOS (No Explotados, Eq. Médico y Científico, Eq. Comedor)	17.196

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en Sistema SAE/SAI

VIGENCIA FISCAL 2019	
CONCEPTO	VALOR

O	R
	(en millones de pesos)
TERRENOS	38.546
EDIFICACIONES	20.102
CONSTRUCCIONES EN CURSO	-
MAQUINARIA Y EQUIPO	103
EQUIPO DE TRANSPORTE, TRACCION YELEVACION	5.807
EQUIPO DE COMUNICACIONES Y COMPUTACION	9.755
MUEBLES, ENSERES Y EQUIPOS DE OFICINA	797
BIENES MUEBLES EN BODEGA	2.991
REDES, LINEAS Y CABLES	-
PLANTAS, DUCTOS Y TUNELES	-
OTROS CONCEPTOS (No Explotados, Eq. Médico y Científico, Eq. Comedor)	17.277

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en Sistema SAE/SAI.

VIGENCIA FISCAL 2020	
CONCEPT O	VALOR
	(en millones de pesos)
TERRENOS	38.546
EDIFICACIONES	20.719
CONSTRUCCIONES EN CURSO	-
MAQUINARIA Y EQUIPO	88
EQUIPO DE TRANSPORTE, TRACCION YELEVACION	3.247
EQUIPO DE COMUNICACIONES Y COMPUTACION	10.159
MUEBLES, ENSERES Y EQUIPOS DE OFICINA	740
BIENES MUEBLES EN BODEGA	3.134
REDES, LINEAS Y CABLES	-
PLANTAS, DUCTOS Y TUNELES	-
OTROS CONCEPTOS (No Explotados, Eq. Médico y Científico, Eq. Comedor)	17.726

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en Sistema SAE/SAI.

VIGENCIA FISCAL 2021	
CONCEPT O	VALOR R

	(en millones de pesos)
TERRENOS	38.546
EDIFICACIONES	20.053
CONSTRUCCIONES EN CURSO	-
MAQUINARIA Y EQUIPO	81
EQUIPO DE TRANSPORTE, TRACCION Y ELEVACION	4.176
EQUIPO DE COMUNICACIONES Y COMPUTACION	12.178
MUEBLES, ENSERES Y EQUIPOS DE OFICINA	907
BIENES MUEBLES EN BODEGA	34
REDES, LINEAS Y CABLES	-
PLANTAS, DUCTOS Y TUNELES	-
OTROS CONCEPTOS (No Explotados, Eq. Médico y Científico, Eq. Comedor)	16.043

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en Sistema SAE/SAI

VIGENCIA 2022*	
CONCEPTO	VALOR
	(en millones de pesos)
TERRENOS	38.546
EDIFICACIONES	20.053
CONSTRUCCIONES EN CURSO	-
MAQUINARIA Y EQUIPO	81
EQUIPO DE TRANSPORTE, TRACCION Y ELEVACION	4.158
EQUIPO DE COMUNICACIONES Y COMPUTACION	12.185
MUEBLES, ENSERES Y EQUIPOS DE OFICINA	907
BIENES MUEBLES EN BODEGA	306
REDES, LINEAS Y CABLES	-
PLANTAS, DUCTOS Y TUNELES	-
OTROS CONCEPTOS (No Explotados, Eq. Médico y Científico, Eq. Comedor)	16.102

(* Información con corte 31 de marzo de 2022.

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia con base en Sistema SAE/SAI.

TEMAS PRIORITARIOS TÉCNICOS

Desde el Ministerio de Transporte se han identificado tres grandes áreas que enmarcan los temas prioritarios para el sector y la entidad:

1. Lograr el espacio fiscal para seguir adelante con el Plan Maestro de

Transporte Intermodal, obras y acciones que se requieren para seguir reduciendo la brecha de conectividad, mitigar el impacto ambiental y aumentarla competitividad del país.

Tem a	Descripción
Proyectos de Cuarta de Generación d e Concesiones	Los avances y logros permiten que, con el correcto seguimiento a los proyectos 4G, éstos se logren finalizar en el siguiente gobierno.
Concesiones de Bicentenario (5G)	Se recomienda hacer el seguimiento correspondiente para que los proyectos ya adjudicados marchen correctamente, los que quedan en proceso para selección surtan el proceso, y los que están en etapas de aprobaciones con las entidades inicien su proceso para adjudicar y dar inicio al proyecto.
Aerocafé	Este proyecto que avanza en su Fase 1 requiere de atención para su seguimiento y posterior contratación y ejecución de las Fases 2 y 3
Aeropuerto de Popayán	La Torre de control de este aeropuerto requiere su finalización. Se deja la estructuración de la contratación para poder ser ejecutada y finalizada con el correcto seguimiento que ésta requiere
Política aeroportuaria	Teniendo en cuenta el documento con lineamiento que sirve como base, se sugiere que, tras la finalización de la consultoría realizada por la UPIT, ésta alimente los lineamientos para convertirse así en la política aeroportuaria para el país.
Pasos y accesos	Se sugiere que con la finalización de la consultoría adelantada por la UPIT frente a este tema se realice una cartilla para todas las entidades territoriales, teniendo en cuenta que se deja documento base, ABC para pasos y accesos.
Equipos de transporte modo fluvial	Actualización de la normatividad técnica de los equipos de transporte del modo fluvial.
Interoperabilidad de peajes digitales	Se debe continuar con la implementación de este proyecto por medio de Colpass para lograr la interoperabilidad a nivel nacional con todos los peajes.

- Mantener el nivel de inversión y ejecución para vías terciarias, el país requerirá mínimo 10 años de continuidad.

Tem a	Descripción
-------	-------------

Concluir y concluir para las regiones	De los 28 proyectos del programa Concluir de la estrategia de Compromiso por Colombia, varios continuarán en ejecución durante 2022, por lo que se requiere el debido seguimiento para la finalización de estos proyectos que se han considerado deuda histórica con el país.
---------------------------------------	---

Tem a	Descripción
Vías rurales y regionales	Actualmente se realiza la ejecución de varios proyectos con fecha de finalización diciembre 2022, por lo que éstos requieren especial atención y seguimiento para su cumplimiento. De igual manera, varios también están en etapa de contratación por parte de las Entidades Territoriales, lo que requiere un seguimiento y apoyo cercano a las ET para lograr su contratación y ejecución.

3. Cumplimiento de metas asociadas a los objetivos de Desarrollo sostenible

Tem a	Descripción
Fondo de Modernización de parque automotor	Evaluar la continuidad del Fondo de Modernización del Parque Automotor de Carga.
Decreto de taxis donde se reglamenta el servicio ecológico (cero y bajas emisiones)	Esta reglamentación crea un nuevo servicio el cual promueve el uso de vehículos de cero y bajas emisiones con un énfasis especial en los vehículos eléctricos, reglamentando un aumento del 1% de la capacidad transportadora de taxis si son vehículos eléctricos
Programa de modernización de parque automotor de carga con PBV inferior a 10500 kg y volquetas.	Estructuración del programa de modernización del parque automotor de carga liviana (con PBV inferior a 10500 kg) y volquetas.

<p>Acciones de adaptación y mitigación establecidas en la actualización de Contribuciones Determinadas Nacionalmente (NDC)2020</p>	<p>En cuanto a mitigación, lograr la reducción 5.7 millones de toneladas de CO₂e anuales para el año 2030, a través de la implementación de las siguientes acciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. NAMA TAnDem 2. NAMA TOD 3. Movilidad Eléctrica 4. Programa de Renovación de vehículos de carga con PBV mayor a 10.5 t 5. Cambio modal de transporte de carga a través del río Magdalena 6. Rehabilitación de la línea férrea La Dorada - Chiriguaná - SantaMarta 7. Navegación Basa en Desempeño – PBN 8. Acciones adicionales descritas en la Ley de Acción Climática (Ley2169 de 2021) <p>En cuanto a adaptación, la implementación de las siguientes acciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tres (3) herramientas implementadas para mejorar los sistemas de Información geográfica de la infraestructura de transporte para la gestión del riesgo. 2. Dos (2) documentos de lineamientos técnicos elaborados para realizar estudios de riesgo para la infraestructura de transporte. 3. Política para la Gestión de Riesgo de Desastres (GRD) y la Adaptación al Cambio Climática (ACC) formulada para el sector. 4. Dos (2) metodologías para el cálculo del riesgo de la infraestructura de transporte diseñadas e implementadas. 5. Proyecto piloto implementado para la aplicabilidad de los lineamientos de infraestructura verde vial - LIVV
<p>Estrategia Nacional de Transporte Sostenible</p>	<p>Implementación de acciones que permitan lograr la transición del transporte hacia el uso de energéticos y tecnologías como</p>

Tem a	Descripción
	<p>electricidad, hidrógeno, gas natural, híbridos, gasolina y diésel de bajo contenido de azufre</p>
<p>Resolución sobre la definición de tecnologías de bajas y cero emisiones</p>	<p>Esta reglamentación define que son tecnologías vehiculares de cero y bajas emisiones, con el fin que los vehículos con estas tecnologías tengan acceso a incentivos económicos y exenciones de medidas de restricción como el pico y placa, entre otros.</p>
<p>Estrategia Nacional de Movilidad Activa</p>	<p>Implementación de acciones que permitan la promoción de la movilidad activa en las diferentes aglomeraciones urbanas del país. Y de esta forma contribuir a la implementación de la NAMATAnDem.</p>

Etiquetado Ambiental Vehicular	Estructuración proyecto de etiquetado ambiental para vehículos en función de las emisiones generadas
Esquema de Monitoreo Reporte y Verificación (MRV) - Acciones del sector transporte en la NDC actualizada de 2020	Implementación del esquema de seguimiento MRV para las acciones de mitigación del sector transporte descritas en la actualización de la NDC realizadas en 2020 y su respectivo reporte y seguimiento en el sistema RENARE del Ministerio de Ambiente.
Plan Integral de Gestión del Cambio Climático del Sector Transporte (PIGCCS Transporte)	Continuar implementación y seguimiento del PIGCCS Transporte
Transporte de Mercancías peligrosas	<p>Para la efectividad de la aplicación de los requisitos y condiciones técnicas de seguridad para el manejo y transporte de mercancías peligrosas y en procura de minimizar los riesgos y garantizar la seguridad y protección de la vida y el medio ambiente, es indispensable modificar y actualizar la sección 8 del Decreto 1079 de 2015.</p> <p>Así mismo, El Decreto 1609 de 2002, compilado en el Decreto 1079 de 2015, se consideró como reglamento técnico, por lo tanto, fue indispensable revisar y definir la naturaleza del Decreto. Esa así que, para efectos de estar acorde a las buenas prácticas de la reglamentación técnica, se debe desarrollar el Análisis de Impacto Normativo (AIN), ex post sobre el reglamento técnico del transporte de mercancías peligrosas, conforme a lo dispuesto en el Decreto 1468 de 2020, mediante el cual se modifican parcialmente las Secciones 2, 5 y 6 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1074 de 2015, en lo relativo a la aplicación del análisis de impacto normativo en los reglamentos técnicos, con el fin de que las condiciones de seguridad sean las adecuadas para el transporte de mercancías peligrosas.</p> <p>Los aspectos estratégicos que inciden en la necesidad de modificar el reglamento técnico son: acoger los requisitos establecidos en las Recomendaciones Relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas, Reglamentación Modelo de las Naciones Unidas, versión vigente, Libro Naranja, para tener un enfoque más práctico, actual y acorde a la normatividad internacional; dar precisión de las responsabilidades imputables a cada uno de los actores de la cadena, para que exista congruencia con las sanciones; actualizar el curso básico obligatorio de capacitación para conductores que transporten mercancías peligrosas implementando el Sistema Globalmente Armonizado, SGA, así mismo, incluir algunos temas de seguridad vial; así como fortalecimiento de capacidades.</p>

- Continuar con la cercanía con las comunidades, de tal manera que se vincule a las regiones desde la planeación. No es posible ejecutar infraestructura de

transporte sin un trabajo estrecho con todos los actores involucrados en el proceso de conectar a Colombia.

Tema	Descripción
Conformación de tres Alianzas Logísticas Regionales	<p>La continuidad y fortalecimiento de la iniciativa de ALR, es considerada una línea estratégica para el desarrollo de la logística que ha sido priorizada como tal en la nueva Política Nacional Logística, CONPES 3982 de 2020, puesto que permite analizar de manera más precisa las fortalezas y necesidades logísticas en el territorio.</p> <p>Así, en el transcurso de los últimos 4 años, se han conformado 6 nuevas Alianzas Logísticas regionales. Actualmente se trabaja para conformar 3 más en 2022 (Sea Flower, Boyacá e Huila), llegando a un total de 14 ALR.</p>
Comités de movilidad (Autoridad Portuaria)	<p>Como una solución a las operaciones portuarias fue creado el comité de movilidad de Buenaventura y de las otras ciudades puertos donde se revisan temas como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Operaciones en las terminales portuarias • Corredores logísticos • Última milla de las operaciones logísticas • Patios de contenedores • Zona de entornamiento • Parqueaderos • Revisión y pilotos de Decretos que involucren todo lo que son las operaciones de comercio exterior. <p>Se hace necesario crear las Autoridades Portuarias (proyectadas en segundo semestre de 2022) generadas por los comités de movilidad que nacen de las Alianzas Logísticas Regionales del Ministerio de transporte, debido a que involucran todos los temas de operaciones logísticas, comercio exterior, autoridades locales de los puertos, departamentales y nacionales, Generadores de carga, transporte y terminales portuarias, dando un desarrollo logístico en las regiones portuarias, con el fin de revisar todas las operaciones de logística y comercio exterior, teniendo en ellas todas las autoridades tanto nacionales como locales, donde se puedan tomar decisiones en pro de las mejoras de estas operaciones logísticas.</p>

5. En el tema jurídico, se presentan 6 casos de defensa judicial que requieren atención.

Tema	Descripción
------	-------------

<p>Defensa Judicial: Caso Casanare 850012333000201800145 00</p>	<p>Medio de control de Protección de los derechos e intereses colectivos (CUP 85001233300020180014500) de Carlos Hernández García y Otros contra el Ministerio de Transporte, la Gobernación de Casanare el INVIAS, la ANI, que tuvo como causa el mal estado de la vía TRINIDAD - BOCAS DEL PAUTO, y en donde resultó condenada la Gobernación del Casanare y le ordenan al Ministerio apoyar a la Gobernación en la consecución de recursos para la pavimentación de una vía departamental mediante sentencia del 22/11/2019 proferida por el Tribunal Administrativo de Casanare, que fue confirmada en segunda instancia por el Consejo de Estado - Sección Primera en sentencia del 21/01/2021. De forma conjunta con la ANDJE se presentó acción de tutela contra los fallos de 1ra y 2da instancia, y el Consejo de Estado negó la tutela al considerar que el Ministerio de Transporte tiene el deber de respaldar presupuestalmente al Departamento de Casanare en las medidas ordenadas por el Tribunal, pero en el marco de los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad, esto es, siempre y cuando el Departamento se encuentre realmente imposibilitado para efectuar las obras requeridas en la vía objeto de la acción.</p> <p>La Gobernación de Casanare le indicó al Tribunal que no contaba con los recursos necesarios para la pavimentación de la vía departamental, por lo que requería de cofinanciación por parte del Ministerio de Transporte. Por lo anterior, el Tribunal ordenó la elaboración de un cronograma conjunto en que se dé una solución a la pavimentación de la vía.</p> <p>El Ministerio de Transporte se ha comunicado en reiteradas oportunidades con la Gobernación de Casanare, insistiendo en que, a pesar de que esta Entidad no tiene la función de cofinanciar obras de vías departamentales, existen instrumentos de cofinanciación tales como obras por impuestos, SGR, Programa Colombia Rural, entre otros. Algunos de estos programas son desarrollados por las entidades ejecutoras adscritas al Ministerio de Transporte como el INVIAS. El Ministerio también presentó un cronograma que fue rechazado por la Gobernación de Casanare, en el que se le solicitaba la adecuación de los estudios, a efectos de poder determinar el valor del proyecto.</p> <p>Última Actuación: Auto del 31-05-2022: "... REQUIERE al departamento de Casanare y al Ministerio de Transporte para que en el plazo de 6 meses, previa reunión de los representantes legales o de los servidores públicos delegados específicamente para el efecto, presenten un documento en el que se plasme: -La opción escogida por ellos para dar cumplimiento a las sentencias. -Aportes que hará cada una de las entidades. -Plazo en el que se realizará el aporte. -Cronograma de actividades para ejecutar lo acordado.</p>
--	---

	<p>Temas pendientes: Cumplir con lo requerido por el despacho mediante auto del 31/05/2022, sin perjuicio de que el Ministerio de Transporte no tiene dentro de sus funciones legales la cofinanciación de esta clase de vías.</p>
<p>Defensa Judicial: Caso de Contrato deestabilidad jurídica Concesionaria Ruta del Sol 2500023360002019009040 0</p>	<p>Medio de control de controversias contractuales (CUP 25000233600020190090400) instaurado por el Ministerio de Transporte contra Concesionaria Ruta del Sol S.A.S, y adelantado ante el Tribunal Administrativo de Cundinamarca – Sección Tercera Oral, con Magistrado Ponente, Dr. José Élver Muñoz Barrera. Mediante esta acción se solicitó la nulidad absoluta del Contrato de Estabilidad Jurídica No. 002 del 31 de diciembre de 2012 por los actos de corrupción en la celebración del contrato suscrito entre el La Nación - Ministerio de Transporte y la Concesionaria Ruta del Sol S.A.S.</p> <p>Actualmente se encuentra suspendido por el término de 30 días por la solicitud de intervención de la ANDJE y el expediente a la fecha reposa en Secretaría. Respecto de temas pendientes, se encuentra el pronunciamiento del Tribunal sobre un recurso de reposición que interpuso La Nación – Ministerio de Transporte contra el Auto que corrió traslado para alegar en conclusión que a la fecha no ha ocurrido.</p>

Defensa Judicial: Coparte - Procuraduría 050012333000201900305 00	Medio de control de Protección de los derechos e intereses colectivos (CUP 05001233300020190030500) instaurado por la Procuraduría 114 Judicial Delegada de Medellín contra el Ministerio de Transporte y el Municipio de Bello ante el Tribunal Administrativo de Antioquia con el fin que el Municipio de Bello otorgue consentimiento para modificar las
--	---

Tema	Descripción
	<p>resoluciones que cambiaron la destinación del predio y que eliminaron el concepto previo y cláusula resolutoria de la Cesión en caso de incumplimiento, como también que el Municipio de Bello proceda al desenglobe y área de terreno concerniente a la Franja de retiro y anexos prediales complementarios de reserva para la construcción del Proyecto de Tren de Cercanías. También que se genere a protección especial de los bienes de interés cultural, histórico o arquitectónico de las edificaciones construidas en el inmueble. Al respecto se suscribió Pacto de Cumplimiento entre las partes de fecha 28 de enero de 2021 ratificado en Audiencia del 14 de Abril de 2021 y aprobado mediante Sentencia del 26 de Abril de 2021 proferida por el Tribunal Administrativo de Antioquia y en la cual adicional se nombró el Comité de Verificación de cumplimiento del Pacto.</p> <p>Antecedentes: Mediante Resolución 1463 de 16/04/2009, el Ministerio de Transporte transfirió el inmueble denominado "Talleres del Ferrocarril" con matrícula inmobiliaria 001N 5060557 al Municipio de Bello, con la finalidad de ser destinado para promover la creación, el estudio, la práctica, la investigación y la difusión de las diversas manifestaciones artísticas y culturales. La Resolución 002417 del 15 de agosto de 2014, modificó el artículo 3 de la Resolución 0001463 del 16 de abril de 2009, en cuanto a la destinación del predio, estableciendo que la Alcaldía de Bello también podrá destinar el bien inmueble para la gestión de operaciones urbanas. La Resolución 0000118 de 14 de enero del 2016, modificó nuevamente la destinación del predio, manifestando su uso para la consecución de los fines del Estado eliminándose el concepto previo del Ministerio de Transporte sobre destinación.</p> <p>El Ministerio de Transporte dio cumplimiento al Pacto en lo correspondiente a la entidad, expidiendo la Resolución 20213040022095 de 28-05-2021 "Por la cual se modifica el artículo 3 de la Resolución 001463 de 2009, modificado por el artículo 1 de la Resolución 0000118 de 2016 del Ministerio de Transporte" recuperando el concepto previo del Ministerio de Transporte frente a cualquier cambio de destinación del predio y la eventual cláusula resolutoria ante incumplimientos en la destinación.</p> <p>Estado actual: Se realizó ante el Tribunal Administrativo de Antioquia el</p>

	<p>pasado 13 de Mayo la Audiencia de Verificación del Cumplimiento del Pacto, en la cual el INVIAS presentó avance de las actuaciones tendientes a la plena identificación topográfica y catastral del inmueble informando sobre trámites adelantados ante la Oficina de Catastro del Municipio de Bello y Oficina de Registro para la derivación de Folio de Matrícula del área que el Ministerio cedió al Municipio de Bello desglosado del Folio de Matrícula del Predio de Mayor extensión; todo tendiente a la identificación precisa del área de la franja de retiro que se debe reservar al INVIAS para el proyecto del Tren de Cercanías.</p> <p>Temas pendientes: Se programó próxima Audiencia de seguimiento al Pacto de Cumplimiento para el 22 de Julio de 2022.</p>
<p>Defensa Judicial: Azarías Alomía Riascos 7610933310022008000710 0</p>	<p>Medio de control de Protección de los derechos e intereses colectivos (CUP 76109333100220080007100) instaurado por Azarías Alomía Riascos y Otros contra los Ministerios de Ambiente, Interior y Transporte, la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca, el Distrito Buenaventura, el Departamento del Valle del Cauca, el Consorcio Progreso Buga y el INVIAS, que tuvo como causa los daños causados por un alud de tierra que se precipitó sobre caserío, ocasionando la muerte de 35 personas y la desaparición de 2 más, el 12 de abril de 2006 en la vía Cabal Pombo del Departamento del Valle. Las entidades demandadas resultaron condenadas al encontrarse vulnerados los deberes de prevención en modalidad de alertas tempranas y evacuación oportuna de</p>

Tema	Descripción
------	-------------

	<p>zona de riesgo de la comunidad afectada en la sentencia desfavorable de 2da instancia del 27/03/2019 proferida por el Tribunal Administrativo del Valle la cual revoco la sentencia del 25/09/2018 proferida por el Juzgado 2do Administrativo de Buenaventura.</p> <p>Mediante Auto 237 de abril de 2022 se liquidó el crédito a cancelar por cada una de las ocho (8) entidades condenadas en la suma de \$5.764.348.560 para un total a pagar de \$46.114.788.480.</p> <p>El Ministerio de Transporte presentó recurso de queja, y el apoderado de sociedad Cubides y Muñoz LTDA (sociedad parte del Consorcio Progreso Buga) presentó solicitud de adicionar auto 237 de abril de 2022. A la fecha, la decisión no se encuentra en firme y está pendiente de resolución el recurso de queja y la solicitud de adición antes indicados.</p>
<p>Defensa Judicial: Samuel Palacios Mosquera 270013331701201200101 00</p>	<p>Proceso ejecutivo conexo por obligación de hacer relacionado con el medio de control de Reparación de los perjuicios causados a un grupo (CUP 27001333170120120010100) instaurado por Samuel Palacios y Otros (1976) contra el Ministerio de Transporte y el INVIAS, que tuvo como causa el mal estado de la vía ANIMAS - NUQUI, y en donde resultaron condenadas de forma solidaria las entidades demandadas mediante Sentencia No.122 del 02/10/2015 proferida por el Juzgado Primero Administrativo de descongestión de Quibdó, y que fue confirmada en segunda instancia por el Tribunal Administrativo de Chocó mediante Sentencia No. 203 del 12/12/2017.</p> <p>Dentro del Proceso ejecutivo por hacer se decretó la iniciación, continuación y terminación de la vía que conduce del sitio conocido como el afirmado a la victoria, denominado tramo No. 5 de la vía al mar Ánimas</p> <p>- Nuquí, que en la actualidad según el accionante está causando un daño antijurídico a los pobladores de la subregión. La última actuación procesal llevada a cabo fue la presentación de los alegatos de conclusión pendiente de Sentencia de Ejecución.</p>

	<p>El estado de cumplimiento de la obra se encuentra en ejecución de la 1ra etapa "estudios". Los Contratos suscritos: Contrato Interventoría No. 2272 de 2021 por \$6.298.931.543, Contrato mantenimiento No. 2205 de 2021 por \$ 46.272.964.343, y Otros contratos de obra Nos. 1367/2020, 2335/2019, 2010/2019, 1110/2018. El avance ha sido lento debido a la violencia en la zona y que la comunidad no permite la ejecución de la obra.</p>
<p>Defensa Judicial: Miguel Ignacio Martínez Olano (Vía Salamina) 470012333000202000698 00</p>	<p>Defensa Judicial</p> <p>:</p> <p>Miguel Ignacio Martínez Olano (Vía Salamina) 47001233300020200069800 Medio de control de protección de los derechos e intereses colectivos (CUP 47001233300020200069800) instaurado por Miguel Ignacio Martínez Olano contra el Ministerio de Transporte y Otros (16) ante el Tribunal Administrativo del Magdalena, que tuvo como causa el avance de la socavación en la vía Salamina – El Piñón, generando la incomunicación de la vía y desencadenando una nueva alerta de lo que podría ser un gravísimo daño ambiental si el río inunda la zona.</p> <p>Los días 30/06/2021, 18/01/2022, y 26/01/2022 se llevó a cabo audiencia de pacto de cumplimiento, que finalmente fue declarada fallida al no haber una propuesta de pacto por parte de todas las entidades demandadas.</p> <p>La última actuación procesal llevada a cabo fue el pasado 17 de febrero Se profirió sentencia de primera instancia en donde el Juzgado conmina al Ministerio a apoyar a Cormagdalena en la consecución de recursos para la ejecución del componente de dragado. Mediante comunicación del 25 de mayo de 2022 el Ministerio de Transporte solicitó al Ministerio</p>

Tema	Descripción
	<p>de Hacienda analizar la viabilidad de financiar a Cormagdalena los recursos faltantes por valor de \$30.046 millones de pesos.</p>