



El futuro
es de todos

DNP
Departamento
Nacional de Planeación

INFORME DE EMPALME ENTRE GOBIERNOS NACIONALES

Ministra de Transporte

Ángela María Orozco Gómez

Viceministra de Infraestructura

Olga Lucía Ramírez Duarte

Viceministro de Transporte

Camilo Pabón Almanza

Secretaria General

Clara Margarita Montilla Herrera

Jefe Oficina Asesora Jurídica

María del Pilar Uribe Pontón

Jefe Oficina Asesora de Planeación

Edith Aristide Galvis

Jefe Oficina de Control Interno

Luz Stella de la Concepción Conde Romero



**El futuro
es de todos**

**DNP
Departamento
Nacional de Planeación**

© Departamento Nacional de Planeación
Calle 26 No. 13 – 19
Teléfono: 601 381 5000
Bogotá D. C., Colombia

Contenido

INFORME DE EMPALME ENTRE GOBIERNOS NACIONALES	1
1. SECTOR ADMINISTRATIVO Y ESTRUCTURA DE LA ENTIDAD	6
2. NORMATIVIDAD QUE LE APLICA.....	9
3. REGLAMENTOS, MANUALES DE ORGANIZACIÓN, DE PROCEDIMIENTOS	10
4. INFORME DE LA ENTIDAD.....	15
Estado General del Sector Transporte	15
Ministerio de Transporte	24
5. PLAN NACIONAL DE DESARROLLO Y POLÍTICAS DE LARGO PLAZO	39
a. Plan Nacional de Desarrollo	39
b. Políticas de mediano y largo plazo.	43
6. EJECUCIONES PRESUPUESTALES Y SITUACIÓN DE LOS RECURSOS:	55
6.1 Situación de los recursos	63
6.2 Talento Humano	68
6.3 Contratación	73
6.4 Créditos externos en ejecución	75
6.5 Anteproyecto de presupuesto 2023	77
7. PROGRAMAS, ESTUDIOS, PROYECTOS Y OBRAS PÚBLICAS	79
a. Programas.....	79
b. Estudios.....	82
c. Proyectos	84
d. Proyectos de inversión	85
e. Obras públicas.....	103
8. INSTANCIAS DE GOBERNANZA INTERNA Y EXTERNA EN ENTIDADES	103
a. Instancias de participación externas	103
b. Instancias de participación internas	105
9. ASUNTOS JURÍDICOS Y DE CONTROL.....	106
a. Acciones Judiciales	106
b. Procesos disciplinarios	111
c. Estado del sistema de control interno	112
d. Planes de mejoramiento suscritos con la Contraloría General de la República	115
e. Estado de riesgos de la entidad.....	115
10. TEMAS PRIORITARIOS TÉCNICOS.....	126
11. LISTA DE ANEXOS	134

Gráficas

Gráfica 1: Avance de metas anuales del Ministerio de Transporte, 2018 I – 2021 I	55
Gráfica 2: Tasa de éxito MT, según año de terminación (Calidad de demandado)	108
Gráfica 3: Tasa de éxito MT y total nacional, acumulada y año corrido (Calidad de demandado)	109
Gráfica 4: Tasa de éxito MT y total nacional, acumulada y año corrido (Calidad de demandante)	109
Gráfica 5: Procesos disciplinarios por dependencia	111
Gráfica 6: Índice control interno FURAG, 2021	113
Gráfica 7: Índice de desempeño de los componentes MECI, 2018-2021	114

Ilustraciones

Ilustración 1: Organigrama del Ministerio de Transporte	8
---	---

Tablas

Tabla 1: Normatividad vigente	9
Tabla 2: Documentos, manuales, procedimientos e instructivos del Ministerio de Transporte	10
Tabla 3: Metas del Ministerio de Transporte en el PND 2018-2022	40
Tabla 4: Políticas de mediano y largo plazo, 2018 – II semestre	44
Tabla 5: Políticas de mediano y largo plazo, 2019 – I semestre	44
Tabla 6: Políticas de mediano y largo plazo, 2019 – II semestre	45
Tabla 7: Políticas de mediano y largo plazo, 2020 – I semestre	46
Tabla 8: Políticas de mediano y largo plazo, 2020 – II semestre	48
Tabla 9: Políticas de mediano y largo plazo, 2021 – I semestre	50
Tabla 10: Ingresos Fondo Subsidio Sobretasa a la Gasolina, 2018 - 2022	56
Tabla 11: Ingresos Registro Único Nacional de Tránsito – Run, 2019-2022	57
Tabla 12: Gastos por vigencias fiscal, 2018-2022	59
Tabla 13: Vigencias futuras de inversión (Cifras en millones de pesos)	60
Tabla 14: Vigencias futuras de funcionamiento (Cifras en millones de pesos)	61
Tabla 15: Reservas presupuestales (Cifras en millones de pesos), 2018-2021	62
Tabla 16: Cuentas por pagar (Cifras en millones de pesos), 2021	63
Tabla 17: Estado de situación financiera, 2018-2022	63
Tabla 18: Estado de resultados, 2018-2022	65
Tabla 19: Bienes muebles e inmuebles, 2018-2022	67
Tabla 20: Planta de personal por denominación y nivel	69
Tabla 21: Detalle de planta personal permanente y temporal	70
Tabla 22: Total vacantes por concurso de méritos	70
Tabla 23: Concurso de méritos 2020	70
Tabla 24: Concurso de méritos 2022	72
Tabla 25: Contratación por modalidad, 2018-2022	73
Tabla 26: Relación de créditos externos en ejecución	75
Tabla 27: Ingresos proyectados 2023	77
Tabla 28: Anteproyecto de presupuesto 2023	79
Tabla 29: Programas formulados por vigencia, 2018-2022 (Cifras en millones de \$)	80
Tabla 30: Estudios formulados por vigencia, 2018-2022	82
Tabla 31: Proyectos de inversión 2018	86
Tabla 32: Proyectos de inversión 2019	89
Tabla 33: Proyectos de inversión 2020	92

Tabla 34: Proyectos de inversión 2021	95
Tabla 35: Proyectos de inversión 2022 *	99
Tabla 36: Instancias de participación externas del Ministerio de Transporte	103
Tabla 37: Instancias de participación interna del Ministerio de Transporte	105
Tabla 38: Procesos Judiciales del Ministerio de Transporte en calidad de demandado, distribuidos por jurisdicción	106
Tabla 39: Procesos Judiciales del Ministerio de Transporte en calidad de demandado, distribuidos por tipo de acción o medio de control	106
Tabla 40: Procesos del Ministerio de Transporte en calidad de demandante, distribuidos por jurisdicción	107
Tabla 41: Procesos del Ministerio de Transporte en calidad de demandante, distribuidos por tipo de acción o medio de control	107
Tabla 42: Procesos disciplinarios por vigencia	111
Tabla 43: Estado de los procesos	114
Tabla 44: Estado de riesgo de la entidad	115

1. SECTOR ADMINISTRATIVO Y ESTRUCTURA DE LA ENTIDAD

La movilidad es la práctica social de desplazamientos de personas y bienes, como respuesta al deseo o necesidad de acceder desde un lugar de origen, hacia uno de destino, en un espacio geográfico a través de un sistema de transporte; este sistema es un factor determinante e incluye tanto la infraestructura como los medios de transporte¹ (CONPES 3991 de 2020). En Colombia, el sector administrativo a cargo de estas temáticas y por ende de la prestación de los bienes y servicios a cargo del Estado, es el Sector Transporte.

En general, este sector está constituido por una serie de subsectores de diferente índole y a su vez cada uno de estos subsectores presenta dos clases de servicios: infraestructura y prestación del servicio de transporte, composición relevante para la adecuada comprensión del mismo. (Fedesarrollo, 2015).

En los términos del artículo 38 de la Ley 489 de 1998, el Ministerio de Transporte es un organismo del sector central de la administración pública nacional y pertenece a la rama ejecutiva del poder público en el orden nacional.

Según se establece en el Decreto 087 de 2011, este Ministerio tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.

Adicionalmente, este Ministerio es la entidad cabeza del sector transporte que tiene a su cargo la dirección, orientación, coordinación y control del ejercicio de las funciones atribuidas a las siguientes entidades adscritas²:

- Unidades Administrativas Especiales:
 - Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil - AEROCIVIL
 - Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV
 - Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT
 - Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT³
- Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial:
 - Agencia Nacional de Infraestructura- ANI
- Establecimientos Públicos:
 - Instituto Nacional de Vías - INVIAS
- Superintendencias:
 - Superintendencia de Transporte

¹ El Decreto 736 de 2014 define medio de transporte como: vehículo utilizado en cada modo de transporte y un modo de transporte como: espacio aéreo, terrestre o acuático soportado por una infraestructura especializada, en el cual transitan los respectivos medios de transporte y a través de éstos la carga y/o los pasajeros. El modo de transporte terrestre comprende la infraestructura carretera, férrea, por cable y por ductos; el modo acuático, la infraestructura marítima, fluvial y lacustre; y el aéreo, la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria.

² Decreto 1079 de 2015 "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte"

³ Esta entidad si bien fue creada mediante Decreto 947 de 2014, no ha entrado en funcionamiento.

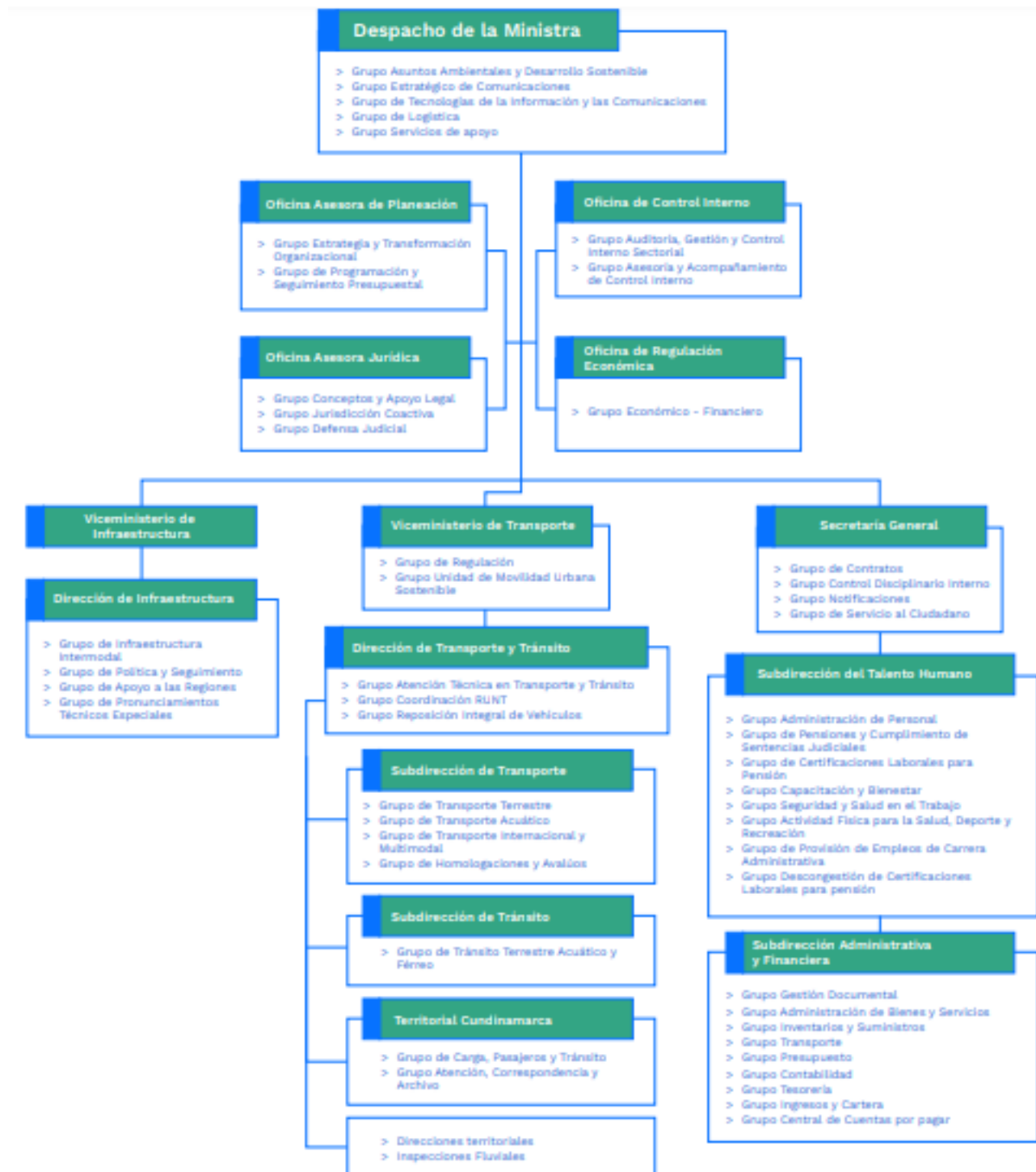
Lo anterior, sin perjuicio de las potestades de decisión que le corresponden a cada entidad, así como de su participación en la formulación de la política, en la elaboración de los planes, programas y proyectos sectoriales y en la ejecución y seguimiento de los mismos.

Adicionalmente, dentro de las Corporaciones Autónomas Regionales, organismos administrativos intermedios entre la Nación y las entidades territoriales, y entre la administración central nacional y la descentralizada por servicios y territorialmente, el Ministerio de Transporte trabaja de manera permanente y articulada, con la Corporación Autónoma Regional del río Grande de la Magdalena Cormagdalena, en la recuperación y mantenimiento de la navegabilidad del río Magdalena y garantizando su desarrollo sostenible.

Como se observa en la siguiente gráfica, el modelo de estructura del Ministerio de Transporte actualmente está conformado en el nivel central por cuatro (4) oficinas, dos de ellas asesoras; dos viceministerios, dos direcciones (una por cada viceministerio), una secretaria general (que agrupa las áreas de apoyo) y cuatro subdirecciones.

En el nivel territorial se cuenta con dependencias que reciben el nombre de Direcciones Territoriales e Inspecciones Fluviales, actualmente se cuenta con 20 Direcciones y 32 Inspecciones fluviales en funcionamiento, las cuales dependen administrativa y técnicamente de la Dirección de Transporte y Tránsito del nivel central.

Ilustración 1: Organigrama del Ministerio de Transporte

Fuente: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/37/organigrama/>

2. NORMATIVIDAD QUE LE APLICA

A continuación se relacionan las principales normas que le asignan funciones al Ministerio de Transporte, así como la normativa vigente que las reglamentan.

Tabla 1: Normatividad vigente

Tipo de Norma	Nro.	Año	Epígrafe	Enlace web
Ley	105	1993	Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones	http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0105_1993.html
Ley	336	1996	Estatuto General de Transporte	http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0336_1996.html
Ley	769	2002	Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.	http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html
Ley	2198	2022	Por el cual se establecen medidas de Reactivación Económica para el Transporte Público Terrestre de Pasajeros y mixto y se dictan otras disposiciones.	http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_2198_2022.html
Decreto	29	2002	“Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras.”	https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=64550
Decreto	87	2011	Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias	http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/decreto_0087_2011.html
Decreto	88	2011	Por la cual se modifica la planta de personal del Ministerio de Transporte	https://mintransporte.gov.co/publicaciones/33/quienes_somos/
Decreto	1079	2015	Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte	https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=77889
Resolución	5045	2018	Por la cual se establece el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos de la Planta de Personal del Ministerio de Transporte	https://mintransporte.gov.co/publicaciones/5597/manuales-de-funciones/
Resolución	904	2009	Por la cual se adiciona el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos de la Planta de Personal del Ministerio de Transporte, contenido en la Resolución 5045 de 2018	https://mintransporte.gov.co/publicaciones/5597/manuales-de-funciones/

Tipo de Norma	Nro.	Año	Epígrafe	Enlace web
Resolución	2020 3040 0197 75	2020	Por la cual se adiciona y se modifica el Manual Específico de Funciones y de Competencias Laborales para los empleos de la Planta de Personal del Ministerio de Transporte	https://mintransporte.gov.co/publicaciones/5597/manuales-de-funciones/

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora Jurídica elaboración

3. REGLAMENTOS, MANUALES DE ORGANIZACIÓN, DE PROCEDIMIENTOS

En este capítulo se relacionan los documentos, manuales, procedimientos e instructivos que hacen parte del Sistema Integrado de Gestión y corresponden a los procesos misionales de la entidad que tienen relación directa con garantizar el desarrollo y mejoramiento del transporte, tránsito y su infraestructura, de manera integral, competitiva y segura, buscando incrementar la competitividad del país, con tecnología y recurso humano comprometido y motivado.

Estos documentos se encuentran vigentes y publicados en el aplicativo DARUMA, plataforma y repositorio del Ministerio de Transporte que soporta el sistema de gestión.

Tabla 2: Documentos, manuales, procedimientos e instructivos del Ministerio de Transporte

Proceso	OBJETIVO	Tipo de Documento	Nombre del Documento
Asesoría y Asistencia Técnica	Brindar información, orientación, asesoría y asistencia a interrogantes de carácter técnico en materia de transporte, tránsito e infraestructura a los ciudadanos, autoridades territoriales, entidades públicas y privadas de manera oportuna.	Instructivo	Instructivo para el concepto técnico a proyectos financiados con el fondo de subsidio de la sobretasa a la gasolina.
		Instructivo	Emitir concepto técnico de ubicación de plantas de abastecimiento de combustibles líquidos derivados del petróleo, plantas de envasado de gas licuado de petróleo GLP, Depósitos, Expendios Y Puntos De Venta De Cilindros De GLP.
		Instructivo	Instructivo para la emisión de concepto técnico a proyectos financiados con recursos del sistema general de regalías.
		Instructivo	Instructiva expedición de certificaciones con destino a la DIMAR.
		Instructivo	Instructivo plan vial regional.
		Instructivo	Instructiva expedición de certificaciones con destino a la DIMAR.
		Instructivo	Instructivo asesoría y seguimiento en la implementación y desarrollo de los sistemas integrados de transporte masivo y estratégico - SITM Y SETP.

Proceso	OBJETIVO	Tipo de Documento	Nombre del Documento
		Instructivo	Instructivo para viabilidad técnica en proyectos de infraestructura.
		Instructivo	Instructivo para viabilidad técnica de proyectos con el fondo de subsidio de la sobretasa a la gasolina.
		Procedimiento	Procedimiento asesoría y asistencia técnica en transporte y tránsito.
		Procedimiento	Procedimiento consulta especializada en infraestructura.
Formulación, Evaluación y Seguimiento de Políticas, Regulaciones Técnicas y Económicas en Transporte, Tránsito e Infraestructura.	Formular, implementar, evaluar y hacer seguimiento a las políticas y regulaciones técnicas y económicas que permitan garantizar un sistema de transporte, tránsito e infraestructura seguro, oportuno y sostenible en materia social, económica y ambiental.	Procedimiento	Procedimiento de formulación y expedición de mecanismos de desarrollo de política pública en materia de transporte, tránsito e infraestructura.
Autorizaciones	Atender oportunamente las solicitudes de autorización garantizando el cumplimiento de los requisitos establecidos para la aplicación de las políticas en materia de transporte, tránsito e infraestructura.	Procedimiento	Procedimiento para el levantamiento de la anotación en el sistema RUNT a vehículos con omisión y eliminación de la alerta en el RNDC.
		Procedimiento	Procedimiento atención a solicitudes externas.
		Instructivo	Instructivo fijación e incremento de capacidad transportadora para empresas de servicio público de transporte terrestre automotor especial.
		Instructivo	Instructivo desvinculaciones.
		Instructivo	Instructiva tarjeta de servicio para vehículos de enseñanza automovilística.
		Instructivo	Instructivo habilitación o registros de tránsito.
		Instructivo	Instructivo permiso de circulación restringida.
		Instructivo	Instructiva importación temporal.
		Instructivo	Instructiva certificación de instructor en conducción.
		Instructivo	Instructiva asignación de rangos.
		Instructivo	Instructivo autorización habilitación puertos de comercio exterior.
		Instructivo	Instructiva habilitación de empresas de transporte público terrestre automotor.
		Instructivo	Instructivo concepto para plantas de envasado, depósitos, expendios y puntos de venta de cilindros de gas licuado de petróleo – GLP

Proceso	OBJETIVO	Tipo de Documento	Nombre del Documento
		Instructivo	Instructiva reestructuración de horarios, prolongación, modificación, desistimiento de rutas, cambio de nivel de servicio y racionalización de equipos.
		Instructivo	Instructivo permisos especiales y transitorios, convenios de colaboración empresarial para la prestación del servicio de pasajeros y mixto por carretera, consorcios o uniones temporales de empresas de transporte de pasajeros por carretera.
		Instructivo	Instructiva adjudicación de rutas y horarios para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y mixto.
		Instructivo	Instructivo habilitación y registro de los vehículos y unidades de carga para el transporte internacional de mercancías por carretera.
		Instructivo	Instructiva habilitación de los vehículos para el transporte internacional de pasajeros por carretera.
		Instructivo	Instructiva matrícula de embarcaciones.
		Instructivo	Instructivo permiso especial de origen para transporte internacional por cuenta propia de mercancías por carretera.
		Instructivo	Instructivo permiso especial complementario para transporte internacional por cuenta propia de mercancías por carretera.
		Instructivo	Instructivo autorizaciones organismos de tránsito.
		Instructivo	Instructivo permiso de prestación de servicios.
		Instructivo	Instructivo permiso complementario de prestación de servicios.
		Instructivo	Instructivo permiso zarpe embarcaciones mayores.
		Instructivo	Instructivos registros de vehículos de seguridad del estado.
		Instructivo	Instructiva certificación de cumplimiento de requisitos para registro inicial de vehículos de carga.
		Instructivo	Instructivo permiso zarpe embarcaciones menores.
		Instructivo	Instructivo expedición licencias fluviales y férreas.
		Instructivo	Instructivo reconocimiento económico por desintegración física total de vehículos de transporte público de carga por carretera con fines de reposición o reposición y reconocimiento.
		Instructivo	Instructivo permiso de tránsito por duplicado de placa de remolques, semirremolques, multimodulares y similares, por pérdida,

Proceso	OBJETIVO	Tipo de Documento	Nombre del Documento
			destrucción, deterioro o hurto, pendientes de entrega por el MT.
		Instructivo	Instructivo certificado de idoneidad.
		Instructivo	Instructivo para la autorización del giro de los recursos de proyectos financiados con el fondo de subsidio de la sobretasa a la gasolina.
		Procedimiento	Procedimiento autorizaciones en transporte, tránsito e infraestructura.
		Instructivo	Instructivo planillas de viaje ocasional.
		Instructivo	Instructivo registro de vehículos de régimen aduanero especial.
		Instructivo	Instructivo tarjeta de operación.
		Instructivo	Instructivo concepto de ingreso para matrícula inicial.
		Instructivo	Instructiva aprobación de diseños y memorias de cálculo para construcción o modificación de embarcaciones fluviales.
		Instructivo	Instructiva habilitación y/o permiso de operación empresas de servicio público de transporte fluvial.
		Instructivo	Instructivo registro de astilleros y talleres fluviales.
		Instructivo	Instructiva solicitud patente de navegación.
		Instructivo	Instructivo solicitud ruta de influencia.
		Instructivo	Instructivo recorridos transporte mixto en motocarros, transporte férreo y por cable.
		Instructivo	Instructivo creación, habilitación, homologación y operación de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.
		Instructivo	Instructiva homologación de vehículos de pasajeros y carga, motorizados y no motorizados.
		Instructivo	Instructivo aprobación licencias de importación de vehículos en la ventanilla única de comercio exterior.
		Instructivo	Instructivo concepto ingreso de unidades de vehículos tipo taxi.
		Instructivo	Instructivo operador de transporte multimodal.
		Instructivo	Instructivo operador de transporte multimodal extrasubregional.
		Instructivo	Instructivo operador de transporte multimodal subregional.
		Instructivo	Instructivo permiso originario de prestación de servicios.
		Instructivo	Instructivo autorizaciones para plantas de abastecimiento de combustible.
Atención al Ciudadano	Atender los requerimientos de carácter general, peticiones, quejas,	Manual	Manual de correspondencia.
		Procedimiento	Procedimiento para la numeración, comunicación, notificación y/o publicación de actos administrativos.

Proceso	OBJETIVO	Tipo de Documento	Nombre del Documento
	reclamos, solicitudes o denuncias, presentadas por los ciudadanos y grupos de interés de acuerdo con la competencia de la entidad mediante los diferentes canales de atención, informar oportunamente las resoluciones y los decretos expedidos por el Ministerio de Transporte y gestionar la correspondencia que se genere y se reciba en la entidad.	Manual	Manual para la notificación de actos administrativos.
		Instructivo	Instructivo para la evaluación del índice de satisfacción.
		Procedimiento	Procedimiento información general y atención quejas y reclamos.

Fuente: Elaboración propia Oficina Asesora de Planeación con base en <https://daruma.mintransporte.gov.co/>

4. 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 sus entidades adscritas, es eje principal de toda su 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 dialogo 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 limitada 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 deben 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 ingeniería 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 Suroccidente, 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 esté 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 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 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.

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 vigilado. 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 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.

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 - Chiriguaná.
- 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).

Ministerio de Transporte

Política Pública Sectorial

A la llegada del Presidente Iván Duque, las políticas públicas de transporte e infraestructura se abordaban de forma aislada y su implementación en general continuaba siendo unimodal, esto significa que venían surgiendo políticas para resolver problemáticas específicas de un solo modo de transporte (generalmente el carretero), lo que tenía como efecto la ausencia de una visión de sistema, con una consecuente provisión y operación de los bienes/servicios a cargo del sector con significativas oportunidades de mejoramiento en materia de eficiencia.

En el mismo sentido, las políticas que se venían formulando no consideraban la logística como herramienta estratégica para el mejorar la productividad y la competitividad de la economía, con un consecuente impacto negativo en los costos de transporte y, por ende, en los costos logísticos.

En materia de financiamiento, si bien el sector transporte había presentado algunos cambios que le venían permitido el financiamiento de obras de infraestructura principalmente carretera (vías primarias) y aeroportuaria este, como se registró en el balance general del sector, no satisfacía las necesidades del país.

Frente a la situación descrita y de manera paralela a lo presentado en la síntesis del balance del sector, el Ministerio de Transporte también estaba formulando políticas públicas con un enfoque en el fomento de la complementariedad de los modos; así como en generar caminos para una planificación con visión integrada, bajo la comprensión que logística, infraestructura y transporte debían ser un solo sistema, sin perder de vista las características que posee cada uno de estos tres elementos, y que sin una integración real, no se lograría el objetivo.

Con esta claridad, se consideró prioritario como se muestra a continuación, generar los elementos necesarios para lograr una movilidad urbano-regional segura y acorde con las necesidades de los territorios y el desarrollo de una verdadera logística de transporte.

- **Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional (Documento CONPES 3991 de 2020).** Hoy el país cuenta con una política a través de la cual se desarrolló el concepto de movilidad integral, visión que toma en consideración los posibles efectos, tanto positivos como negativos, asociados, en tres dimensiones: bienestar social, protección del ambiente y crecimiento económico, para minimizar la siniestralidad, la contaminación y la congestión.
- **Política Nacional Logística (Documento CONPES 3982 de 2020),** cuyo objetivo general es el de “promover la intermodalidad en el transporte de carga y la facilitación de comercio para reducir los costos y tiempo logísticos y así impulsar la competitividad del país”. Con esta política, se proyecta una reducción de aproximadamente el 50% en los costos del transporte fluvial; una reducción de casi el 26% para el transporte férreo y una reducción que este entre el 15% y el 26% en el transporte carretero. Para el cumplimiento de éste y otros objetivos trazados en este documento, se establecieron estrategias en los siguientes frentes: corredores logísticos articulados, servicios de calidad en logística y transporte, facilitación del comercio, entorno institucional, información en logística y uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) al servicio de la logística.

Particularmente, para el objetivo 3. “Diseñar mecanismos de articulación institucional, acceso a la información, promoción del uso de TIC y fortalecimiento del

capital humano en los procesos logísticos con el fin de optimizar su desempeño”, se contempló la acción 3.8 “Conformar las Alianzas Logística Regionales (ALR) para la promoción de la competitividad logística regional” cuya meta prevista para diciembre de 2022, se entrega cumplida con un total de 14 Alianzas Logísticas Regionales (ALR) conformadas, en coherencia con las 14 regiones logísticas que se evalúan cada dos años en la Encuesta Nacional Logística del Departamento Nacional de Planeación (DNP); en agosto de 2018, existían solo cinco (5) de estas ALR.

- **CONPES 3996 de 2020.** Se establecieron los lineamientos de política para la aplicación e implementación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) como fuente de pago para la infraestructura nacional.
- **Actualización de la Ley Férrea.** 100 años después de sancionada la última Ley Férrea de Colombia, en noviembre de 2020, junto con el Departamento Nacional de Planeación (DNP), se lanzó el nuevo Plan Maestro Ferroviario, el cual contempla dentro de sus principales acciones expedir una ley que actualice y regule expresamente la actividad asociada a la infraestructura ferroviaria. A mayo de 2022, se estaba finalizando el documento de exposición de motivos para continuar con el trámite respectivo ante el Congreso de la República.
- **Política Portuaria.** De la mano con el DNP, se trabajó en la construcción de la nueva Política Portuaria (Documento Conpes), la cual estará encaminada a brindar lineamientos que permitan: promover una institucionalidad moderna y planificar el desarrollo portuario bajo una visión de intermodalidad y con una perspectiva de largo plazo donde se racionalice de manera adecuada y sostenible el uso de los recursos e infraestructura costera, dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 2 de la Ley 1 de 1991.

Los elementos que conforman dicha política son: Institucionalidad y gobernanza portuaria, marco tarifario, actualización del Plan de Ordenamiento Físico Portuario y Ambiental, revisión y ajuste formula de contraprestación y análisis de Incidencia económica de los contratos de concesión portuaria (reversión y reconcesión). Este documento CONPES a junio de 2022 se encuentra aún en trámite.

Frente al financiamiento de políticas públicas, planes, programa y proyectos del sector, en Colombia si bien se debe trabajar en la generación de condiciones para el aumento de inversión, esto por sí solo no es suficiente, ya que si bien se requiere invertir más, también se debe invertir mejor; no solo se trata de mejorar el financiamiento y la inversión sino también la forma como se planifican y priorizan las inversiones, al igual que la forma como se regula la operación de servicios de transporte.

Frente al primer aspecto, con la entrada en operación Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), mencionado anteriormente, se confía en que se subsanen de manera significativa las necesidades evidenciadas y frente al segundo, si bien es una solución parcial (regulación económica), se deben continuar los esfuerzos para la puesta en operación de la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, entidad creada mediante Decreto 947 de 2014 y cuyo objeto es el diseño y definición del marco de regulación económica de los servicios de transporte y de la infraestructura de transporte, la cual en opinión de la Comisión de Expertos realizada en 2019, es una entidad que junto con la UPIT, son claves para el aseguramiento de proyecto sólidos, atracción de recursos y sistema de transporte viables, modernos y más limpios. Esta entidad no pudo entrar en operación debido a que, si bien el Ministerio de Transporte adelantó las gestiones necesarias, no se logró la asignación de recursos por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

No obstante lo anterior, la financiación de la política pública y la generación de mecanismos alternativos de financiación para el transporte y la infraestructura, que mejora la eficiencia del transporte en todos sus modos también estuvieron en la agenda de trabajo del Ministerio.

- **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 Ligerio 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 (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.

Perspectiva Ambiental

En relación con el cambio climático, con base en la adopción del Acuerdo de París, Colombia expidió la Ley 1844 de 2017, por medio de la cual aprobó dicho acuerdo y se comprometió a reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en un 20% para el año 2030. En agosto de 2018, se encontró que el sector transporte, aporta el 78% de las emisiones al aire y el 11% de emisiones GEI, asociado entre otras causas al alto consumo de combustibles fósiles y la baja participación de vehículos limpios en el parque automotor que era solo de 2,1% (DNP, 2019) .

Así las cosas, fue claro que los temas medioambientales en las políticas públicas de transporte e infraestructura, así como en planes, programas y proyectos, no solo debían estar asociados la mitigación de las externalidades negativas y costos ambientales y sociales. Sino que se determinó que el diseño, implementación y evaluación de políticas públicas a cargo del sector transporte, debían involucrar los múltiples actores e intereses a este respecto, tarea que se convirtió en un derrotero de la gestión del Ministerio de Transporte.

Muestra de esa determinación, se observa en diseño del programa de concesiones de quinta generación 5G: Concesiones del Bicentenario, ya que los proyectos de este programa propenderán por una infraestructura resiliente al cambio climático, desde un Programa de Aporte Sostenible, se adoptarán y reportarán, medidas que conlleven a una disminución en los Gases de Efecto Invernadero para una transición hacia la sostenibilidad baja en carbono. De igual forma, el concesionario podrá proponer de forma voluntaria y proactiva mecanismos innovadores en cambio climático. Por ejemplo, en materia energética, residuos sólidos, o cualquier otra innovación en sostenibilidad a elección del concesionario. Adicionalmente, se ha creado la subcuenta de cambio climático, que será fondeada en caso de que el concesionario obtenga financiación de cooperación internacional o acuerdos de cooperación, y los recursos estarán destinados a la inversión en vías adaptadas y resilientes al cambio climático, por concepto de restauración ambiental e infraestructura verde aplicable a los proyectos. Esto incluye tecnología e innovación sostenible para el proyecto.

Adicionalmente, a partir de la situación encontrada, en estos cuatro años, el Gobierno nacional, se enfocó en acelerar la transición energética del país. Esto implicó, desde el Ministerio de Transporte, acelerar la consolidación de la movilidad eléctrica y generar un apoyo de manera decidida y estratégica a los sistemas de transporte público. Así, se trazó una meta ambiciosa de tener 6.600 vehículos eléctricos registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) para 2022. A mayo de 2022, esta meta fue cumplida de manera sobresaliente, ya que se cuenta con 8.128 vehículos eléctricos matriculados en el Registro Único Nacional de Tránsito, es decir 1.528 vehículos más de los contemplados en la meta. Las regiones con mayor número de vehículos eléctricos registrados son Bogotá, Antioquia, Cundinamarca, Valle del Cauca y Norte de Santander.

Alcanzar este resultado fue el producto del desarrollo de diferentes iniciativas:

- **Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (ENME).** Se diseñó y formuló esa estrategia, que traza la ruta para la transición hacia vehículos de bajas y cero emisiones en Colombia, en el marco del CONPES 3934 de 2018 “Política de Crecimiento Verde” el cual en su línea de acción “Fortalecimiento de la Información” contempló como línea estratégica “Desarrollar un programa nacional de electrificación para el transporte”, con la meta de 600.000 vehículos eléctricos para 2030.

En esta estrategia, se tiene 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, se debe poder garantizar a los ciudadanos que el vehículo cumpla con todas las condiciones de seguridad, con el fin de prevenir accidentes de tránsito, esta estrategia.

- **Marco normativo para una movilidad sostenible.** De manera complementaria, se desarrolló conjuntamente con el Ministerio de Minas y Energía y el de Ambiente y Desarrollo Sostenible, un marco normativo para incentivar el transporte sostenible, en el cual, frente a las materias objeto del sector, se destaca 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.

También se destacan el 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; así como la Resolución conjunta 20213040039485 de 2021, a través de la cual se 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 misma Ley.

En el mismo sentido, se incluyó la Ley del 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 a mayo de 2022 se tenían 1.166 buses eléctricos, en Bogotá, Cali y Medellín y se proyecta que al finalizar el 2022 se superen los 1500.

- **Compromisos con la reducción de emisiones.** De otra parte, frente a la reducción de emisiones, el Acuerdo de París obliga a realizar una actualización de las medidas nacionalmente determinadas (NDC) cada cinco años, por lo que durante 2020 dio el proceso de actualización, liderado por Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. En lo de competencia de sector transporte, el Ministerio buscó que la movilidad cero y las bajas emisiones no se logre solo en el modo carretero, sino extenderla al férreo y al fluvial. Además, se decidió apostar por el apoyo del ingreso de medidas lideradas por los gobiernos locales. Las principales estrategias que se dejan para la mitigación de gases efecto invernadero son:
 - *Programa de modernización de vehículos de carga.* Este programa, al que se hará referencia más adelante, 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.
 - *Proyecto Férreo Dorada – Chiriguana* (de las Concesiones del Bicentenario 5G). Este proyecto 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.

Adicionalmente, se han establecido cuatro (4) medidas para la reducción de emisiones:

- *Masificación de la Movilidad Eléctrica.* Este proyecto tiene un potencial de mitigar 4.04 millones de toneladas de CO₂ en el 2030.
- *Navegación Basada en Desempeño – Aerocivil.* Se proyecta la reducción de emisiones en más de 12.000 toneladas de CO₂ en 2030 para operaciones de vuelos domésticos.
- *NAMA Transporte Activo y Gestión de la Demanda – TanDem.* Este proyecto prevé la mitigación de 126.000 toneladas de CO₂ en el 2030.
- *NAMA Desarrollo Orientado al Transporte – TOD.* Se proyectan cerca de 159.000 toneladas de CO₂ mitigadas en 2030.

En la misma línea de trabajo de descarbonizar el sector transporte, el Gobierno nacional identificó que el hidrógeno tiene el potencial de aportar en este objetivo, ya que permite que el transporte tenga mayores autonomías, es decir, que los vehículos puedan recorrer mayores distancias con un mismo volumen de almacenamiento; además, cuenta con una alta densidad energética, es decir, alta energía por unidad de peso. Por ejemplo, un 1 kilogramo de hidrógeno tiene aproximadamente tres veces el potencial de uno de diésel.

- **Hoja de Ruta del Hidrógeno.** Así, en equipo desde el Gobierno nacional, se desarrolló la hoja de ruta del hidrógeno presentada en septiembre de 2021 por el Ministerio de Minas y Energía con la participación del Ministerio de Transporte. Esta hoja de ruta se identifica la importancia de la implementación de este energético y se describe el análisis de todas las etapas de la cadena de valor del hidrógeno en el que se establecen las fortalezas del país en materia de exportación y autoabastecimiento. Esta hoja de ruta, analiza la producción de hidrógeno azul y verde, estimando proyecciones de demanda, estableciendo metas a 2030 e identificando los lineamientos de política regulatoria, instrumentos de desarrollo de mercado, apoyo al despliegue de infraestructura e impulso al desarrollo tecnológico.

En la hoja de ruta del hidrógeno, se definieron varias metas a alcanzar desde el Ministerio de Transporte; entre ellas, se espera contar con entre 1.500 y 2.000 vehículos ligeros de pila de combustible, entre 1.000 y 1.500 vehículos pesados de pila de combustible y tener en servicio entre 50 y 100 hidrogenaras de acceso público en todo el país para el año 2030.

- **Se renovó el Programa de Modernización de Vehículos de Carga.** Con este programa como se mencionó en la página anterior, 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 e igualmente 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 desde el Ministerio de Transporte se 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.

Este programa requirió la aprobación del documento CONPES 3963 de junio de 2019 y la expedición del Decreto 1120 de junio de 2019 que estableció los requisitos para el registro inicial de vehículos al servicio particular y público terrestre automotor de carga, con peso bruto vehicular superior a 10.500 kilogramos. En el marco de este programa también se expidieron los Decretos 221 y 789 de febrero y junio de 2020 respectivamente, los cuales contemplan el beneficio de la exención del IVA en la compra de los nuevos vehículos que los pequeños transportadores que hacen parte del programa y que cumplan las condiciones señaladas en los mismos, adquieran para hacer la reposición de los desintegrados.

Bajo este programa, hasta mayo de 2022, se tenía un acumulado de 4.751 vehículos postulados, se desintegraron en total 3.457 vehículos de carga y se desembolsaron más de 121 mil millones de pesos.

Perspectiva Tecnológica

El uso de la tecnología ha venido adquiriendo mayor importancia como factor crítico de competitividad, en tal sentido ha pasado de una dimensión exclusivamente técnica al ámbito estratégico; se estima que un aumento de 10 puntos en el índice de digitalización⁴ de los países se traduce en un incremento de 0,59% del PIB per cápita (Consejo Nacional de Competitividad, 2020).

En materia de transporte, aproximadamente desde el año 2008 la Unión Europea concreto un primer plan para abordar el diseño e implementación de sistemas de telecomunicaciones e informáticos para el diseño, implementación y operación de sistemas de movilidad – ITS, los cuales son usados para lograr una movilidad eficiente y sostenible, así como para generar una buena experiencia en la movilidad; en América Latina estos sistemas se comenzaron a implementar en la anterior década.

A este respecto, Colombia expide en 2015 el Decreto 2060 a través del cual reglamentó los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT)⁵; se establecen los parámetros para expedir reglamentos técnicos estándares, protocolos y uso de tecnología en estos proyectos y se determina que ente rector de estos sistemas será el Ministerio de Transporte. Adicionalmente, creó el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura y el Tránsito y el Transporte (SINITT) y asigna al Ministerio de Transporte la labor de crear, implementar y poner en operación dicho sistema. En agosto de 2018 casi tres años después de la expedición del Decreto en el cambio de administración, no se presentaban avances a este respecto.

Sin perjuicio de lo anterior también se encontró que el Ministerio como entidad pública del orden nacional, luego de varios años de aparición de la estrategia “Gobierno en Línea”, no presentaba avances significativos en materia de eficiencia, participación y/o servicios al ciudadano por medios electrónicos. Según la medición 2019 del Índice de Gobierno Digital⁶,

⁴ Definida como la adopción acumulada de tecnologías, acompañada de la asimilación de contenidos y aplicaciones. Informe del Consejo Nacional de Competitividad 2020 – 2021.

⁵ Conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas y de telecomunicaciones que se encuentran en dispositivos portátiles o móviles, dispositivos a bordo o en equipos instalados en la infraestructura, diseñadas para apoyar la organización, eficiencia, seguridad, comodidad, accesibilidad y sostenibilidad de la infraestructura, el tránsito, el transporte y la movilidad en general.

⁶ El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones establece que el índice de gobierno digital es la medida utilizada para conocer (en una escala de 1 a 100) el nivel de desempeño de las entidades públicas en la adopción de lineamientos de uso y aprovechamiento estratégico de las TIC.

el sector transporte ocupó el tercer lugar más bajo en un grupo de 18 sectores. Adicionalmente, en 2018 se encontraron 72 trámites, 70 del Viceministerio de Transporte y 2 del de Infraestructura, situación que ameritaba una revisión. En este contexto y de cara a la obligatoriedad de incorporación de la Política de Gobierno Digital, contenida en el Decreto 1008 de junio de 2018, se determinó esta como una de las dimensiones con alta prioridad de intervención.

Con el panorama descrito hasta el momento, el Ministerio de Transporte se propuso entonces fortalecer los sistemas y apostar por el análisis y gobernanza de la información del sector.

- **Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SINITT).** La puesta en operación del Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura y el Tránsito y el Transporte (SINITT), se convirtió en una prioridad. El objetivo del sistema es consolidar y proveer la información que suministren los subsistemas de gestión que lo integren, así como la interoperabilidad de los SIT que se implementen a nivel nacional, cumpliendo con los principios de excelencia en el servicio al ciudadano, apertura y reutilización de datos públicos, estandarización, interoperabilidad, neutralidad tecnológica, innovación y colaboración. Inicialmente, el sistema recolectará la información de tráfico de las agencias adscritas al Ministerio de Transporte, así como los departamentos y municipios a través de los sistemas inteligentes locales para la infraestructura tránsito y transporte (SILITT).

Frente a la puesta en operación del SINITT, se adjudicó en 2021 el proceso de contratación para el “Diseño, implementación y despliegue de la solución tecnológica (hardware y software) de la primera etapa del Sistema, en desarrollo de dicha contratación se está realizando la estructuración base del software, hardware, arquitectura, y diseño, en el cual se busca el intercambio inicial de información con los sistemas de información del interior de la entidad y actores del sector, tales como secretarías de tránsito de Medellín y Bogotá.

En esta primera etapa, entre otras importantes actividades, se integra la información disponible de tránsito, transporte e infraestructura en el país mediante la creación y articulación de los siguientes subsistemas ITS: Subsistema Inteligente Geográfico de Mapas (SIGMAPAS), de Integración de Información (SIINFO), de Información de Estadísticas y Análisis de Tráfico (SIEAT), de Provisión de Información al Ciudadano y Entidades (SIPI), y de Supervisión y el Control de Tráfico por Carreteras (SISCONTROL). Así mismo se define el estándar de Interoperabilidad nacional basado en DATEX II y se realiza la integración de la información desde las secretarías de movilidad de Medellín y de la secretaria de Movilidad de Bogotá.

Este proyecto prevé una segunda fase en la que se contempla la construcción o adecuación de espacio físico para el funcionamiento del SINITT y la integración de servicios ITS. Fase que contará con el apoyo del Gobierno de Corea del Sur.

- **Interoperabilidad de Recaudo Electrónico.** Debido a diversas inquietudes suscitadas con posterioridad a la expedición de la Resolución 546 de agosto 2018, mediante la cual se adecuó la reglamentación del sistema de Interoperabilidad de Peajes con Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV) y se establecieron normas de protección a los usuarios; así como a la necesidad de evaluarlas para garantizar la correcta implementación del Sistema IP/REV y su sostenibilidad en el tiempo, se hizo necesario establecer dos prórrogas al régimen de transición establecido, cada una de ellas por un año.

Durante las prórrogas referidas, se llevaron a cabo mesas de trabajo con los interesados en el sistema para analizar las observaciones planteadas y como resultado de las primeras mesas conjuntas, se establecieron los principales temas a abordar, base para el desarrollo de consultorías a través de la cooperación internacional de Banco de Desarrollo de América Latina, antiguamente Corporación Andina de Fomento (CAF) y Better than Cash - BTC, con el fin de contar con los insumos técnicos más adecuados para ese propósito.

Gracias a todas las gestiones adelantadas, en octubre de 2021 se expidió la Resolución 20213040035125 del Ministerio de Transporte, en la cual se definió que los nueve peajes del país que tenían más avanzado el proceso de implementación del sistema de interoperabilidad deberían garantizarla desde febrero 2022. De esta forma, los usuarios que habían adquirido su TAG (dispositivos de pago electrónico adheridos al vehículo), empezaron a pagar de manera electrónica en los puntos incluidos en la primera fase, que se ubicaron en cuatro departamentos: Cundinamarca: Mondoñedo, Ramal de Soacha, La Tebaida, Siberia, Caiquero y Bicentenario; Atlántico: Galapa, Juan Mina, Copacabana y Las Palmas; Quindío: Túnel de La Línea; Tolima: Túnel de La Línea.

Es así como en marzo de 2022, el Ministerio de Transporte con el apoyo de las entidades adscritas marca un gran hito con la entrada en operación del Sistema de Interoperabilidad de Recaudo Electrónico bajo la marca Colpass. Este importante logro permite que los usuarios de las vías (vehículos de transporte de carga o pasajeros, de servicio público, particulares, entre otros) que cuenten con un dispositivo TAG avalado por Colpass, puedan pasar por los peajes habilitados por el sistema y pagar electrónicamente la tarifa, sin incurrir los gastos adicionales. Colpass es la marca creada por el sector transporte bajo la cual se integran todos los actores habilitados para ejercer el recaudo electrónico interoperable en los peajes del país, con la que los usuarios pueden identificar los carriles.

La implementación de este sistema se está realizando de manera gradual, hasta el 30 de octubre de 2022. Se irán habilitando nuevos intermediarios (empresas proveedoras de TAG) y operadores (estaciones de peajes) para alcanzar el 100% de interoperabilidad. Si bien el recaudo electrónico de peajes ya existía en el país, con la entrada en operación de Colpass se logró que los usuarios puedan cancelar los peajes sin importar el proveedor del TAG. Así, en el mediano plazo, con este logro, habrá una disminución en los tiempos de viaje.

- **Adjudicada Nueva versión del RUNT.** Se encontró que el plazo de ejecución del contrato de la concesión que estaba operando vencía el primero de mayo de 2019, y que para agosto de 2018 no se contaba con una estructuración definida para un nuevo contrato, que permitiera abrir la licitación pública, realizar la adjudicación e iniciar el empalme entre el operador saliente y el entrante. Ninguna de esas actividades, que debieron ocurrir en la vigencia de ese contrato, que en principio era de 11 años y medio, se habían llevado a cabo. Fue así como desde el primer día el Ministerio de Transporte tuvo claro el deber era garantizar la continuidad de la operación del RUNT, para proteger la legalidad, transparencia y seguridad de los trámites que integran los registros que lo componen.

La situación encontrada obligó a realizar un trabajo sin precedentes, partiendo de la naturaleza y complejidad del proyecto, fue necesario adelantar actividades de planeación, conformación de equipo, consolidación de parte de la información de la operación actual, análisis de necesidades con los involucrados, definición de un

modelo de operación por dominios y servicios, estructuración del modelo financiero, y construcción de los apéndices técnicos y demás documentos que soportan el proceso licitatorio, entre muchos otros temas. Adicionalmente, en el camino se presentaron varias situaciones, de diferentes tipos, que impactaron y afectaron el cronograma que nos habíamos propuesto.

No obstante, en marzo de 2022 se logró la adjudicación del nuevo contrato del Registro Único Nacional de Tránsito, el RUNT, el gran cerebro que consolida y administra todos los datos de los registros del sector de tránsito y transporte, inversión que asciende a por 805.209 millones de pesos. Esto fue un verdadero reto, ya que sumando a lo anterior, fue un enorme trabajo garantizar la prestación de este servicio público fundamental para el sector, y al mismo tiempo organizar una nueva licitación.

Este nuevo RUNT estará enmarcado en la transformación tecnológica que vive el país y que, como ya se hizo mención, viene presentando un crecimiento importante del sector tecnológico. Con el nuevo modelo de operación que se planteó se desprenden una serie de beneficios; uno de ellos es que a partir de este contrato, el Ministerio de Transporte tendrá derecho a un porcentaje de participación de la explotación comercial de la información contenida en el este sistema, lo que genera un mayor control por parte de la entidad sobre los negocios que adelante el nuevo contratista con la información derivada de los registros.

El proceso adelantado, fue calificado por diferentes oferentes como un ejemplo de legalidad y transparencia, que sentó precedentes en los procesos de contratación estatal.⁷

- **Plan Maestro Nacional para la Infraestructura, el tránsito y el transporte.** Gracias al trabajo articulado desarrollado dentro del convenio binacional firmado en 2019 por el Ministerio de Transporte de Colombia y el Ministerio de Tierra, Infraestructura y Transporte (Molit) de Corea del Sur, en mayo de 2022 se firmó el Plan Maestro de Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, Tránsito y Transporte de Colombia (ITS, por sus siglas en inglés). Este documento es una hoja de ruta para la implementación homogénea de servicios y equipos tecnológicos enfocados en mejorar la gestión de la infraestructura, la operación del transporte y la seguridad vial del país, a través de tecnología de última generación.

Los ITS son sistemas tecnológicos que incorporan servicios para el fortalecimiento de la operación y seguridad en el transporte, el uso de cámaras inteligentes, sensores, paneles de mensajería entre otros, ayudan al conductor y peatón a estar informados de manera efectiva y real. Estos sistemas incorporan también tecnologías de cuarta revolución como big data, blockchain, analítica de datos e inteligencia artificial.

El Plan Maestro Nacional de SIT tiene como objetivo guiar el crecimiento y desarrollo de los ITS en Colombia, entendiendo que la planificación estratégica es la base para un crecimiento organizado. Este documento busca a su vez aportar cierta estabilidad jurídica en un entorno tan cambiante como el de la tecnología aplicada al transporte.

El paso que da el país con la firma de este Plan es fruto de un proceso de cooperación internacional robusto, y de un trabajo en equipo con el Molit, la embajada de Corea del Sur en Colombia y otras entidades del Gobierno nacional,

⁷ La audiencia de adjudicación completa, se encuentra disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=PRlyqbsbQP4&t=11738s>

que le permite a Colombia avanzar en la consolidación de una movilidad inteligente, sostenible, segura y eficiente para todos los colombianos, mediante lineamientos específicos que direccionen, de manera eficiente, la implementación de servicios digitales y tecnológicos enfocados en posibilitar y cohesionar la estructuración de proyectos con las necesidades del país.

Los servicios ITS priorizados para ser implementados en los próximos diez años incluyen la gestión de operación y provisión de información del transporte público, el control y señalización en tiempo real, el recaudo electrónico vehicular de transporte público, el apoyo a la gestión del transporte de carga, la información al viajero antes y durante la ruta, la aplicación de la ley en la violación de las normas de tránsito, la gestión de incidentes de tránsito y el recaudo electrónico de los peajes.

Con la firma de este Plan, se continúa avanzando hacia la consolidación de un escenario de movilidad inteligente, buscando fortalecer las capacidades tecnológicas de las regiones para atender sus problemáticas, mediante servicios de ITS y así acelerar la conformación de ciudades inteligentes en el país, avanzando hacia una Colombia más y mejor conectada, con servicios digitales y herramientas tecnológicas que apoyen a los ciudadanos, bajo el principio de equidad.

Adicionalmente, quedo comprobado durante la emergencia que vivió el mundo con ocasión al COVID-19, que el uso de sistemas de información y tecnologías de la información y comunicaciones - TIC es esencial no solo para los procesos de innovación, sino que se ha vuelto determinante para la operación y mejoramiento del desempeño de cualquier sector, por lo tanto este evento trajo resultados positivos para el Ministerio de Transporte:

- **Virtualización de Trámites.** De los 72 trámites que se encontraron en agosto de 2018 en aplicación de la Ley Antitrámites, 14 fueron racionalizados, desaparecieron o se entregaron a otras entidades. Había otros 40 que, si bien pertenecían al RUNT, aún no tenían su información migrada y se encontraba en el Ministerio de Transporte. Con mucho trabajo se logró que la mayoría migrara al gran sistema. Así, de los 18 trámites que quedaron a mayo de 2022, 11 fueron virtualizados o sistematizados. Esta gestión, junto al grupo de acciones adelantadas en materia de implementación de la Política de Participación Ciudadana, fue reconocida por la Contraloría General de la República en su informe de auditoría a la vigencia 2021.

Perspectiva Equidad de Género para las Mujeres

La Política Pública de Equidad de Género, reconoce el aporte que hacen las mujeres al desarrollo de un país en todos los ámbitos, por lo tanto, desde su concepción planteó estrategias de intervención sectorial, de fortalecimiento institucional y de cambio cultural, que permitan superar las inequidades de género que afectan a las mujeres, así como que garanticen igualdad de oportunidades; no obstante, en agosto de 2018 se encontró un sector visto y entendido como mayoritariamente masculino a lo largo de la historia, en el que si bien se conocían las diferentes iniciativas de Gobierno existentes, estas no se habían implementado.

En tal sentido, fue una gran oportunidad, teniendo a la cabeza a una Ministra mujer, quien lideró la creación y recorrido de una ruta estratégica que permitiera el ejercicio real de la equidad de género en el sector. En este proceso se alcanzó una profunda aprehensión que la perspectiva femenina ayuda a ampliar la mirada de la movilidad, para que trascienda de la lógica lineal, a una movilidad cotidiana y de cuidado, que tengan en cuenta la experiencia de las mujeres en el espacio público y el transporte, trascendiendo el concepto de

seguridad, comodidad y eficiencia entre otros aspectos, a partir de una mirada diferencial para comprenderlas realidades y necesidades de los diferentes usuarios.

Con esta claridad y la determinación de la Ministra de Transporte, siguiendo lo dispuesto en el Plan Nacional de Desarrollo frente a la Equidad para las Mujeres, el Ministerio creó e instaló en julio de 2019 el “Comité Sectorial para la Coordinación e implementación de la Política Pública Nacional de Equidad de Género para las Mujeres”, siendo el primer sector en cumplir esta disposición. Este Comité es la instancia encargada de coordinar a todas las entidades del sector, tanto desde el nivel técnico como el directivo, para impulsar acciones para el cierre de las brechas de género.

En consecuencia, se generó un Plan de Acción, que es la hoja de ruta en la materia. Ese Plan está compuesto por siete pilares: Fortalecimiento de la institucionalidad de género para las mujeres en Colombia; derecho de las mujeres a una vida libre de violencias; hábitat y ambiente; el cuidado, una apuesta de articulación y corresponsabilidad; participación de las mujeres en escenarios de poder y toma de decisiones, educación y empoderamiento económico para la eliminación de brechas, y transformación cultural y comunicación.

En desarrollo del plan en mención, se fortaleció la gestión del conocimiento con una perspectiva diferencial y la cualificación. A través de la realización de cursos de ONU Mujeres en temas de equidad de género, cuyos contenidos favorecen la capacidad instalada en las entidades para la corresponsabilidad con los derechos de las mujeres, 1.000 funcionarios y contratistas de las entidades que conforman el sector se capacitaron.

En ese mismo sentido, el Ministerio de Transporte, el Invías y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) están implementando desde el año pasado el sello Equipares Público, para tomar medidas específicas en favor de la igualdad de género. Se trata de un sello de igualdad de género liderado por la Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer, el Ministerio del Trabajo, el Departamento Administrativo de la Función Pública y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). A través de él se busca implementar acciones concretas que lleven a fortalecer la cultura institucional de las entidades, gracias a la incorporación y transversalización del enfoque de género.

Estas acciones ya han arrojado resultados:

- Con base en una caracterización con enfoque de género para determinar la situación de las mujeres en el ámbito laboral del sector adelantada en 2020, entendiendo la importancia de la información y los datos para impulsar políticas públicas, se evidencio que:
 - Un 47% de los cargos gerenciales en las entidades del sector estaban en cabeza de mujeres, mientras que el 53% eran para hombres. Este estudio mostró que seis de cada diez mujeres tienen tareas directivas o de asesoreamiento, una muestra de que las capacidades y los méritos de las mujeres se respaldan de manera efectiva en el sector.
 - Hay una presencia importante de mujeres jóvenes en el sector. El 14,09% de las mujeres tiene entre 20 y 29 años, y el 27,40% está en el rango etario que va de los 30 a los 39 años. Es decir, más del 40% de las mujeres del sector transporte tienen menos de 40 años. Esto es importante, pues significa que más mujeres jóvenes se están incorporando, convirtiéndose en ejemplo para las nuevas generaciones.

- El Departamento Administrativo de la Función Pública (DAFP), en el marco de la Ley de Cuotas, ubicó al Ministerio de Transporte en el primer puesto dentro de las entidades públicas con mayor porcentaje de participación de mujeres en cargos de niveles decisorios en 2020. Adicionalmente, desde la Agencia Nacional de Infraestructura se tiene documentado cuantas mujeres trabajan en las concesiones, un tema que no se media y hoy se mide.
- El sector generó la inclusión del enfoque de género en las cláusulas de contratación de los 14 proyectos que hacen parte de las Concesiones del Bicentenario de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), al igual que en los 50 proyectos de infraestructura de transporte que lidera el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) a través de los programas “Concluir y Concluir” y “Vías para la Legalidad”, con el fin de aumentar la participación de las mujeres en todas las etapas de dichos proyectos. Estos últimos programas tienen un estimado de generación de empleos de 105.000 puestos de trabajo directos de los cuales 10% deberán ser ocupados por mujeres, 5% en áreas administrativas y gerenciales y el otro 5% en áreas operativas y técnicas.
- Además, el Ministerio de Transporte generó lineamientos para incluir el enfoque de género en las etapas de prefactibilidad, construcción y operación de los Sistemas estratégicos y masivos de transporte público que se están implementando en el país. Esta nueva mirada ha permitido identificar aspectos clave a incluir en los procesos de reasentamiento, adquisición predial planes de manejo ambiental durante la ejecución de las obras y en la puesta en marcha de los sistemas, para favorecer a las mujeres.

En estos criterios también se incluye la activación de rutas de atención para casos de violencias basadas en género y sexo, la inclusión de campañas de difusión y capacitación al personal de mano de obra y en comunidades impactadas sobre acoso callejero; así como códigos de conducta de cero tolerancias contra la violencia y explotación sexual. Varias ciudades ya tienen programas en este sentido: “Ellas se mueven seguras”, desarrollado por Transcribe en Cartagena; “Cali se viste de violeta”, programa de Metro Cali en la capital del Valle, y apps para moverse seguras desarrolladas por Avante, en Pasto.

En conclusión, bajo la dirección del Ministerio de Transporte se ha avanzado sustancialmente desde este sector en términos de liderazgo femenino y equidad de género. Queda mucho camino por recorrer, lo más importante era empezar.

Perspectiva Internacional

En 2018, no se encontraron antecedentes de la participación y gestión a nivel internacional adelantada desde esta cartera ministerial hasta ese momento; en tal sentido se elaboró un diagnóstico, cuyo principal objetivo fue establecer los elementos necesarios para diseñar una línea de acción que permitiera la identificación y aprovechamiento de oportunidades en el escenario en mención, que pudieran contribuir de una manera u otra, para abordar los retos que se tenían de cara a los siguientes cuatro años.

Gracias a la gestión adelantada, el Ministerio de Transporte logró recursos que le permitieron llevar a cabo una consultoría de fortalecimiento institucional enfocada en la mejora operativa y administrativa del Ministerio; desarrollar estudios para el fortalecimiento

del transporte en Colombia con iniciativas enfocadas en vías terciarias y transporte fluvial; mejorar la infraestructura tecnológica; desarrollar documentos de carácter técnico; y no menos importante, el intercambio de experiencias para la masificación de la movilidad activa, la de cero y bajas emisiones y el fortalecimiento del enfoque de género en las políticas de transporte.

Así, en la actualidad el sector transporte cuenta con 81 proyectos de cooperación, de los cuales el 35 son liderados por el Ministerio de Transporte, seguidos en su orden por: la Agencia Nacional de Seguridad Vial con 14, la Aeronáutica Civil con 13, la Agencia Nacional de Infraestructura con 7, el Instituto Nacional de Vías con 7, Cormagdalena con 3 y la Superintendencia de Transporte con 2 proyectos. Cada uno de estos proyectos, ha dado lugar a productos necesarios para la generación de documentos de política pública con visión a largo plazo, esto, sobre la base de principios técnicos que están pensados en las necesidades propias de cada una de los territorios, entidades y cuyo único propósito es el de conectar a los colombianos y la protección de sus vidas independiente de su modo de transporte.

- **Colombia en el Foro Internacional de Transporte.** En abril de 2020 Colombia se convierte en el país número 37 en ser parte de la OCDE, gracias a lo cual se decidió empezar el proceso de acercamiento para que el país, a través del Ministerio de Transporte se volviera miembro del Foro Internacional de Transporte (ITF por su sigla en inglés), una misión nada fácil, pues se necesitaba contar con aliados, fondos y autorizaciones. Además, también se necesitaban múltiples discusiones y negociaciones con los otros países miembros para ser aceptado en esta organización. No obstante, se hizo todo lo necesario y en mayo de 2021, los ministros de transporte de los 62 estados miembros en ese momento, reunidos virtualmente para su Cumbre Anual, acordaron por unanimidad admitir a Colombia en el ITF. Así las cosas, Colombia es el cuarto estado miembro de la organización en América Latina. Los otros países miembros de la región son Argentina, Chile y México. Brasil es un país observador.

El ingreso a este foro le permite a Colombia compartir y aprender de las experiencias de los demás miembros, a través de un diálogo especializado en escenarios de intercambio y debate global. Adicional a poder intervenir en el debate internacional sobre la formulación de políticas de todos los modos de transporte, así como tener acceso al conocimiento y a la agenda de trabajo relacionado con la formulación de política. De igual manera, se puede acceder a estudios que presenta el centro de investigación de la organización en las cumbres anuales con los Ministros de Transporte y recibir información de los proyectos de investigación que se están planeando en un largo plazo.

El Ministerio de Transporte se posicionó rápidamente dentro de los demás países miembros como líder en la región, siendo la Ministra Ángela María Orozco, elegida para ser parte del Consejo de Ministros de Transporte, el cuerpo de mayor importancia en la toma de decisiones dentro del ITF. Dentro de las gestiones destacadas que se han adelantado hasta el momento, se encuentra la organización en marzo de 2022 del “Primer Dialogo Regional del Alto Nivel en Cartagena” con la participación de países de la región, el caribe y organismos como el Banco de Desarrollo de América Latina (antigua CAF) y el Banco Mundial, entre otros.

Como miembro del ITF, el Ministerio de Transporte participo de los Summit organizados por el Foro y participo de manera activa como ponente de alto nivel en varios espacios de los eventos, fortaleciendo el posicionamiento del sector en escenarios internacionales, gracias a lo cual se logró la suscripción de memorandos de entendimiento, reuniones de alto nivel y colaboración de países y organizaciones, que contribuyeron de manera importante para la consecución de proyectos para el sector.

Perspectiva Organizacional

Estructura

La estructura administrativa es el principal elemento de una organización de carácter burocrático el cual tiene una tendencia a crecer, razón por la cual debe ejercerse un control de cara a mantener una estructura equilibrada, sin mayores disfunciones y lograr una buena gestión por resultados. No obstante, de acuerdo a diferentes dinámicas sociales y económicas, las temáticas a cargo del sector transporte han continuado evolucionando desde el momento en que la estructura del Ministerio de Transporte fue revisada por última vez a través del Decreto 087 de 2011; estos cambios han requerido desde la creación, hasta el fortalecimiento de varias entidades al interior del sector, que dejaron rezagado al Ministerio de Transporte y con debilidades importantes en la articulación de las funciones del Ministerio y las funciones definidas para las entidades técnicas adscritas.

Ante esta situación se adelantaron acciones de corto y largo plazo. Las acciones de corto plazo involucraron la creación de grupos internos de trabajo al interior del Despacho del Ministro responsables por los ámbitos ambiental, de logística de transporte y TICs, temas todos que se encuentran directamente asignados al Ministro y que cobraron una relevancia significativa para el cumplimiento de la misión institucional como ya se explicó. El mismo procedimiento se aplicó en el Viceministerio de Transporte donde se hizo necesaria la creación de un grupo interno encargado de la reglamentación técnica en los temas a cargo de dicho Viceministerio.

Con visión de largo plazo, el Ministerio de Transporte, con el apoyo técnico del Banco Mundial, inició en febrero de 2020 un proyecto de fortalecimiento institucional, con el propósito de modernizar y fortalecer la institucionalidad, gobernanza y la articulación del sector. Producto de dicha iniciativa, fue posible contar con un análisis de la documentación relacionada existente al inicio del proceso, un análisis de la estructura organizacional y del modelo de procesos vigente y la identificación temas claves para el fortalecimiento del Ministerio, entre otros productos. Los resultados recibidos incorporaban tres alternativas de modificación de la estructura, no obstante, con el ánimo de alcanzar resultados para este propósito, se determinó avanzar hacia la alternativa que considerará de manera más estricta la restricción presupuestal vigente para este tipo de procesos “costo cero”.

Así, en 2021 se tuvo una primera versión del estudio técnico de rediseño organizacional del Ministerio de Transporte de acuerdo con la guía del Departamento Administrativo de la Función Pública (DAPF), al igual que los proyectos de Decretos de modificación de la estructura organizacional y de modificación de la planta del Ministerio de Transporte, los cuales fueron socializados con las organizaciones sindicales. Para estos Decretos se presentaron las solicitudes de concepto por parte del Departamento Administrativo de la Presidencia de la República (DAPRE) y de viabilidad presupuestal por parte de la Dirección

General de Presupuesto del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, las cuales a la fecha aún se encuentran en trámite.

Presupuesto

En 2018, se recibió un sector transporte cuyo presupuesto total era de 6,1 billones de pesos; así, desde el Ministerio de Transporte, como cabeza de sector, se dio prioridad a la consecución de recursos del Presupuesto General de la Nación de una manera más cercana a las necesidades del sector para los siguientes cuatro años. Producto de las acciones adelantadas, en 2022 el sector transporte ejecuta un presupuesto de 13,6 billones de pesos, que en contraste con el presupuesto de 2018, representa una variación del 123%.

Para 2018, el sector transporte contó con una asignación de recursos para inversión de 4,5 billones de pesos, en contraste en 2022 se cuenta con asignación de 11,2 billones de pesos, lo cual implicó un aumento de un 150% de los recursos asignados. Las entidades que jalonaron este crecimiento fueron Aerocivil con un crecimiento del 84% e INVIAS con un crecimiento del 141%.

Modelo Integrado de Planeación y Gestión

El Modelo Integrado de Planeación y Gestión, conocido como MIPG, es un marco de referencia para la gestión de las entidades públicas establecido por el Departamento Administrativo de la Función Pública (DAFP). Esto quiere decir que el modelo da herramientas a las entidades públicas, para dirigir, ejecutar y hacer seguimiento de sus gestiones, entre otras acciones.

En 2018, no se encontró evidencia del nivel de implementación de este modelo en el Ministerio de Transporte, razón por la cual en cumplimiento de la normatividad vigente en ese momento y a lo planteado en el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 en materia de mejorar 10 puntos porcentuales en las entidades de orden nación, en la medición de desempeño institucional FURAG, se determinó como prioritario diagnosticar el estado de avance en la implementación del modelo, pero principalmente desarrollar acciones que le permitan brindar a la ciudadanía servicios transparentes, oportunos y encaminados al cumplimiento de los objetivos trazados.

Gracias a las acciones adelantadas en desarrollo y mejoramiento de todas las políticas que integran el modelo, dentro de las cuales se destacan las realizadas en materia de participación ciudadana y fortalecimiento digital, de acuerdo con los resultados de la medición de desempeño institucional FURAG efectuada en 2022, el Ministerio de Transporte obtuvo una puntuación en la gestión de 2021 de 92,2 frente a un 74,5 obtenido en la medición efectuada en 2019 (gestión de 2018). Con este resultado se mejoró en 17,7 puntos, cumpliendo ampliamente con la meta trazada en el Plan Nacional de Desarrollo.

5. PLAN NACIONAL DE DESARROLLO Y POLÍTICAS DE LARGO PLAZO

a. Plan Nacional de Desarrollo

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.

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 (32) metas en Pactos Regionales y Transversales.

El Ministerio de Transporte tiene a su cargo siete (7) metas, de las cuales seis (6) forman parte del pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional y (1) del Pacto por la sostenibilidad: producir conservando y conservar produciendo. De estos, presentan un desempeño sobresaliente, el indicador vehículos eléctricos registrados en el RUNT y embarcaciones registradas en el modo fluvial, con un cumplimiento de 119,10% y 152,13% respectivamente.

Tabla 3: Metas del Ministerio de Transporte en el PND 2018-2022

Programa	Indicador	Meta cuatrienio	Avance cuatrienio *
A. Sectores comprometidos con la sostenibilidad y la mitigación del cambio climático	Vehículos eléctricos registrados en el RUNT	6.600	7.537
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	2.879.327**
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	15,00	17,21
	Carga transportada en el modo fluvial	7.800.000	4.777.136**
	Embarcaciones registradas en el modo fluvial	328	499
D. Prestación de servicios de transporte público de pasajeros	Ciclorred construida en sistemas de transporte cofinanciados por la Nación.	255,00	230,93
	Infraestructura vial intervenida de los sistemas de transporte público urbano cofinanciados por la Nación	1.197,16	1.157,64

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación. Elaboración propia con base en Sinergia junio de 2022.
* El avance cuantitativo de cada indicador corresponde a diferentes fechas de corte, considerando la periodicidad de medición definida para cada uno.

** Los resultados de un año, no se acumulan con los del siguiente. En este caso, se brinda mayor importancia al avance que se obtenga en el último año del cuatrienio, por lo tanto el avance de cuatrienio corresponde al corte diciembre 2021.

Frente a cada uno de estos indicadores es importante resaltar:

- **Vehículos eléctricos registrados en el RUNT (referido en la sección anterior)**

Como se mencionó en una sección más adelante, con corte a 31 de mayo de 2022, se tienen 8.128 vehículos eléctricos matriculados en el RUNT, alcanzando un avance del 131,15%. No obstante, dada la periodicidad trimestral de reporte de indicador en SINERGIA, esta cifra se verá reflejada en el reporte del mes de julio de 2022. En consecuencia, el Ministerio de Transporte superó la meta del Plan Nacional de Desarrollo de tener 6.600 vehículos eléctricos registrados en el RUNT para 2022, en 1.528 unidades.

Sobre esto vale la pena recalcar que entre 2010 y julio 2018 se registraron 2.165 vehículos eléctricos, en comparación con los 5.963 registrados entre agosto de 2018 y mayo de 2022.

- **Promedio de viajes día hábil en sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación**

El reporte incluye la sumatoria de los promedios de los siete (7) Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) actualmente en operación: SITP y TransMilenio en Bogotá y Soacha; Megabús en el Área Metropolitana Centro Occidente – AMCO en Pereira; MIO en Cali; Metrolínea en el Área Metropolitana de Bucaramanga; Transmetro en el Área Metropolitana de Barranquilla; Metroplús en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá – AMVA; Transcaribe en Cartagena.

El reporte cuantitativo corresponde al promedio nacional de los meses incluidos en la metodología de cálculo definida para el indicador (meses típicos: febrero-mayo, agosto-noviembre, no incluye meses estacionalidad/vacaciones dic-febrero, junio-julio), para vigencia completa. En consecuencia, la cifra que se toma para este reporte es la registrada para la vigencia 2021.

El promedio de viajes para el año 2021, con corte a 31 de diciembre 2021, fue de 2.879.327 viajes día. Es de resaltar que las medidas y lineamientos para atender la emergencia sanitaria durante la pandemia han generado en la operación y demanda de los sistemas de transporte público condiciones atípicas.

Por ejemplo, ante la emergencia sanitaria y las recomendaciones de la organización mundial de la salud, el Ministerio de Salud y Protección Social emitió medidas y lineamientos frente al distanciamiento preventivo en el transporte público, resoluciones 677, 1537, 2475 de 2020 y 777 de 2021 del Ministerio de Salud y Protección Social, con una serie de condiciones con el fin de evitar la propagación del virus. El estado de emergencia sanitaria y las medidas de aislamiento preventivo, desde el 19 de marzo de 2020, afectó la demanda de los SITM que en promedio cayó hasta en 83 puntos porcentuales durante el mes de abril de 2020.

No obstante, el promedio de viajes en el mes de mayo 2022 fue de 4.259.934 viajes día (dato preliminar). Al comparar el resultado de los viajes promedios día hábil para los sistemas de transportes masivos e integrados en el mes de mayo de 2021 y mayo de 2022, se observa que pasa de 1.701.643 a 4.259.934, es decir, se presentó un incremento del 150%. Sin embargo, el resultado de mayo de 2022 es 21% menor al

promedio del en el escenario PreCOVID-19 (línea base del indicador 5.400.000 viajes día).

- **Edad promedio del parque automotor de carga de la flota de vehículos con peso bruto superior a 10,5 toneladas**

De acuerdo con los cálculos realizados a partir del Sistema RUNT, la edad promedio de este parque automotor de carga se encuentra en 17,21 años; en tal sentido se ha dispuesto la implementación de acciones con el objetivo de incentivar el acceso al programa de modernización y que el mismo impacte favorablemente en la disminución de la edad del parque automotor, dentro de las cuales se destacan:

- Continuar la implementación de la estrategia de comunicaciones para incentivar el programa.
- Apoyo directo a los propietarios que tienen pendiente la culminación de trámites.
- Capacitaciones en diferentes regiones del país.
- Adelantar gestión con los potenciales beneficiarios del programa para que accedan al mismo.
- Seguimiento a la implementación de la Resolución 39495 de septiembre de 2021, por medio de la cual se amplió el plazo de validación de los tres (3) años de SOAT y RTM (Revisión técnico-mecánica) para los vehículos operativos, de 5 a 8 años, durante 10 meses, para que se puedan postular los vehículos que, durante el aislamiento obligatorio y la suspensión de términos, dejaron de cumplir la condición de vehículos operativos.
- Reducción de los tiempos en la revisión de los documentos de las postulaciones.

- **Carga transportada en el modo fluvial**

De acuerdo con el registro de salidas de toneladas de carga en todas las vías fluviales del país, informado por las inspecciones fluviales, entre enero de 2019 y diciembre de 2021 se movilizaron aproximadamente 4,7 millones de toneladas. Particularmente, este indicador se vio afectado por la puesta en marcha de la APP del Río Magdalena y las condiciones de navegabilidad del Río Magdalena y las demás vías fluviales del país.

- **Embarcaciones registradas en el modo fluvial**

Durante el cuatrienio se cuenta con 499 embarcaciones registradas para prestar servicio público de transporte fluvial, de las cuales 433 son de pasajeros y 66 son de carga. En el 2019 se registraron 280 embarcaciones; en el 2020, 35; en el 2021, 141 y en 2022, a 31 de mayo, se han registrado 43.

- **Ciclorred construida en sistemas de transporte cofinanciados por la Nación.**

El Sector transporte ha priorizado la construcción de kilómetros de ciclo infraestructura con el objetivo de promover viajes en modos sostenibles y mejorar las condiciones de integración modal entre los viajes en bicicleta y los sistemas de transporte público

cofinanciados por la nación. A 31 de mayo de 2022 se han terminado 230,93 km de ciclorred.

Actualmente, se encuentran en ejecución las obras contratadas por los entes gestores de los sistemas de transporte público cofinanciados por la nación que tienen componente de ciclo red:

- SETP de Pasto: Componente ciclorruta incluido en las obras viales Fases IV de la Carrera 27. Se avanzó en la construcción de 68 metros en esta vía.
- SITM-MIO: Troncal Oriental del sistema y Terminal de Cabecera Aguablanca.
- SETP de Santa Marta: Componente ciclorruta en obras Avenida del Río Tramo 2 Calle 30 (Carrera 9 - Carrera 12) y Tramo 5 Calle 30 (Carrera 17A - Carrera 20A).
- Troncales Alimentadoras de la Primera Línea de Metro de Bogotá (Av. 68 y Ciudad de Cali).

- **Infraestructura vial intervenida de los sistemas de transporte público urbano cofinanciados por la Nación**

El indicador mide la ejecución acumulada de kilómetros de infraestructura vial intervenida a través de la implementación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) cofinanciados por la Nación. A 31 de mayo de 2022 se han terminado 1,157.64 km.

Las obras que se encuentran en ejecución con intervención vial contratadas por los entes gestores de los sistemas de transporte público cofinanciados por la nación son:

- SETP de Popayán: Rehabilitación vías rutas del sistema - grupo vías Tramo 6.
- SETP de Santa Marta: Avenida del Río Tramo 3 -entre Avenida ferrocarril y Carrera 19; Tramo 2 Calle 30 – entre Carrera 9 y Carrera 12; y Tramo 5 Calle 30 -entre Carrera 17A y Carrera 20ª.
- SITM-MIO de Cali: Troncal Oriental – Tramos I y II.
- SITM-Metroplús: Obras Fase I y Obras Complementarias, Tramo 4a Fase 1 – B y Parque Vial.
- SETP de Pasto: Carrera 27 – Fase IV. - SITM-Transmilenio en Soacha Fases II y III.
- Troncales Alimentadoras de la Primera Línea de Metro de Bogotá (Av. 68 y Ciudad de Cali).

b. Políticas de mediano y largo plazo.

Se presentan las políticas de mediano y largo plazo pendientes y su avance de ejecución para el cierre de la vigencia. La información presentada es un consolidado de los reportes que se realizan a través del aplicativo web SisCONPES 2.0 para cada una de las vigencias, estos reportes responden a las acciones concertadas en los Planes de Acción y Seguimiento PAS.

Para el **segundo semestre del 2018** se presentaron un total de 37 acciones a cargo del Ministerio de Transporte, de las cuales se logró un avance promedio de 71,4%.

Tabla 4: Políticas de mediano y largo plazo, 2018 – II semestre

Ministerio de Transporte						
Documento CONPES ^(a)		Al día	Sin reporte	Atrasada	Sin aprobación	En alerta
Estado de avance de los documentos CONPES 2018-2						
3739	Estrategia de Desarrollo Integral de la región del Catatumbo	2	0	0	0	0
3744	Política portuaria para un país más moderno	6	0	2	0	0
3758	Plan para restablecer la navegabilidad del río Magdalena	2	2	0	0	0

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación. Elaboración propia con base en SisCONPES

Para el **primer semestre del 2019**, se presentaron un total de 41 acciones a cargo del Ministerio de Transporte, de las cuales se logró un avance promedio de 74,4%.

Tabla 5: Políticas de mediano y largo plazo, 2019 – I semestre

Ministerio de Transporte						
Documento CONPES ^(a)		Al día	Sin reporte	Atrasada	Sin aprobación	En alerta
Estado de avance de los documentos CONPES 2019-1						
3739	Estrategia de Desarrollo Integral de la región del Catatumbo	2	0	0	0	0
3744	Política portuaria para un país más moderno	8	0	0	0	0
3758	Plan para restablecer la navegabilidad del río Magdalena	2	2	0	0	0
3759	Lineamientos de política para la modernización del transporte automotor de carga y declaratoria de importancia estratégica del programa de reposición y renovación del parque automotor de carga	4	0	0	0	0
3760	Proyectos viales bajo el esquema de asociaciones público privadas: cuarta generación de concesiones viales	2	0	0	0	0
3797	Política para el desarrollo integral de la Orinoquía: Atillanura-Fase 1	2	0	0	0	0
3799	Estrategia para el desarrollo integral del departamento del Cauca	1	0	0	0	0
3819	Política Nacional para la Consolidación del Sistema de Ciudades	4	0	1	0	0

Ministerio de Transporte						
Documento CONPES ^(a)	Al día	Sin reporte	Atrasada	Sin aprobación	En alerta	
Estado de avance de los documentos CONPES 2019-1						
3857	Lineamientos de política para la gestión de la red terciaria	1	0	0	3	0
3868	Política de gestión del riesgo asociado al uso de sustancias químicas	0	0	0	2	0

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación. Elaboración propia con base en SisCONPES

Para el segundo semestre del 2019, se presentaron un total de 41 acciones a cargo del Ministerio de Transporte, de las cuales se logró un avance promedio de 79%.

Tabla 6: Políticas de mediano y largo plazo, 2019 – II semestre

Ministerio de Transporte						
Documento CONPES ^(a)	Al día	Sin reporte	Atrasada	Sin aprobación	En alerta	
Estado de avance de los documentos CONPES 2019-2						
3739	Estrategia de Desarrollo Integral de la región del Catatumbo	2	0	0	0	0
3744	Política portuaria para un país más moderno	7	0	1	0	0
3758	Plan para restablecer la navegabilidad del río Magdalena	2	0	1	1	0
3760	Proyectos viales bajo el esquema de asociaciones público privadas: cuarta generación de concesiones viales	2	0	0	0	0
3797	Política para el desarrollo integral de la Orinoquía: Altillanura-Fase 1	1	0	1	0	0
3799	Estrategia para el desarrollo integral del departamento del Cauca	1	0	0	0	0
3857	Lineamientos de política para la gestión de la red terciaria	1	0	3	0	0
3944	Estrategia para el Desarrollo Integral del Departamento de La Guajira y sus pueblos indígenas	2	0	0	0	0
3759	Lineamientos de política para la modernización del transporte automotor de carga y declaratoria de importancia estratégica del programa de reposición y renovación del parque automotor de carga	1	0	2	1	0
3819	Política Nacional para la Consolidación del Sistema de Ciudades	2	0	2	1	0
3868	Política de gestión del riesgo asociado al uso de sustancias químicas	0	0	2	0	0

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación. Elaboración propia con base en SisCONPES

Para el **primer semestre del 2020**, se presentaron un total de 74 acciones a cargo del Ministerio de Transporte, de las cuales se logró un avance promedio de 69,1%.

Tabla 7: Políticas de mediano y largo plazo, 2020 – I semestre

Ministerio de Transporte						
Documento CONPES ^(a)		Al día	Sin reporte	Atrasada	Sin aprobación	En alerta
Estado de avance de los documentos CONPES 2020-1						
3739	Estrategia de Desarrollo Integral de la región del Catatumbo	2	0	0	0	0
3744	Política portuaria para un país más moderno	7	0	1	0	0
3758	Plan para restablecer la navegabilidad del río Magdalena	3	0	0	1	0
3760	Proyectos viales bajo el esquema de asociaciones público privadas: cuarta generación de concesiones viales	2	0	0	0	0
3797	Política para el desarrollo integral de la Orinoquía: Atillanura-Fase 1	1	0	1	0	0
3799	Estrategia para el desarrollo integral del departamento del Cauca	1	0	0	0	0
3857	Lineamientos de política para la gestión de la red terciaria	1	0	3	0	0
3944	Estrategia para el Desarrollo Integral del Departamento de La Guajira y sus pueblos indígenas	2	0	0	0	0
3759	Lineamientos de política para la modernización del transporte automotor de carga y declaratoria de importancia estratégica del programa de reposición y renovación del parque automotor de carga	1	0	3	0	0
3819	Política Nacional para la Consolidación del Sistema de Ciudades	3	0	1	1	0
3868	Política de gestión del riesgo asociado al uso de sustancias químicas	0	0	0	2	0
3896	Seguimiento de la política nacional de transporte urbano y masivo: lineamientos para redistribución de componentes cofinanciables de los SETP	2	0	1	0	0
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	3	0	4	0	0

Ministerio de Transporte						
Documento CONPES ^(a)		Al día	Sin reporte	Atrasada	Sin aprobación	En alerta
Estado de avance de los documentos CONPES 2020-1						
	transporte masivo – Soacha fases II y III					
3900	Apoyo del Gobierno nacional al Sistema de trans- porte público de Bogotá y declaratoria de importancia estratégica del proyecto Primera Línea de Metro–tramo 1	2	0	1	0	0
3902	Declaratoria de importancia estratégica del proyecto RegioTram de Occidente	1	0	0	1	0
3934	Política de Crecimiento Verde	2	0	2	1	1
3943	Política para el mejoramiento de la calidad del aire	0	0	0	5	0
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	0	0	0	0
3947	Estrategias de actuación y coordinación para reducir las afectaciones ante la eventual ocurrencia de un fenómeno de variabilidad climática: El Niño 2018-2019	1	0	0	0	0
3963	Política para la Modernización del Sector Trans- porte Automotor de Carga	3	0	4	0	0
3982	Política Nacional Logística	1	0	11	19	1
3991	Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional.	0	11	0	0	0
3993	Concepto favorable al patrimonio autónomo fon- do DIAN para Colombia (FDC) para la contratación de operaciones de crédito público externo con la banca multilateral hasta por la suma de USD 250 millones, o su equivalente en otras monedas, y a la nación para el otorgamiento de la respectiva garantía para financiar el programa de apoyo a la	0	1	0	0	0

Ministerio de Transporte						
Documento CONPES ^(a)		Al día	Sin reporte	Atrasada	Sin aprobación	En alerta
Estado de avance de los documentos CONPES 2020-1						
	modernización de la dirección de impuestos y aduanas nacionales (DIAN), y declaración de importancia estratégica de los aportes que la nación proyecta realizar al programa de apoyo a la modernización de la DIAN.					
s161	Equidad de género para las mujeres	3	0	0	0	0
s166	Política pública de discapacidad e inclusión social	3	0	0	0	0

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación. Elaboración propia con base en SisCONPES

Nota: La “s” denota Documento CONPES Social

Para el **segundo semestre del 2020**, se presentaron un total de 81 acciones a cargo del Ministerio de Transporte, de las cuales se logró un avance promedio de 80%.

Tabla 8: Políticas de mediano y largo plazo, 2020 – II semestre

Ministerio de Transporte						
Documento CONPES ^(a)		Al día	Sin reporte	Atrasada	Sin aprobación	En alerta
Estado de avance de los documentos CONPES 2020-2						
3739	Estrategia de Desarrollo Integral de la región del Catatumbo	2	0	0	0	0
3744	Política portuaria para un país más moderno	8	0	0	0	0
3758	Plan para restablecer la navegabilidad del río Magdalena	3	0	1	0	0
3759	Lineamientos de política para la modernización del transporte automotor de carga y declaratoria de importancia estratégica del programa de reposición y renovación del parque automotor de carga	1	3	0	0	0
3760	Proyectos viales bajo el esquema de asociaciones público privadas: cuarta generación de concesiones viales	2	0	0	0	0
3797	Política para el desarrollo integral de la Orinoquía: Altillanura-Fase 1	1	0	1	0	0

Ministerio de Transporte						
Documento CONPES ^(a)		Al día	Sin reporte	Atrasada	Sin aprobación	En alerta
Estado de avance de los documentos CONPES 2020-2						
3799	Estrategia para el desarrollo integral del departamento del Cauca	1	0	0	0	0
3819	Política Nacional para la Consolidación del Sistema de Ciudades	3	0	2	0	0
3857	Lineamientos de política para la gestión de la red terciaria	1	0	4	0	0
3868	Política de gestión del riesgo asociado al uso de sustancias químicas	0	0	2	0	0
3896	Seguimiento de la política nacional de transporte urbano y masivo: lineamientos para redistribución de componentes cofinanciables de los SETP	1	0	2	0	0
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	0	4	0	0
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	2	0	1	0	0
3902	Declaratoria de importancia estratégica del proyecto RegioTram de Occidente	2	0	0	0	0
3934	Política de Crecimiento Verde	3	1	1	1	0
3943	Política para el mejoramiento de la calidad del aire	1	2	1	1	0
3944	Estrategia para el Desarrollo Integral del Departamento de La Guajira y sus pueblos indígenas	2	0	0	0	0
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	1	0	0	0	0

Ministerio de Transporte						
Documento CONPES ^(a)		Al día	Sin reporte	Atrasada	Sin aprobación	En alerta
Estado de avance de los documentos CONPES 2020-2						
	hacen parte las troncales alimentadoras de la Avenida 68 y Avenida Ciudad de Cali					
3947	Estrategias de actuación y coordinación para reducir las afectaciones ante la eventual ocurrencia de un fenómeno de variabilidad climática: El Niño 2018-2019	1	0	0	0	0
3963	Política para la Modernización del Sector Transporte Automotor de Carga	3	0	2	2	0
3982	Política Nacional Logística	9	0	19	3	0
3991	Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional.	2	0	4	4	0
4003	Declaración de importancia estratégica del proyecto Metro Ligerero de la Avenida 80 en Medellín.	1	0	0	0	0
4017	Declaración de importancia estratégica del proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público De Ibagué.	1	0	0	0	0
4018	Declaración de importancia estratégica del Proyecto Sistema Integrado de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros para Santiago de Cali: troncal oriental.	1	0	0	0	0
s161	Equidad de género para las mujeres	3	0	0	0	0
s166	Política pública de discapacidad e inclusión social	3	0	0	0	0

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación. Elaboración propia con base en SisCONPES

Nota: La "s" denota Documento CONPES Social

Para el primer semestre del 2021, se presentaron un total de 87 acciones a cargo del Ministerio de Transporte, de las cuales se logró un avance promedio de 76%.

Tabla 9: Políticas de mediano y largo plazo, 2021 – I semestre

Ministerio de Transporte						
Documento CONPES ^(a)	Al día	Sin reporte	Atrasada	Sin aprobación	En alerta	
Estado de avance de los documentos CONPES 2021-1						
3739	Estrategia de Desarrollo Integral de la región del Catatumbo	2	0	0	0	0
3744	Política portuaria para un país más moderno	8	0	0	0	0
3758	Plan para restablecer la navegabilidad del río Magdalena	4	0	0	0	0
3759	Lineamientos de política para la modernización del transporte automotor de carga y declaratoria de importancia estratégica del programa de reposición y renovación del parque automotor de carga	1	3	0	0	0
3760	Proyectos viales bajo el esquema de asociaciones público privadas: cuarta generación de concesiones viales	2	0	0	0	0
3797	Política para el desarrollo integral de la Orinoquía: Altillanura-Fase 1	1	0	1	0	0
3799	Estrategia para el desarrollo integral del departamento del Cauca	1	0	0	0	0
3819	Política Nacional para la Consolidación del Sistema de Ciudades	3	0	2	0	0
3857	Lineamientos de política para la gestión de la red terciaria	1	0	3	1	0
3868	Política de gestión del riesgo asociado al uso de sustancias químicas	0	0	1	1	0
3896	Seguimiento de la política nacional de transporte urbano y masivo: lineamientos para redistribución de componentes cofinanciables de los SETP	2	1	0	0	0
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	0	4	0	0
3900	Apoyo del Gobierno nacional al Sistema de transporte público de Bogotá y declaratoria de	3	0	0	0	0

Ministerio de Transporte						
Documento CONPES ^(a)		Al día	Sin reporte	Atrasada	Sin aprobación	En alerta
Estado de avance de los documentos CONPES 2021-1						
	importancia estratégica del proyecto Primera Línea de Metro–tramo 1					
3902	Declaratoria de importancia estratégica del proyecto RegioTram de Occidente	2	0	0	0	0
3934	Política de Crecimiento Verde	4	0	2	0	0
3943	Política para el mejoramiento de la calidad del aire	3	2	0	0	0
3944	Estrategia para el Desarrollo Integral del Departamento de La Guajira y sus pueblos indígenas	2	0	0	0	0
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	0	0	0	0
3947	Estrategias de actuación y coordinación para reducir las afectaciones ante la eventual ocurrencia de un fenómeno de variabilidad climática: El Niño 2018-2019	1	0	0	0	0
3963	Política para la Modernización del Sector Transporte Automotor de Carga	4	0	3	1	1
3982	Política Nacional Logística	14	0	9	2	6
3991	Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional.	6	1	2	6	0
4003	Declaración de importancia estratégica del proyecto Metro Ligero de la Avenida 80 en Medellín.	2	0	0	0	0
4017	Declaración de importancia estratégica del proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público De Ibagué.	2	0	0	0	0
4018	Declaración de importancia estratégica del Proyecto Sistema Integrado de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros para Santiago de Cali: troncal oriental.	2	0	0	0	0

Ministerio de Transporte						
Documento CONPES ^(a)		Al día	Sin reporte	Atrasada	Sin aprobación	En alerta
Estado de avance de los documentos CONPES 2021-1						
4021	Política Nacional para el Control de la Deforestación y la Gestión Sostenible de los Bosques	1	0	0	1	0
s161	Equidad de género para las mujeres	3	0	0	0	0
s166	Política pública de discapacidad e inclusión social	3	0	0	0	0

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación. Elaboración propia con base en SisCONPES

Nota: La “s” denota Documento CONPES Social

Para el **segundo semestre del 2021**, se presentaron un total de 83 acciones a cargo del Ministerio de Transporte

Tabla 11: Políticas de mediano y largo plazo, 2021 – II semestre

Ministerio de Transporte						
Documento CONPES ^(a)		Al día	Sin reporte	Atrasada	Sin aprobación	En alerta
Estado de avance de los documentos CONPES 2021-2						
758	Plan para restablecer la navegabilidad del río Magdalena	0	0	1	0	0
3797	Política para el desarrollo integral de la Orinoquía: Altillanura-Fase 1	0	0	1	0	
3819	Política Nacional para la Consolidación del Sistema de Ciudades	0	0	1	0	1
3857	Lineamientos de política para la gestión de la red terciaria	1	0	3	0	0
3868	Política de gestión del riesgo asociado al uso de sustancias químicas	2	0	0	0	0
3896	Seguimiento de la política nacional de transporte urbano y masivo: lineamientos para redistribución de componentes cofinanciables de los SETP	1	0	0	1	0
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	0	0	4	0	0

Ministerio de Transporte						
Documento CONPES ^(a)		Al día	Sin reporte	Atrasada	Sin aprobación	En alerta
Estado de avance de los documentos CONPES 2021-2						
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	0	0	0	0
3902	Declaratoria de importancia estratégica del proyecto RegioTram de Occidente	1	0	0	0	0
3934	Política de Crecimiento Verde	3	0	1	1	0
3943	Política para el mejoramiento de la calidad del aire	0	0	0	1	3
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	0	0	0	0
3963	Política para la Modernización del Sector Transporte Automotor de Carga	3	0	0	2	0
3982	Política Nacional Logística	24	0	0	7	0
3991	Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional.	8	2	0	3	0
4003	Declaración de importancia estratégica del proyecto Metro Liger de la Avenida 80 en Medellín.	1	0	0	0	0
4017	Declaración de importancia estratégica del proyecto Sistema Estratégico de Transporte Público De Ibagué.	1	0	0	0	0
4018	Declaración de importancia estratégica del Proyecto Sistema Integrado de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros para Santiago de Cali: troncal oriental.	1	0	0	0	0
4021	Política Nacional para el Control de la Deforestación y la Gestión Sostenible de los Bosques	2	0	0	0	0
4046	Política Pública para el Desarrollo de Distrito Especial de Santa Cruz de Mompox, Patrimonio turístico, Cultural e Histórico de	1	0	0	0	0

Ministerio de Transporte					
Documento CONPES ^(a)	Al día	Sin reporte	Atrasada	Sin aprobación	En alerta
Estado de avance de los documentos CONPES 2021-2					
Colombia, a través del impulso de sus condiciones características.					

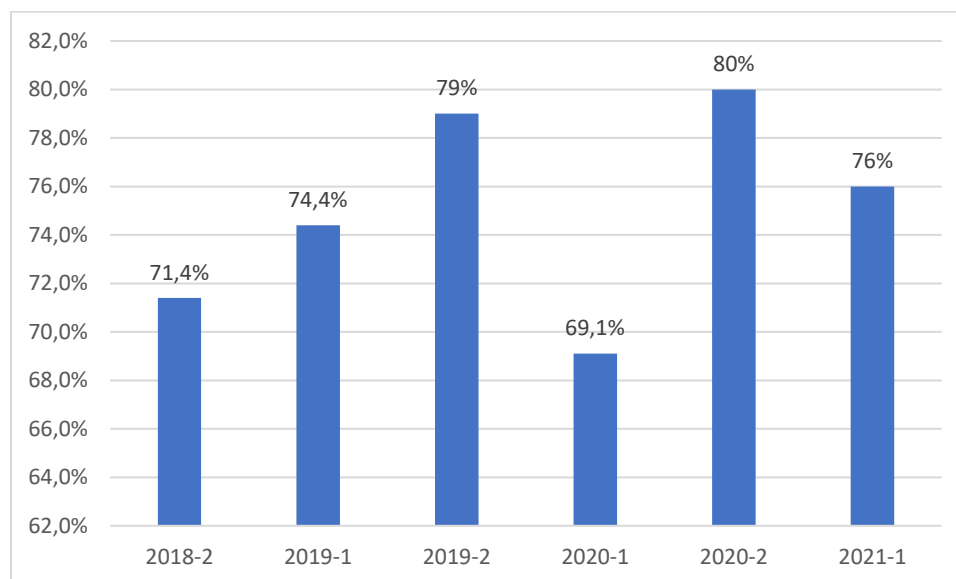
Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación. Elaboración propia con base en SisCONPES

Es importante señalar que aquellas acciones que presentan algún tipo de atraso, dicho rezago está relacionado con:

- Tiempos de cumplimiento: no se están llevando a cabo los tiempos que se encuentran registrados en el documento PAS (Planes de Acción y Seguimiento)
- Cumplimiento de hitos: las actividades que se han realizado no llevado al cumplimiento de los hitos haciendo que se generen rezagos, estos incumplimientos pueden darse por factores externo como internos.

Cabe señalar que desde el 2018-II a 2021-I, en el Ministerio de Transporte ha tenido un progreso positivo frente al avance de las metas anuales, durante estas vigencias.

Gráfica 1: Avance de metas anuales del Ministerio de Transporte, 2018 I – 2021 I



Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación. Elaboración propia con base en SisCONPES

6. 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 Recaudo %
VIGENCIA FISCAL 2018			
Aportes de la Nación			
Recursos Propios			
Otras fuentes de recurso	\$ 23.836	\$ 21.913	92

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

Ingresos			
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	\$ 23.836	\$ 23.746	99,6

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

Ingresos			
Concepto del Ingreso	Valor Presupuestado (Millones de pesos)	Valor Recaudado (Millones de pesos)	Porcentaje de Recaudo
VIGENCIA FISCAL 2020			
Aportes de la Nación			
Recursos Propios			
Otras fuentes de recurso	\$ 24.458	\$19.636	80

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaría 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 2021			
Aportes de la Nación			
Recursos Propios			
Otras fuentes de recurso	\$ 25.192	\$ 27.310	108

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaría 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 2022*			
Aportes de la Nación			
Recursos Propios			
Otras fuentes de recurso	\$ 28.845	\$ 11.961	41*

(*) Información con corte a 31 de mayo

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaría 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 Recaudado
VIGENCIA FISCAL 2018			
Aportes de la Nación			
Recursos Propios			
Otras fuentes de recurso	\$ 4.031	\$ 4.494	111

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaría 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 Recaudado
VIGENCIA FISCAL 2019			
Aportes de la Nación			
Recursos Propios			
Otras fuentes de recurso	\$ 4.796	\$ 7.582	158

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaría 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 2020			
Aportes de la Nación			
Recursos Propios			
Otras fuentes de recurso	\$ 7.809	\$ 6.308	81

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaría 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 2021			
Aportes de la Nación			
Recursos Propios			
Otras fuentes de recurso	\$ 8.044	\$ 8.304	103

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaría 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 2022*			
Aportes de la Nación			
Recursos Propios			
Otras fuentes de recurso	\$ 8.771	\$ 3.934	45*

(*) Información con corte a 31 de mayo

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaría 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 presupuesto general 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 – Secretaría 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 – Secretaría 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
Inversión	\$ 193.718	\$ 192.495
Otros Conceptos		

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

VIGENCIA FISCAL 2021		
Gastos		
Concepto del Gasto	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 – Secretaría General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

VIGENCIA FISCAL 2022*		
Gastos		
Concepto del Gasto	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 – Secretaría 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 Solano -Caquetá	\$ 419	\$ 418
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 – Secretaría 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 – Secretaría 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 – Secretaría 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
Inversión	105.517	1.416	1,34
Total	105.521	1.416	1,34

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaría 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 subsidio sobre tasa a la gasolina	2.954	2.954	100%
Total	3.189	3.189	100%

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaría 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 – Secretaría 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 – Secretaría 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 – Secretaría 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 – Secretaría 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 – Secretaría 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 enmarcada 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 – Secretaría 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 – Secretaría 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 – Secretaría 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 Traslados DTN)	854.448
Resultado No Operacional	275.145
Resultado Neto	3.541

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaría 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 Traslados DTN)	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 – Secretaría General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

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

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 – Secretaría General. Elaboración propia con base en Sistema SAE/SAI

VIGENCIA FISCAL 2019	
CONCEPTO	VALOR
	(en millones de pesos)
TERRENOS	38.546
EDIFICACIONES	20.102
CONSTRUCCIONES EN CURSO	-
MAQUINARIA Y EQUIPO	103
EQUIPO DE TRANSPORTE, TRACCION Y ELEVACION	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 – Secretaría General. Elaboración propia con base en Sistema SAE/SAI.

VIGENCIA FISCAL 2020	
CONCEPTO	VALOR
	(en millones de pesos)
TERRENOS	38.546
EDIFICACIONES	20.719
CONSTRUCCIONES EN CURSO	-
MAQUINARIA Y EQUIPO	88
EQUIPO DE TRANSPORTE, TRACCION Y ELEVACION	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 – Secretaría General. Elaboración propia con base en Sistema SAE/SAI.

VIGENCIA FISCAL 2021	
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	4.176
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 – Secretaría 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 – Secretaría General. Elaboración propia con base en Sistema SAE/SAI.

c. Relación de obras inconclusas

De acuerdo con el último reporte mensual a la DIARI-CGR, el Ministerio de Transporte no cuenta con obras inconclusas.

6.2 Talento Humano

El Ministerio de Transporte cuenta con una estructura y planta de personal aprobadas desde el año 2011 de mediante los Decretos 087 y 088 respectivamente. En tal sentido se aprobaron 745 empleos de los cuales se tienen provistos al 31 de mayo de 2022, 536 empleos de la siguiente forma:

Tabla 20: Planta de personal por denominación y nivel

DEPENDENCIAS	FUNCIONARIOS
Subdirección Administrativa y Financiera	68
Inspecciones Fluviales	47
Subdirección de Talento Humano	42
Despacho del Ministro	36
Secretaría General	30
Dirección de Transporte y Tránsito	23
Subdirección de Transporte	21
Dirección de Infraestructura	20
Oficina Asesora Jurídica	20
D.T. Cundinamarca	19
Subdirección de Tránsito	16
D.T. Atlántico	13
D.T. Antioquia	11
D.T. Santander	11
D.T. Valle	11
Despacho del Viceministro de Transporte	11
Oficina de Regulación Económica	10
D.T. Norte de Santander	9
D.T. Tolima	9
D.T. Cesar	8
D.T. Huila	8
D.T. Magdalena	8
D.T. Nariño	8
Oficina de Control Interno	8
D.T. Bolívar	7
D.T. Boyacá	7
D.T. Caldas	7
D.T. Córdoba	7
D.T. Risaralda	7
Despacho del Viceministro de Infraestructura	7
D.T. Meta	6
Oficina Asesora de Planeación	6
D.T. Cauca	5
D.T. Guajira	5
D.T. Quindío	5
Total	536

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaría General. Elaboración propia

A continuación, se presenta el detalle de la planta de personal permanente y temporal de la Entidad:

Tabla 21: Detalle de planta personal permanente y temporal

CONCEPTO	NUMERO TOTAL DE CARGOS DE LA PLANTA	NUMERO DE CARGOS PROVISTOS	NUMERO DE CARGOS VACANTES
CARGOS DE LIBRE NOMBRAMIENTO Y REMOCION			
• A la fecha de inicio de la gestión	95	93	2
• A la fecha de finalización de gobierno	95	91	4
• Variación porcentual		-2.11%	-2.11%
CARGOS DE CARRERA ADMINISTRATIVA			
• A la fecha de inicio de la gestión	745	618	127
• A la fecha de finalización de gobierno	745	536	209
• Variación porcentual		-13.26%	-64.56%

Fecha de corte: 31 de mayo 2022

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia

a. Concursos

El Ministerio de Transporte desde agosto del 2018 a mayo del 2022 ha realizado dos concursos de méritos, modalidad abierta y de ascenso, que se relacionan a continuación:

Tabla 22: Total vacantes por concurso de méritos

Concurso	Total Vacantes
Méritos 2020	125
Merito 2022	109

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General. Elaboración propia

1. CONCURSO DE MÉRITOS 2020:

NOMBRE: Entidades de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional y Corporaciones Autónomas Regionales 2020 Procesos de Selección No. 1419 a 1460 de 2020, mediante el cual se ofertaron 125 empleos de los cuales son en la modalidad de ascenso y 85 abiertos.

En el siguiente cuadro se relacionan estos 125 empleos:

Tabla 23: Concurso de méritos 2020

DEPENDENCIA	TOTAL GENERAL	TIPO DE CONCURSO
DIRECCION DE INFRAESTRUCTURA	6	As: profesionales Ab: Técnico y Asistencial

DEPENDENCIA	TOTAL GENERAL	TIPO DE CONCURSO
DIRECCION DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO	4	As: profesionales Ab: Técnico y Asistencial
DIRECCIONES TERRITORIALES	42	As: 1 pro esp. 6 pro uní. Ab: 13 pro uní. Técnico y Asistencial
GRUPO DE REGULACION	1	Ascenso.
GRUPO DE TECNOLOGIAS	1	Ascenso.
GRUPO MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE	1	Abierto
INSPECCIONES FLUVIALES	15	As: 3 pro uní. Ab: 2 pro uní. Técnico y Asistencial
OFICINA ASESORA DE JURIDICA	5	As: 2 pro esp. Ab: 1 pro esp. 1 pro uní. 1 Asis
OFICINA ASESORA DE PLANEACION	2	As: 1 pro uní. Ab: 1 pro uní.
OFICINA DE CONTROL INTERNO	1	Abierto
OFICINA DE REGULACION ECONOMICA	1	Abierto
SECRETARIA GENERAL	7	Abierto.
SUBDIRECCION ADM. Y FINANCIERA	20	As: profesionales Ab: Técnico y Asistencial
SUBDIRECCION DE TRANSITO	3	As: profesionales Ab: Asistencial
SUBDIRECCION DE TRANSPORTE	6	As: profesionales Ab: Técnico
SUBDIRECCION DEL TALENTO HUMANO	9	As: 1 pro esp. 2 pro uní. Ab: 1 pro uní. Técnico y Asistencial
Total general	125	

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaría General. Elaboración propia

A continuación se describe la línea de tiempo de este proceso:

- 1- Finalización de evaluación del concurso: junio 10
- 2- Capacitación Comisión de personal para estudio de lista de elegibles y solicitudes de exclusión: junio 17 al 28
- 3- Entrega de lista de elegibles para estudio por parte de la CNSC: Julio 11
- 4- Entrega a la CNSC de los casos de solicitud de exclusión de lista de elegibles: 19 de julio
- 5- Estudio y entrega de resultados de solicitud de exclusiones: Julio 29
- 6- Entrega listado oficial de lista de elegibles al Ministerio de Transporte: agosto 10
- 7- Inicio notificación Ministerio de Transporte a ganadores concurso: agosto 24
- 8- Inicio posesiones: 12 de septiembre de 2022

2. CONCURSO DE MÉRITOS 2022:

NOMBRE: Entidades del Orden Nacional 2022

1. Publicación del proceso de selección en la página web de la CNSC y publicación de Acuerdos y Anexo el 18/03/2022

La relación de empleos en concurso es la siguiente:

Tabla 24: Concurso de méritos 2022

DEPENDENCIA	TOTAL GENERAL	TIPO DE CONCURSO
DIRECCION DE INFRAESTRUCTURA	11	As: profe Esp 4
DIRECCION DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO	11	As: profe Esp 3
DIRECCIONES TERRITORIALES	21	As: profe Esp 2 Pro Uní 2
GRUPO DE ATENCION AL CIUDADANO	1	Abierto
GRUPO DE LOGISTICA	2	As: profe Esp 1
GRUPO DE TECNOLOGIAS	2	As: profe Esp 1
GRUPO ESTRATEGICO DE COMUNICACIONES	2	Abierto
INSPECCIONES FLUVIALES	10	As: profe Esp 1 Pro Uní 1
OFICINA ASESORA DE JURIDICA	2	As: profe Esp 1
OFICINA ASESORA DE PLANEACION	5	As: profe Esp 2
OFICINA DE CONTROL INTERNO	4	As: profe Esp 2
SECRETARIA GENERAL - GRUPO DE CONTRATOS	1	Abierto.
SECRETARÍA GENERAL - GRUPO CONTROL DISCIPLINARIO INTERNO	1	As: profe Esp 1
SUBDIRECCION ADM. Y FINANCIERA	9	As: profe Esp 1 Pro Uní 2
SUBDIRECCION DE TRANSITO	4	As: profe Esp 2
SUBDIRECCION DE TRANSPORTE	9	As: profe Esp 1
SUBDIRECCION DEL TALENTO HUMANO	14	As: profe Esp 4 Pro Uní 1
Total general	109	

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaría General. Elaboración propia

A continuación se describe la línea de tiempo de este proceso:

- 1- Publicación Oferta Pública de Empleos de Carrera: junio 08 de 2022
- 2- Venta de PINES para concurso abierto: junio 16
- 3- Cierre de venta pines concurso abierto: Julio 22
- 4- Entrega ejes temáticos concurso: Julio 15
- 5- Inicio venta pines concurso abierto: Julio 25
- 6- Cierre de ventas pines concurso abierto: agosto 31
- 7- Apertura Licitación operador pruebas concurso: agosto 1
- 8- Evaluaciones antecedentes: diciembre 15 de 2022
- 9- Pruebas escritas: mayo 28 de 2023
- 10- Evaluación experiencia: agosto 30 de 2023
- 11- Listas oficiales: noviembre 30 de 2023

12- Lista de elegibles: Marzo de 2024

6.3 Contratación:

A continuación, se relacionan los contratos celebrados en ejecución y finalizados de acuerdo con los objetos y las diferentes modalidades de contratación.

Tabla 25: Contratación por modalidad, 2018-2022

2018 (SECOP II – TVEC)	
MODALIDAD DE CONTRATACIÓN	CANTIDAD
Contratación directa	219
Contratación régimen especial	7
Licitación pública	1
Mínima cuantía	9
Selección Abreviada de Menor Cuantía	5
Acuerdo Marco de Precios	38
Total general	279

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaría General.

Elaboración propia con base en SECOP II y Tienda Virtual del Estado Colombiano

2019 (SECOP I – TVEC)	
MODALIDAD DE CONTRATACION	CANTIDAD
Contratación Directa (Ley 1150 de 2007)	231
Contratos y convenios con más de dos partes	3
Licitación Pública	1
Régimen Especial	5
Acuerdo Marco de Precios	82
Total general	322

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaría General.

Elaboración propia con base en SECOP II y Tienda Virtual del Estado Colombiano

2019 (SECOP II)	
MODALIDAD DE CONTRATACION	CANTIDAD
Concurso de méritos abierto	3
Contratación directa	211
Contratación régimen especial	44
Licitación pública	2
Mínima cuantía	16
Selección Abreviada de Menor Cuantía	3
Selección abreviada subasta inversa	16
Total general	295

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaría General.

Elaboración propia con base en SECOP II y Tienda Virtual del Estado Colombiano

AÑO 2020	
MODALIDAD DE CONTRATACION	CANTIDAD
Concurso de méritos abierto	1
Contratación directa	485
Contratación régimen especial	69
Contratación régimen especial (con ofertas)	4
Licitación pública	1
Mínima cuantía	9
Selección Abreviada de Menor Cuantía	1
Selección Abreviada Menor Cuantía Sin Manifestación Interés	1
Selección abreviada subasta inversa	8
Acuerdo Marco de Precios	87
Total general	666

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General.

Elaboración propia con base en SECOP II y Tienda Virtual del Estado Colombiano

AÑO 2021	
MODALIDAD DE CONTRATACION	CANTIDAD
Concurso de méritos abierto	1
Contratación directa	675
Contratación régimen especial	4
Licitación pública	1
Mínima cuantía	9
Selección Abreviada de Menor Cuantía	1
Selección abreviada subasta inversa	10
Acuerdo Marco de Precios	54
Total general	755

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaria General.

Elaboración propia con base en SECOP II y Tienda Virtual del Estado Colombiano

AÑO 2022	
MODALIDAD DE CONTRATACION	CANTIDAD
Concurso de Méritos Abierto	1
Contratación directa	560
Contratación régimen especial	22
Contratación régimen especial (con ofertas)	1
Licitación pública	1
Mínima cuantía	6
Selección abreviada subasta inversa	4
Acuerdos Marco de Precios	27
Total general	622

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaría General.
Elaboración propia con base en SECOP II y Tienda Virtual del Estado Colombiano

En el anexo 4 se encuentran detallados los procesos de contratación, obtenida de los datos abiertos de la plataforma SECOP I, SECOP II y TVEC.

6.4 Créditos externos en ejecución:

El Ministerio de Transporte cuenta con 6 créditos en ejecución, de los cuales 4 son con el Banco Interamericano de Desarrollo (BD), 1 con el Banco Interamericano de Reconstrucción y Fomento (BIRF) y 1 con el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF). A continuación, se relaciona el detalle:

Tabla 26: Relación de créditos externos en ejecución

NOMBRE PROYECTO	OBJETIVO	BANCO	FECHA FIRMA	FECHA CIERRE	MONTO ACTUAL (USD)	MONTO POR DESEMBOLSAR
Respaldo al Proyecto del Programa de Transporte Urbano Nacional-Contrato BIRF 8083-CO	Aumentar la eficiencia, asequibilidad, calidad, seguridad y sostenibilidad ambiental de la prestación de servicios de transporte público de las ciudades participantes	Banco Interamericano de Reconstrucción y Fomento- BIRF	30 de junio de 2013	30 de septiembre de 2020	198.000.000,00	0
Programa de sistemas estratégicos de transporte (SETP) - Contrato BID 2575/OC-CO	Apoyar al gobierno en el desarrollo de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) en cuatro ciudades intermedias. Armenia, Pasto, Popayán y Santa Marta	Banco Interamericano de desarrollo -BID	28 de junio de 2013	31 de diciembre de 2021	132.092.214,88	0

NOMBRE PROYECTO	OBJETIVO	BANCO	FECHA FIRMA	FECHA CIERRE	MONTO ACTUAL (USD)	MONTO POR DESEMBOLSAR
Programa de sistemas estratégicos de transporte (SETP) - Contrato BID 2576/TC-CO	Apoyar al gobierno en el desarrollo de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) en cuatro ciudades intermedias. Armenia, Pasto, Popayán y Santa Marta	Banco Interamericano de desarrollo – BID	28 de junio de 2013	31 de diciembre de 2021	11.405.678,93	0
Contrato CAF 8204-CO	Financiar parcialmente los aportes de la Nación al Sistema Estratégico de Transporte Público de Montería	Banco de Desarrollo de América Latina - CAF	28 de junio de 2013	31 de diciembre de 2021	56.539.809,91	0
Programa Apoyo a la Implementación de la Política Nacional Logística	Apoyar la implementación de la Política Nacional Logística – PNL de Colombia y el fortalecimiento de la competitividad del comercio interno y externo, mediante la optimización de los procesos de transporte, logística y distribución nacional de bienes y mercancías, garantizando su correcta articulación con el territorio y su conectividad con las redes de transporte y los nodos de comercio exterior	BID	30/12/2014	30/12/2020	5.076.271	

NOMBRE PROYECTO	OBJETIVO	BANCO	FECHA FIRMA	FECHA CIERRE	MONTO ACTUAL (USD)	MONTO POR DESEMB OLSAR
Implementación de la Política Nacional Logística	Mejorar la eficiencia logística y contribuir a la reactivación económica pos pandemia, a través de la implementación de la Política Nacional	BID	3/06/2021	3/06/2025	3.400.000	3.075.000

Fuente: Ministerio de Transporte - Viceministerio de Transporte, Grupo UMUS y Despacho Ministra – Grupo Logística.

6.5 Anteproyecto de presupuesto 2023:

De conformidad con el Decreto 1068 de 2015, Capítulo 3 PROGRAMACIÓN DEL ANTEPROYECTO Y PROYECTO DE PRESUPUESTO GENERAL DE LA NACIÓN y la circular externa No. 007 del 22 de febrero 2022 del Ministerio de Hacienda y Crédito Público –MHCP, el Ministerio de Transporte registró en SIIF el 31 de marzo de 2022, las cifras que soportan la solicitud del anteproyecto de ingresos y gastos de la entidad para la vigencia fiscal 2023.

INGRESOS: \$39.234 millones

La Entidad percibe ingresos provenientes de Fondos Especiales por concepto de Sobretasa Nacional a la Gasolina (artículo 130 de la Ley 488 de 1998) y Tasa para la sostenibilidad del RUNT (artículo 9 de la Ley 1005 de 2006). Para la vigencia 2023 se proyecta un valor total de \$39.234 millones, los cuales se detallan a continuación:

Tabla 27: Ingresos proyectados 2023

Cifras en millones de \$	
CONCEPTO	VALOR
Sobretasa a la Gasolina	30.086
RUNT	9.148
TOTAL INGRESOS	39.234

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación. Elaboración Propia.

Para la vigencia 2022 se tomó el ingreso efectivo de 2021 y se aplicó el efecto inflacionario 2021 (5,62%). Para la proyección del ingreso 2023, se tomó el ingreso proyectado para 2022 y se aplicó la inflación proyectada para dicho año (4,3% circular externa No. 07 febrero de 2022 del MHCP).

- **Sobretasa Nacional a la Gasolina \$30.086 millones**

Este Fondo se nutre de los valores que le transfieren los 32 departamentos del país y que corresponde al 5% de la sobretasa a la gasolina, de acuerdo con lo establecido en el artículo 130 de la Ley 488 de 1998:

“(…) Artículo 130. Fondo de subsidio de la sobretasa a la gasolina. Créase el fondo de subsidio de la sobretasa a la gasolina el cual se financiará con el 5% de los recursos que recaudan los departamentos por concepto de la sobretasa a que se refiere la presente Ley.

Los recursos de dicho fondo se destinarán a los siguientes departamentos: Norte de Santander, Amazonas, Chocó, Guainía, Guaviare, Vaupés y Vichada, San Andrés y Providencia y Santa Catalina.

El Fondo de Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina será administrado por el Ministerio de Transporte y la distribución de los recursos se realizará previa consulta a los departamentos interesados (…).”

Para la vigencia 2023 se proyectan ingresos por concepto de Sobretasa Nacional a la Gasolina por valor de \$30.086 millones.

- **Tasa para la sostenibilidad del RUNT \$9.148 millones**

Este fondo se utiliza para apalancar los gastos que se generan dentro del respectivo proyecto de inversión, mediante el 5% y el 1% que recibe el Ministerio de Transporte de parte del Concesionario RUNT, conforme a lo establecido en la cláusula 9ª (Contraprestaciones Económicas) del Contrato de Concesión No. 033 de 2007:

“(…) 9.2 Del porcentaje de los derechos económicos de la Tarifa cedido, el CONCESIONARIO instruirá al Fideicomiso para que destine exclusivamente el 11% del total de la Tarifa para el Fondo de Reposición de equipos y tecnología.

Esta cuenta se incrementará en los casos en que no se logren los estándares acordados de Niveles de Servicio y Operación, de conformidad con lo establecido en el numeral 7 del Anexo B del presente Contrato. Éste 11% no puede ser dado en garantía en caso alguno y así debe consignarse en el contrato de Fiducia.

9.3 El porcentaje de los derechos económicos no cedidos, esto es el 9% del total de la Tarifa se distribuirá de la siguiente manera:

- El 5% del total de la Tarifa para el Fondo de investigación y desarrollo de nuevas tecnologías dirigidas a temas de seguridad en el sector tránsito y transporte;
- El 3% del total de la Tarifa para la interventoría del presente Contrato;
- El 1% del total de la Tarifa para sufragar los gastos en que pueda incurrir el MINISTERIO por concepto de administración del presente Contrato. Estos recursos serán manejados a través del fondo cuenta a que se refiere el artículo 9º de la Ley 1005 de 2006.”

Por este concepto se recaudó un valor de \$8.304 millones en la vigencia 2021. Para la vigencia 2023 se proyectan ingresos por concepto de RUNT por valor de \$9.148 millones.

Es importante precisar con relación a los ingresos proyectados por concepto del RUNT, una vez adjudicado el contrato de concesión RUNT 2.0 y teniendo en cuenta las condiciones contractuales de dicha concesión, el porcentaje de dichos ingresos que corresponde al

Ministerio de Transporte es mayor con relación a lo pactado en la primera concesión RUNT, desde la Gerencia del RUNT del Ministerio de Transporte, se realizó el ejercicio de proyección de los ingresos que corresponderían para la entidad.

Estas proyecciones ajustadas se realizaron posterior al registro de la solicitud de anteproyecto 2023 en el SIIF. Cabe mencionar que para el ejercicio se tomó como insumo los ingresos estimados en el Apéndice 9 Metodología relativa a las tarifas del nuevo esquema de concesión RUNT 2.0, por lo que son cifras estimativas teniendo en cuenta un escenario base de recaudo. A continuación se presentan las proyecciones. Bajo el nuevo escenario del RUNT 2.0 se proyecta un ingreso para el año 2023 de \$25.904 millones.

PROGRAMACIÓN DE GASTOS: \$ 150.532 millones

Tabla 28: Anteproyecto de presupuesto 2023

Cifras en millones de \$	
CONCEPTO	ANTEPROYECTO 2023
Funcionamiento	139.760
Gastos de Personal	52.694
Adquisición de Bienes y Servicios	24.446
Transferencias Corrientes	60.376
Cormagdalena	24.368
Convenio DITRA-Policía Nacional	500
Mesadas pensionales	61
Cuotas partes pensionales	17
Incapacidades	60
Sentencias	35.370
Tributos, multas, sanciones e intereses de mora	2.244
Servicio de la deuda	9.009
Inversión	1.763
TOTAL ANTEPROYECTO 2023	150.532

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación. Elaboración Propia.

En el anexo 5 se relaciona el detalle del anteproyecto del 2023.

7. PROGRAMAS, ESTUDIOS, PROYECTOS Y OBRAS PÚBLICAS

En este capítulo se relacionan los programas, estudios y proyectos que se han formulado para el cumplimiento misional de la entidad.

a. Programas:

En este capítulo se relacionan por programa presupuestal de inversión, el presupuesto asignado (apropiado) y el porcentaje ejecutado por vigencia en el período 2018-2022. Es importante resaltar que el porcentaje de ejecución corresponde al porcentaje de recursos comprometidos.

Tabla 29: Programas formulados por vigencia, 2018-2022 (Cifras en millones de \$)

VIGENCIA FISCAL 2018 Cifras en millones de \$					
Denominación	Descripción	Estado			Valor asignado
		Valor presupuestado	% de ejecución	En proceso	
2402	Infraestructura red vial regional	\$ 17.065	100%		
2406	Infraestructura de Transporte Fluvial	\$ 300	100%		
2407	Infraestructura y Servicios de Logística de Transporte	\$ 957	99%		
2410	Regulación y Supervisión de Infraestructura y Servicios de Transporte	\$ 185	99%		
2499	Fortalecimiento de la Gestión y Dirección del Sector Transporte	\$ 163.326	100%		

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación. Elaboración Propia con base en SIIF Nación

VIGENCIA FISCAL 2019 Cifras en millones de \$					
Denominación	Descripción	Estado			Valor asignado
		Valor presupuestado	% de ejecución	En proceso	
2402	Infraestructura red vial regional	\$ 19.165	99%		
2406	Infraestructura de Transporte Fluvial	\$ 355	94%		
2407	Infraestructura y Servicios de Logística de Transporte	\$ 184.945	99%		
2410	Regulación y Supervisión de Infraestructura y Servicios de Transporte	\$ 13.125	98%		
2499	Fortalecimiento de la Gestión y Dirección del Sector Transporte	\$ 9.974	98%		

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación. Elaboración Propia con base en SIIF Nación.

VIGENCIA FISCAL 2020 Cifras en millones de \$					
Denominación	Descripción	Estado			Valor asignado
		Valor presupuestado	% de ejecución	En proceso	
2402	Infraestructura red vial regional	\$ 25.007	99%		
2406	Infraestructura de Transporte Fluvial	\$ 757	100%		
2407	Infraestructura y Servicios de Logística de Transporte	\$ 139.790	100%		
2409	Seguridad de Transporte	\$ 318	99%		
2410	Regulación y Supervisión de Infraestructura y Servicios de Transporte	\$ 18.972	96%		
2499	Fortalecimiento de la Gestión y Dirección del Sector Transporte	\$ 8.873	99%		

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación. Elaboración Propia con base en SIIF Nación

VIGENCIA FISCAL 2021 Cifras en millones de \$					
Denominación	Descripción	Estado			Valor asignado
		Valor presupuestado	% de ejecución	En proceso	
2402	Infraestructura red vial regional	\$ 29.971	98%		
2406	Infraestructura de Transporte Fluvial	\$ 24.916	100%		
2407	Infraestructura y Servicios de Logística de Transporte	\$ 111.072	100%		
2410	Regulación y Supervisión de Infraestructura y Servicios de Transporte	\$ 25.772	90%		
2499	Fortalecimiento de la Gestión y Dirección del Sector Transporte	\$ 15.006	96%		

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación. Elaboración Propia con base en SIIF Nación

VIGENCIA FISCAL 2022 - CORTE A MAYO 31					
Cifras en millones de \$					
Denominación	Descripción	Estado			Valor asignado
		Valor presupuestado	% de ejecución	En proceso	
2402	Infraestructura red vial regional	\$ 32.981	11%		
2406	Infraestructura de Transporte Fluvial	\$ 637	61%		
2407	Infraestructura y Servicios de Logística de Transporte	\$ 100.000	6%		
2410	Regulación y Supervisión de Infraestructura y Servicios de Transporte	\$ 32.501	66%		
2499	Fortalecimiento de la Gestión y Dirección del Sector Transporte	\$ 21.790	52%		

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación. Elaboración Propia con base en SIIF Nación

b. Estudios

A continuación, se relacionan los estudios realizados durante la vigencia.

Tabla 30: Estudios formulados por vigencia, 2018-2022

VIGENCIA FISCAL 2019							
Denominación		Descripción	Estado			Valor asignado	
			Ejecutado	% de ejecución	En proceso		
Estudio de demanda y capacidad portuaria - DNP-MT		“Estimar la demanda y capacidad portuaria marítima de carga de transbordo, comercio exterior, y pasajeros de turismo de cruceros para los litorales Pacífico y Atlántico colombianos para las próximas dos décadas, y generar recomendaciones para mejorar la eficiencia y sostenibilidad del sistema portuario colombiano”	Si	100%	No	US\$ DNP	

Fuente: Ministerio de Transporte

VIGENCIA FISCAL 2020					
Denominación	Descripción	Estado			Valor asignado
		Ejecutado	% de ejecución	En proceso	
Estudio de Gobernanza e Institucionalidad del sistema Portuario colombiano. Convenio de asociación No 372 de 2020 entre el Ministerio de Transporte y la Universidad de los Andes	Análisis del sistema portuario nacional en su estructura, rol y visión de desarrollo.	SI	100%	No	Col\$ MT
Recomendaciones legales para actualizar el marco institucional del sector portuario marítimo y fluvial de Colombia y sus accesos ferroviarios	Construir bajo el análisis de las disposiciones normativas en materia portuaria y ferroviaria, un marco legal que defina la estructura de institucionalidad portuaria marítima y fluvial y de accesos ferroviarios, con el fin que el Gobierno Nacional realice los ajustes normativos necesarios.	Si	100%	No	BID - Recursos de cooperación técnica no reembolsables
Estudio Muelle fluvial tipo	Consultoría en diseño del muelle tipo para diferentes tipologías, con su correspondiente zona de servicios para los usuarios.	Si	100%	No	DNP - MT Recursos BID
CM-014-2020 Consultoría terminales de	Establecer la metodología para la categorización, condiciones de habilitación y operación de las Terminales de Transporte de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y la infraestructura de servicios de ascenso o descenso para municipios, que no cuenten con terminal de transporte terrestre.	X	100		\$ 503.738.183 incluido IVA y demás impuestos

Fuente: Ministerio de Transporte

VIGENCIA FISCAL 2021					
Denominación	Descripción	Estado			Valor asignado
		Ejecutado	% de ejecución	En proceso	
Estudio Muelle fluvial tipo	Elaboración de los documentos para la adopción del proyecto en la estrategia de proyectos tipo	Si	100%	No	Funcionamiento MT - DNP
CM-009-2021 Consultoría de definición de rutas de	Establecer la propuesta metodológica para la definición de rutas de corta, mediana y larga distancia del servicio público de transporte	X	100		\$ 501.445.483 incluido IVA y demás impuestos

VIGENCIA FISCAL 2021					
Denominación	Descripción	Estado			Valor asignado
		Ejecutado	% de ejecución	En proceso	
	terrestre automotor de pasajeros por carretera.				
CM-012-2021 Consultoría de transporte fluvial de pasajeros	Establecer la metodología para la realización de los estudios de oferta y demanda, para la adjudicación de rutas del servicio público de transporte fluvial de pasajeros.	X	100		\$ 289.829.342 incluido IVA y demás impuestos

Fuente: Ministerio de Transporte

VIGENCIA FISCAL 2022					
Denominación	Descripción	Estado			Valor asignado
		Ejecutado	% de ejecución	En proceso	
Actualización PMF y PMTI	Actualización PMF y PMTI en cuanto a sus componentes de infraestructura y aspectos referentes a la institucionalidad, financiamiento, operación y promoción del modo fluvial	No	30%	Sí	Recursos DNP
Actualización de la normativa existente del transporte ferroviario	Elaborar el estudio y propuesta de actualización de la normativa existente del transporte ferroviario, relacionado con las actividades de regulación para habilitación de empresas y permisos de operación en la prestación de servicios ferroviarios actuales como futuros para las modalidades de carga y pasajeros en Colombia.	No	0%	Sí	\$ 604.299.608 incluido IVA y demás impuestos

Fuente: Ministerio de Transporte

c. Proyectos

Durante el periodo agosto de 2018 a mayo del 2022, el sector transporte cuenta con 2.889 proyectos aprobados, de los cuales el 53% están terminados y 38% en ejecución. En el anexo 6 se encuentra el detalle de cada uno de los proyectos en donde se puede observar la ejecución, el estado y el valor asignado a cada uno de estos.

d. Proyectos de inversión:

Se relacionan los proyectos de inversión inscritos en el Banco de Proyectos de Inversión Pública y el estado de ejecución de estos por vigencia.

Tabla 31: Proyectos de inversión 2018

Proyectos de inversión 2018 Cifras en millones de \$								
Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar*	Estado
2018011000903	CAPACITACIÓN A LOS FUNCIONARIOS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE EN LAS NECESIDADES DE FORMACIÓN PREVIAMENTE DIAGNOSTICADAS A NIVEL NACIONAL	\$ 300	Secretaría General	\$ 275	\$ 271	92%	NA	Activo
0011090680000	CONSTRUCCION MEJORAMIENTO REHABILITACION Y MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL- FONDO DE SUBSIDIO DE LA SOBRETASA A LA GASOLINA. LEY 488 DE 1998	\$ 17.065	VM Infraestructura	\$ 17.065	\$ 17.065	92%	NA	Finalizado
2018011000863	ESTUDIOS PARA EL DESARROLLO DE POLITICAS EN INFRAESTRUCTURA DE LOS MODOS DE TRANSPORTE A CARGO DE LA DIRECCION DE INFRAESTRUCTURA. REGION NACIONAL	\$ 1.195	VM Infraestructura	\$ 1.190	\$ 1.153	100%	NA	Finalizado
2014011000295	ASISTENCIA AL MINISTERIO DE TRANSPORTE EN LA CONSOLIDACIÓN DE LA ESTRATEGIA PARA QUE LOS DEPARTAMENTOS GESTIONEN EFICIENTEM NACIONAL	\$ 983	VM Infraestructura	\$ 969	\$ 929	99%	NA	Finalizado
2014011000347	CONTROL DE TRÁFICO FLUVIAL NACIONAL	\$ 300	VM Transporte	\$ 300	\$ 297	99%	NA	Finalizado
2018011000892	APOYO A LA IMPLEMENTACION DE LA POLÍTICA LOGÍSTICA NACIONAL	\$ 957	VM Transporte	\$ 949	\$ 865	99%	NA	Finalizado
2013011000409	FORTALECIMIENTO E IMPLEMENTACIÓN DE POLÍTICAS Y REGULACIONES TÉCNICAS PARA EL MODO DE TRANSPORTE FLUVIAL. NACIONAL	\$ 185	VM Transporte	\$ 184	\$ 141	99%	NA	Finalizado
2015011000295	APOYO AL SECTOR TRANSPORTE EN LA DEFINICIÓN DE POLÍTICAS, PLANES , PROGRAMAS Y PROYECTOS NACIONAL	\$ 381	Oficina Asesora de Planeación	\$ 381	\$ 377	100%	NA	Finalizado

Proyectos de inversión 2018 Cifras en millones de \$								
Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar*	Estado
2013011000415	APOYO ESTRATEGIA AMBIENTAL DEL SECTOR TRANSPORTE NACIONAL	\$ 500	VM Transporte	\$ 499	\$ 482	100%	NA	Finalizado
2013011000410	APOYO DESARROLLO DE PROGRAMAS Y PROYECTOS SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE NACIONAL	\$ 1.000	VM Transporte	\$ 999	\$ 999	100%	NA	Finalizado
0011080920000	ADQUISICION DE EQUIPOS DE COMPUTACION Y COMUNICACIONES, SOFTWARE, SERVICIOS E INSUMOS PARA LA SISTEMATIZACION INTEGRAL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE A NIVEL CENTRAL Y REGIONAL.	\$ 2.800	Secretaría General	\$ 2.720	\$ 1.651	97%	NA	Finalizado
0011102660000	PROGRAMAS DE PROMOCION PARA LA REPOSICION Y RENOVACION DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA NACIONAL. REGION NACIONAL	\$146.500	VM Transporte	\$ 146.445	\$ 145.405	100%	NA	Finalizado
2018011000797	IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE RECOLECCIÓN DE DATOS PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR NACIONAL	\$ 900	VM Transporte	\$ 893	\$ 855	99%	NA	Activo
2018011000877	ADMINISTRACION GERENCIAL DEL RUNT Y ORGANIZACION PARA LA INVESTIGACION Y DESARROLLO EN EL SECTOR TRANSITO Y TRANSPORTE. LEY 1005 DE 2006. REGION NACIONAL	\$ 3.782	VM Transporte	\$ 3.752	\$ 3.731	99%	NA	Activo
2018011000880	ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL APOYO EN EL FORTALECIMIENTO DE POLÍTICA, LA IMPLEMENTACIÓN DE ESTRATEGIAS PARA SU DESARROLLO Y EL SEGUIMIENTO Y APOYO A LAS ESTRATEGIAS Y PROYECTOS, EN EL MARCO DE LA POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO.	\$ 3.765	VM Transporte	\$ 3.678	\$ 3.060	98%	NA	Activo
0011083900000	ADQUISICION DE BIENES E INSUMOS PARA CONTROL DEL TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE	\$ 200	VM Transporte	\$ 200	\$ 187	100%	NA	Finalizado

Proyectos de inversión 2018 Cifras en millones de \$								
Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar*	Estado
2018011000928	IMPLEMENTACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE NACIONAL	\$ 70	Oficina Asesora de Planeación	\$ 70	\$ 56	100%	NA	Finalizado
2011011000583	APOYO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE SERVICIOS AL CIUDADANO NACIONAL	\$ 716	Secretaría General	\$ 713	\$ 658	100%	NA	Finalizado
2015011000327	DIVULGACIÓN Y SOCIALIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN GENERADA POR EL SECTOR TRANSPORTE A NIVEL NACIONAL	\$ 184	Secretaría General	\$ 184	\$ 177	100%	NA	Finalizado
2011011000277	FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA LA ADMINISTRACIÓN, GESTIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE POLÍTICAS, PROGRAMAS Y PROYECTOS PARA LA SEGURIDAD VIAL EN LOS MODOS DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR, TERRESTRE FÉRREO Y ACUÁTICO NACIONAL	\$ 49	VM Transporte	\$ 49	\$ 49	100%	NA	Finalizado

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación. Elaboración Propia con base en SIIF Nación

*Al final de la vigencia los recursos no comprometidos son pérdida de apropiación, por lo que no aplica el concepto “saldo por ejecutar”.

Tabla 32: Proyectos de inversión 2019

Proyectos de inversión 2019 Cifras en millones de \$								
Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar*	Estado
2018011000903	CAPACITACIÓN A LOS FUNCIONARIOS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE EN LAS NECESIDADES DE FORMACIÓN PREVIAMENTE DIAGNOSTICADAS A NIVEL NACIONAL	\$ 250	Secretaría General	\$ 210	\$ 210	84%	NA	Activo
2018011000863	ESTUDIOS PARA LA GESTIÓN DE POLÍTICAS EN INFRAESTRUCTURA DE LOS MODOS DE TRANSPORTE NACIONAL	\$ 1.100	VM Infraestructura	\$ 1.028	\$ 1.016	93%	NA	Activo
42018011000689	CONSTRUCCIÓN MEJORAMIENTO, REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL - FONDO SUBSIDIO A LA SOBRETASA A LA GASOLINA. LEY 488 DE 1998 AMAZONAS, NORTE DE SANTANDER, CHOCÓ, GUAINÍA, GUAVIARE, VAUPÉS, VICHADA, SAN ANDRES Y PROVIDENCIA	\$ 17.065	VM Infraestructura	\$ 17.065	\$ 17.065	100%	NA	Activo
2018011000652	ASISTENCIA TÉCNICA A LAS ENTIDADES TERRITORIALES POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE PARA LA GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL INTERMODAL DE TRANSPORTE NACIONAL	\$ 1.000	VM Infraestructura	\$ 960	\$ 737	96%	NA	Activo
2015011000295	APOYO AL SECTOR TRANSPORTE EN LA DEFINICIÓN DE POLÍTICAS, PLANES , PROGRAMAS Y PROYECTOS NACIONAL	\$ 360	Oficina Asesora de Planeación	\$ 340	\$ 305	95%	NA	Finalizado
2018011000889	INVESTIGACIÓN Y ESTUDIO PARA LA DETERMINACIÓN DE ESTRUCTURAS TARIFARIAS EN LOS MODOS DE TRANSPORTE Y SERVICIOS CONEXOS NACIONAL	\$ 275	Oficina Regulación Económica	\$ 260	\$ 254	95%	NA	Activo
2018011000894	AMPLIACIÓN DE LA ESTRATEGIA AMBIENTAL PARA EL SECTOR TRANSPORTE NACIONAL	\$ 500	VM Transporte	\$ 448	\$ 447	90%	NA	Activo

Proyectos de inversión 2019 Cifras en millones de \$								
Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar*	Estado
2018011000904	APOYO AL SECTOR TRANSPORTE EN LA DEFINICIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS EN SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE (ITS) PARA LA INFRAESTRUCTURA, TRÁNSITO Y TRANSPORTE NACIONAL	\$ 900	VM Transporte	\$ 882	\$ 876	98%	NA	Activo
2018011000892	APOYO A LA IMPLEMENTACION DE LA POLÍTICA LOGISTICA NACIONAL	\$ 976	VM Transporte	\$ 954	\$ 954	98%	NA	Finalizado
2018011000888	FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INTERNA PARA LA ALINEACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE TRANSFORMACIÓN DIGITAL CON LOS COMPONENTES MISIONALES Y CREAR UNA COMPETITIVIDAD ESTRATÉGICA EN EL MINISTERIO DE TRANSPORTE. NACIONAL	\$ 9.274	Secretaría General	\$ 9.176	\$ 8.469	99%	NA	Activo
2018011000935	IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE PROMOCIÓN PARA LA RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA NACIONAL	\$ 184.945	VM Transporte	\$ 183.120	\$ 144.454	99%	NA	Activo
2018011000797	IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE RECOLECCIÓN DE DATOS PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR NACIONAL	\$ 900	VM Transporte	\$ 897	\$ 885	100%	NA	Activo
2018011000877	ADMINISTRACIÓN GERENCIAL DEL RUNT Y ORGANIZACIÓN PARA LA INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO EN EL SECTOR TRÁNSITO Y TRANSPORTE A NIVEL NACIONAL	\$ 3.226	VM Transporte	\$ 3.180	\$ 2.439	99%	NA	Activo
2018011000876	FORTALECIMIENTO E IMPLEMENTACIÓN DE POLÍTICAS Y REGULACIONES TÉCNICAS PARA EL MODO DE TRANSPORTE FLUVIAL NACIONAL	\$ 355	VM Transporte	\$ 335	\$ 331	94%	NA	Activo

Proyectos de inversión 2019 Cifras en millones de \$								
Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar*	Estado
2018011000880	ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL APOYO EN EL FORTALECIMIENTO DE POLÍTICA, LA IMPLEMENTACIÓN DE ESTRATEGIAS PARA SU DESARROLLO Y EL SEGUIMIENTO Y APOYO A LAS ESTRATEGIAS Y PROYECTOS, EN EL MARCO DE LA POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO NACIONAL	\$ 6.168	VM Transporte	\$ 6.001	\$ 5.829	97%	NA	Activo
2021011000141	CONTROL PARA EL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE EN SUS DIFERENTES MODOS. NACIONAL	\$ 180	VM Transporte	\$ 175	\$ 152	97%	NA	Activo
2018011000928	IMPLEMENTACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE NACIONAL	\$ 90	Oficina Asesora de Planeación	\$ 88	\$ 88	97%	NA	Finalizado

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación. Elaboración Propia con base en SIIF Nación

*Al final de la vigencia los recursos no comprometidos son pérdida de apropiación, por lo que no aplica el concepto “saldo por ejecutar”.

Tabla 33: Proyectos de inversión 2020

Proyectos de inversión 2020 Cifras en millones de \$								
Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar*	Estado
2018011000903	CAPACITACIÓN A LOS FUNCIONARIOS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE EN LAS NECESIDADES DE FORMACIÓN PREVIAMENTE DIAGNOSTICADAS A NIVEL NACIONAL	\$ 150	Secretaría General	\$ 148	\$ 148	99%	NA	Activo
2018011000930	IMPLEMENTACIÓN DE HERRAMIENTAS Y ESTRATEGIAS PARA UN EFICIENTE SISTEMA CONSTRUCTIVO QUE SE APLICARÁ A LOS DIFERENTES INMUEBLES A NIVEL NACIONAL	\$ -	Secretaría General	\$ -	\$ -	-	NA	Activo
2018011000858	IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DOCUMENTAL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE NACIONAL	\$ 379	Secretaría General	\$ 355	\$ 353	94%	NA	Activo
2019011000152	FORTALECIMIENTO DE LA ACCESIBILIDAD E INTERACCIÓN DE LOS USUARIOS Y PARTES INTERESADAS EN LA GESTIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE NACIONAL	\$ 850	Secretaría General	\$ 850	\$ 850	100%	NA	Activo
2018011000863	ESTUDIOS PARA LA GESTIÓN DE POLÍTICAS EN INFRAESTRUCTURA DE LOS MODOS DE TRANSPORTE NACIONAL	\$ 1.234	VM Infraestructura	\$ 1.197	\$ 1.148	97%	NA	Activo
2018011000689	CONSTRUCCIÓN MEJORAMIENTO, REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL - FONDO SUBSIDIO A LA SOBRETASA A LA GASOLINA. LEY 488 DE 1998 AMAZONAS, NORTE DE SANTANDER, CHOCÓ, GUAINÍA, GUAVIARE, VAUPÉS, VICHADA, SAN ANDRES Y PROVIDENCIA	\$ 23.000	VM Infraestructura	\$ 22.761	\$ 22.761	99%	NA	Activo
2018011000652	ASISTENCIA TÉCNICA A LAS ENTIDADES TERRITORIALES POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE PARA LA GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA	\$ 774	VM Infraestructura	\$ 765	\$ 757	99%	NA	Activo

Proyectos de inversión 2020 Cifras en millones de \$								
Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar*	Estado
	REGIONAL INTERMODAL DE TRANSPORTE NACIONAL							
2019011000209	FORTALECIMIENTO PARA LA APLICACIÓN DE UN MODELO DE GESTIÓN SECTORIAL.	\$ 1.446	Oficina Asesora de Planeación	\$ 1.424	\$ 1.387	98%	NA	Activo
2018011000889	INVESTIGACIÓN Y ESTUDIO PARA LA DETERMINACIÓN DE ESTRUCTURAS TARIFARIAS EN LOS MODOS DE TRANSPORTE Y SERVICIOS CONEXOS NACIONAL	\$ 469	Oficina Regulación Económica	\$ 464	\$ 464	99%	NA	Activo
2018011000894	AMPLIACIÓN DE LA ESTRATEGIA AMBIENTAL PARA EL SECTOR TRANSPORTE NACIONAL	\$ 458	Despacho Ministra	\$ 455	\$ 446	99%	NA	Activo
2018011000915	FORTALECIMIENTO AL MANEJO DE LAS SUSTANCIAS QUÍMICAS Y MERCANCÍAS PELIGROSAS DURANTE SU TRANSPORTE EN LOS DIFERENTES MODOS NACIONAL	\$ 142	Despacho Ministra	\$ 142	\$ 139	100%	NA	Activo
2018011000904	APOYO AL SECTOR TRANSPORTE EN LA DEFINICIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS EN SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE (ITS) PARA LA INFRAESTRUCTURA, TRÁNSITO Y TRANSPORTE NACIONAL	\$ 1.377	Despacho Ministra	\$ 1.330	\$ 1.311	97%	NA	Activo
2019011000151	FORTALECIMIENTO DE LA PRODUCCIÓN Y COBERTURA DE LA DIVULGACIÓN DE LAS POLÍTICAS Y GESTIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE A SUS PÚBLICOS DE INTERÉS NACIONAL	\$ 416	Despacho Ministra	\$ 385	\$ 385	92%	NA	Activo
2018011000892	APOYO A LA IMPLEMENTACION DE LA POLÍTICA LOGISTICA NACIONAL	\$ 3.000	Despacho Ministra	\$ 2.668	\$ 2.668	89%	NA	Activo
2018011000888	FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INTERNA PARA LA ALINEACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE TRANSFORMACIÓN DIGITAL CON LOS COMPONENTES MISIONALES Y CREAR UNA COMPETITIVIDAD ESTRATÉGICA	\$ 5.632	Despacho Ministra	\$ 5.610	\$ 5.369	100%	NA	Activo

Proyectos de inversión 2020 Cifras en millones de \$								
Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar*	Estado
	EN EL MINISTERIO DE TRANSPORTE. NACIONAL							
2018011000935	IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE PROMOCIÓN PARA LA RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA NACIONAL	\$ 139.790	VM Transporte	\$ 39.789	\$ 25.881	100%	NA	Activo
2018011000797	IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE RECOLECCIÓN DE DATOS PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR NACIONAL	\$ 3.146	VM Transporte	\$ 3.142	\$ 2.928	100%	NA	Activo
2018011000877	ADMINISTRACIÓN GERENCIAL DEL RUNT Y ORGANIZACIÓN PARA LA INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO EN EL SECTOR TRÁNSITO Y TRANSPORTE A NIVEL NACIONAL	\$ 5.713	VM Transporte	\$ 5.621	\$ 4.979	98%	NA	Activo
2018011000876	FORTALECIMIENTO E IMPLEMENTACIÓN DE POLÍTICAS Y REGULACIONES TÉCNICAS PARA EL MODO DE TRANSPORTE FLUVIAL NACIONAL	\$ 757	VM Transporte	\$ 756	\$ 602	100%	NA	Activo
2018011000880	ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL APOYO EN EL FORTALECIMIENTO DE POLÍTICA, LA IMPLEMENTACIÓN DE ESTRATEGIAS PARA SU DESARROLLO Y EL SEGUIMIENTO Y APOYO A LAS ESTRATEGIAS Y PROYECTOS, EN EL MARCO DE LA POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO NACIONAL	\$ 4.235	VM Transporte	\$ 4.034	\$ 3.871	95%	NA	Activo
2021011000141	CONTROL PARA EL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE EN SUS DIFERENTES MODOS. NACIONAL	\$ 432	VM Transporte	\$ 425	\$ 404	98%	NA	Finalizado
2018011000897	FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL DEL MINISTERIO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL NACIONAL	\$ 318		\$ 316	\$ 303	99%	NA	Finalizado

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación. Elaboración Propia con base en SIIF Nación

*Al final de la vigencia los recursos no comprometidos son pérdida de apropiación, por lo que no aplica el concepto “saldo por ejecutar”.

Tabla 34: Proyectos de inversión 2021

Proyectos de inversión 2021 Cifras en millones de \$								
Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar*	Estado
2018011000903	CAPACITACIÓN A LOS FUNCIONARIOS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE EN LAS NECESIDADES DE FORMACIÓN PREVIAMENTE DIAGNOSTICADAS A NIVEL NACIONAL	\$ 300	Secretaría General	\$ 299	\$ 299	100%	NA	Activo
2018011000930	IMPLEMENTACIÓN DE HERRAMIENTAS Y ESTRATEGIAS PARA UN EFICIENTE SISTEMA CONSTRUCTIVO QUE SE APLICARÁ A LOS DIFERENTES INMUEBLES A NIVEL NACIONAL	\$ 435	Secretaría General	\$ 416	\$ 324	96%	NA	Activo
2018011000858	IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DOCUMENTAL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE NACIONAL	\$ 1.994	Secretaría General	\$ 1.950	\$ 1.930	98%	NA	Activo
2019011000152	FORTALECIMIENTO DE LA ACCESIBILIDAD E INTERACCIÓN DE LOS USUARIOS Y PARTES INTERESADAS EN LA GESTIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE NACIONAL	\$ 2.177	Secretaría General	\$ 2.155	\$ 2.135	99%	NA	Activo
2018011000863	ESTUDIOS PARA LA GESTIÓN DE POLÍTICAS EN INFRAESTRUCTURA DE LOS MODOS DE TRANSPORTE NACIONAL	\$ 2.339	VM Infraestructura	\$ 1.734	\$ 1.603	74%	NA	Activo
2018011000689	CONSTRUCCIÓN MEJORAMIENTO, REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL - FONDO SUBSIDIO A LA SOBRETASA A LA GASOLINA. LEY 488 DE 1998 AMAZONAS, NORTE DE SANTANDER, CHOCÓ, GUAINÍA,	\$ 23.632	VM Infraestructura	\$ 23.632	\$ 23.632	100%	NA	Activo

Proyectos de inversión 2021 Cifras en millones de \$								
Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar*	Estado
	GUAVIARE, VAUPÉS, VICHADA, SAN ANDRÉS Y PROVIDENCIA							
2018011000652	ASISTENCIA TÉCNICA A LAS ENTIDADES TERRITORIALES POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE PARA LA GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL INTERMODAL DE TRANSPORTE NACIONAL	\$ 4.000	VM Infraestructura	\$ 3.944	\$ 3.818	99%	NA	Activo
2019011000209	FORTALECIMIENTO PARA LA APLICACIÓN DE UN MODELO DE GESTIÓN SECTORIAL. NACIONAL	\$ 3.000	Oficina Asesora de Planeación	\$ 2.696	\$ 2.308	90%	NA	Activo
2021011000138	APOYO PARA EL DESARROLLO DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA FLUVIAL NACIONAL	\$ 24.251	Oficina Asesora de Planeación	\$ 4.251	\$ 24.251	100%	NA	Activo
2018011000889	INVESTIGACIÓN Y ESTUDIO PARA LA DETERMINACIÓN DE ESTRUCTURAS TARIFARIAS EN LOS MODOS DE TRANSPORTE Y SERVICIOS CONEXOS NACIONAL	\$ 1.150	Oficina Regulación Económica	\$ 772	\$ 390	67%	NA	Activo
2018011000894	AMPLIACIÓN DE LA ESTRATEGIA AMBIENTAL PARA EL SECTOR TRANSPORTE NACIONAL	\$ 700	Despacho Ministra	\$ 632	\$ 604	90%	NA	Activo
2018011000915	FORTALECIMIENTO AL MANEJO DE LAS SUSTANCIAS QUÍMICAS Y MERCANCÍAS PELIGROSAS DURANTE SU TRANSPORTE EN LOS DIFERENTES MODOS NACIONAL	\$ 500	Despacho Ministra	\$ 355	\$ 333	71%	NA	Activo
2018011000904	APOYO AL SECTOR TRANSPORTE EN LA DEFINICIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS EN SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE (ITS) PARA LA	\$ 5.500	Despacho Ministra	\$ 5.445	\$ 4.434	99%	NA	Activo

Proyectos de inversión 2021
Cifras en millones de \$

Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar*	Estado
	INFRAESTRUCTURA, TRÁNSITO Y TRANSPORTE NACIONAL							
2019011000151	FORTALECIMIENTO DE LA PRODUCCIÓN Y COBERTURA DE LA DIVULGACIÓN DE LAS POLÍTICAS Y GESTIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE A SUS PÚBLICOS DE INTERÉS NACIONAL	\$ 1.000	Despacho Ministra	\$ 882	\$ 858	88%	NA	Activo
2020011000207	IMPLEMENTACION DE LA POLÍTICA LOGISTICA NACIONAL	\$ 3.000	Despacho Ministra	\$ 1.920	\$ 1.836	64%	NA	Activo
2018011000888	FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INTERNA PARA LA ALINEACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE TRANSFORMACIÓN DIGITAL CON LOS COMPONENTES MISIONALES Y CREAR UNA COMPETITIVIDAD ESTRATÉGICA EN EL MINISTERIO DE TRANSPORTE. NACIONAL	\$ 6.100	Despacho Ministra	\$ 6.037	\$ 4.039	99%	NA	Activo
2018011000935	IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE PROMOCIÓN PARA LA RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA NACIONAL	\$ 111.072	VM Transporte	\$ 110.957	\$ 5.949	100%	NA	Activo
2018011000797	IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE RECOLECCIÓN DE DATOS PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR NACIONAL	\$ 3.080	VM Transporte	\$ 2.684	\$ 2.580	87%	NA	Activo
2018011000877	ADMINISTRACIÓN GERENCIAL DEL RUNT Y ORGANIZACIÓN PARA LA INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO EN EL SECTOR TRÁNSITO Y TRANSPORTE A NIVEL NACIONAL	\$ 6.011	VM Transporte	\$ 5.690	\$ 4.670	95%	NA	Activo
2018011000876	FORTALECIMIENTO E IMPLEMENTACIÓN DE POLÍTICAS Y REGULACIONES TÉCNICAS PARA EL MODO DE TRANSPORTE FLUVIAL NACIONAL	\$ 665	VM Transporte	\$ 636	\$ 618	96%	NA	Activo

Proyectos de inversión 2021 Cifras en millones de \$								
Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar*	Estado
2018011000880	ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL APOYO EN EL FORTALECIMIENTO DE POLÍTICA, LA IMPLEMENTACIÓN DE ESTRATEGIAS PARA SU DESARROLLO Y EL SEGUIMIENTO Y APOYO A LAS ESTRATEGIAS Y PROYECTOS, EN EL MARCO DE LA POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO NACIONAL	\$ 5.246	VM Transporte	\$ 5.030	\$ 4.097	96%	NA	Activo
2021011000141	CONTROL PARA EL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE EN SUS DIFERENTES MODOS. NACIONAL	\$ 585	VM Transporte	\$ 570	\$ 543	98%	NA	Finalizado

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación. Elaboración Propia con base en SIIF Nación

*Al final de la vigencia los recursos no comprometidos son pérdida de apropiación, por lo que no aplica el concepto "saldo por ejecutar".

Tabla 35: Proyectos de inversión 2022 *

Proyectos de inversión a 31 de mayo 2022 Cifras en millones de \$								
Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar*	Estado
2018011000 903	CAPACITACIÓN A LOS FUNCIONARIOS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE EN LAS NECESIDADES DE FORMACIÓN PREVIAMENTE DIAGNOSTICADAS A NIVEL NACIONAL	\$ 300	Secretaría General	\$193	\$39	64%	\$ 107	Activo
2018011000 930	IMPLEMENTACIÓN DE HERRAMIENTAS Y ESTRATEGIAS PARA UN EFICIENTE SISTEMA CONSTRUCTIVO QUE SE APLICARÁ A LOS DIFERENTES INMUEBLES A NIVEL NACIONAL	\$2.500	Secretaría General	\$315	\$65	13%	\$ 2.185	Activo
2018011000 858	IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DOCUMENTAL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE NACIONAL	\$ 2.261	Secretaría General	\$2.204	\$477	97%	\$ 57	Activo
2019011000 152	Fortalecimiento de la accesibilidad e interacción de los usuarios y partes interesadas en la gestión del sector Transporte Nacional	\$ 2.910	Secretaría General	\$2.387	\$784	82%	\$ 523	Activo
2018011000 863	ESTUDIOS PARA LA GESTIÓN DE POLÍTICAS EN INFRAESTRUCTURA DE LOS MODOS DE TRANSPORTE NACIONAL	\$ 2.300	VM Infraestructura	\$2.042	\$699	89%	\$ 258	Activo
2018011000 689	CONSTRUCCIÓN MEJORAMIENTO, REHABILITACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL - FONDO SUBSIDIO A LA SOBRETASA A LA GASOLINA. LEY 488 DE 1998 AMAZONAS, NORTE DE SANTANDER, CHOCÓ, GUAINÍA, GUAVIARE, VAUPÉS, VICHADA, SAN ANDRES Y PROVIDENCIA	\$24.281	VM Infraestructura	-	-	0%	\$ 24.281	Activo

Proyectos de inversión a 31 de mayo 2022
Cifras en millones de \$

Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar*	Estado
2018011000652	ASISTENCIA TÉCNICA A LAS ENTIDADES TERRITORIALES POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE PARA LA GESTIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA REGIONAL INTERMODAL DE TRANSPORTE NACIONAL	\$ 6.400	VM Infraestructura	\$ 1.624	\$ 518	25%	\$ 4.776	Activo
2019011000209	Fortalecimiento para la aplicación de un modelo de gestión sectorial. Nacional	\$ 2.700	Oficina Asesora de Planeación	\$ 2.481	\$824	92%	\$ 219	Activo
2018011000889	INVESTIGACIÓN Y ESTUDIO PARA LA DETERMINACIÓN DE ESTRUCTURAS TARIFARIAS EN LOS MODOS DE TRANSPORTE Y SERVICIOS CONEXOS NACIONAL	\$800	Oficina de Regulación Económica	\$753	\$233	94%	\$ 47	Activo
2018011000894	AMPLIACIÓN DE LA ESTRATEGIA AMBIENTAL PARA EL SECTOR TRANSPORTE NACIONAL	\$ 1.150	Despacho Ministra	\$741	\$288	64%	\$ 408	Activo
2018011000915	FORTALECIMIENTO AL MANEJO DE LAS SUSTANCIAS QUÍMICAS Y MERCANCÍAS PELIGROSAS DURANTE SU TRANSPORTE EN LOS DIFERENTES MODOS NACIONAL	\$850	Despacho Ministra	\$539	\$179	63%	\$ 311	Activo
2018011000904	APOYO AL SECTOR TRANSPORTE EN LA DEFINICIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS EN SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE (ITS) PARA LA INFRAESTRUCTURA, TRÁNSITO Y TRANSPORTE NACIONAL	\$6.500	Despacho Ministra	\$2.613	\$758	40%	\$ 3.887	Activo
2019011000151	Fortalecimiento de la producción y cobertura de la divulgación de las políticas y gestión del sector transporte a sus públicos de interés Nacional	\$ 2.000	Despacho Ministra	\$ 1.305	\$399	65%	\$ 695	Activo
2020011000207	IMPLEMENTACION DE LA POLÍTICA LOGISTICA NACIONAL	\$3.250	Despacho Ministra	\$1.897	\$ 570	58%	\$ 1.353	Activo

Proyectos de inversión a 31 de mayo 2022
Cifras en millones de \$

Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar*	Estado
2018011000 888	FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INTERNA PARA LA ALINEACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE TRANSFORMACIÓN DIGITAL CON LOS COMPONENTES MISIONALES Y CREAR UNA COMPETITIVIDAD ESTRATÉGICA EN EL MINISTERIO DE TRANSPORTE. NACIONAL	\$ 9.119	Despacho Ministra	\$ 2.447	\$ 797	27%	\$ 6.672	Activo
2018011000 935	IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE PROMOCIÓN PARA LA RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA NACIONAL	\$ 100.000	VM Transporte	\$ 6.140	\$ 2.235	6%	\$ 93.860	Activo
2018011000 797	IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE RECOLECCIÓN DE DATOS PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR NACIONAL	\$ 3.083	VM Transporte	\$ 2.556	\$ 744	83%	\$ 526	Activo
2018011000 877	ADMINISTRACIÓN GERENCIAL DEL RUNT Y ORGANIZACIÓN PARA LA INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO EN EL SECTOR TRÁNSITO Y TRANSPORTE A NIVEL NACIONAL	\$ 6.251	VM Transporte	\$ 6.084	\$ 2.116	97%	\$ 167	Activo
2018011000 876	FORTALECIMIENTO E IMPLEMENTACIÓN DE POLÍTICAS Y REGULACIONES TÉCNICAS PARA EL MODO DE TRANSPORTE FLUVIAL NACIONAL	\$ 637	VM Transporte	\$ 390	\$ 129	61%	\$ 247	Activo
2018011000 880	ASISTENCIA TÉCNICA PARA EL APOYO EN EL FORTALECIMIENTO DE POLÍTICA, LA IMPLEMENTACIÓN DE ESTRATEGIAS PARA SU DESARROLLO Y EL SEGUIMIENTO Y APOYO A LAS ESTRATEGIAS Y PROYECTOS, EN EL MARCO DE LA POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO NACIONAL	\$ 8.502	VM Transporte	\$ 5.116	\$ 1.411	60%	\$ 3.387	Activo
2021011000 141	Fortalecimiento de la regulación en materia de tránsito en el territorio nacional.	\$ 1.215	VM Transporte	\$ 930	\$ 301	77%	\$ 285	Activo

Proyectos de inversión a 31 de mayo 2022
Cifras en millones de \$

Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	Valor Obligado	% de ejecución	Saldo por ejecutar*	Estado
2021011000 153	Fortalecimiento e implementación de políticas y regulaciones técnicas para la modernización del transporte público en el modo férreo y los sistemas por cable a nivel Nacional	\$ 900	VM Transporte	\$ 287	\$ 92	32%	\$ 613	Activo

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora de Planeación. Elaboración Propia con base en SIIF Nación

*Al final de la vigencia los recursos no comprometidos son pérdida de apropiación, por lo que no aplica el concepto "saldo por ejecutar".

e. Obras públicas

En las vigencias 2018 a 2022 no se realizaron contratos de Obra Pública.

8. INSTANCIAS DE GOBERNANZA INTERNA Y EXTERNA EN ENTIDADES

a. Instancias de participación externas

El Ministerio de Transporte participa en 71 instancias externas de participación distribuidas de la siguiente manera:

Tabla 36: Instancias de participación externas del Ministerio de Transporte

Instancia	Marco Normativo
Consejo Directivo Agencia Nacional de Infraestructura	Decreto 4165 de 2011
Consejo Directivo Agencia Nacional de Seguridad Vial	Ley 1702 de 2013
Consejo Directivo Aerocivil	Decreto 1294 de 2021
Consejo Directivo del INVIAS	Acuerdo 005 de 2006 modificado por el artículo 1 del Acuerdo 6 de 2013
Junta Directiva Cormagdalena	Decreto 790 de 1995
Consejo Directivo Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte	Decreto 946 de 2014
Consejo Consultivo de Transporte	Decreto 2172 de 1997
Consejo de la Orden al Mérito “Julio Garavito”	Decreto 1079 de 2015
COPNIA - Consejo profesional	Ley 435 de 1998
UPIT	Consejo Directivo
Centro de Logística y Transporte	Decreto 482 de 2020
Comisión Intersectorial de Logística y Transporte	Decreto 935 de 2022
Comité Interinstitucional para la adopción del Plan Estratégico Integral de Seguridad y Movilidad	Resolución 761 de 2013 del Ministerio de Transporte
Comisión Intersectorial de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte y se designa un Secretario Técnico de la Comisión	Decreto 1079 de 2015
Comités Financiero y Fiduciario del Convenio interadministrativo 605-2019 Suscrito entre el Ministerio de Transporte y FINDETER	Comité Fiduciario
Convenio de Cofinanciación para el Proyecto Metro Ligero de la Avenida 80 en Medellín	Comité Fiduciario
Convenio de Cofinanciación para el Proyecto RegioTram Occidente	Comité Fiduciario
Convenio de Cofinanciación para el Sistema Estratégico de Transporte Público de pasajeros para el Municipio de Valledupar	Comité Fiduciario
Convenio de Cofinanciación para el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros de Bogotá PLMB	Comité Fiduciario
Convenio de cofinanciación para el Sistema de servicio público urbano de transporte Masivo de paseros de Bogotá (Troncales Alimentadoras PLMB Tramo 1)	Comité Fiduciario

Instancia	Marco Normativo
Comité Fiduciario establecido en el Convenios de Cofinanciación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros de Amable E.I.C.E. de Armenia	Comités Fiduciarios
Comité Fiduciario establecido en el Convenios de Cofinanciación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Montería Ciudad Amable S.A.S.,	Comité Fiduciario
Comité Fiduciario establecido en el Convenios de Cofinanciación del Sistema Estratégico de Transporte Público UAE AVANTE SETP – PASTO	Comité Fiduciario
Comité Fiduciario establecido en el Convenios de Cofinanciación del Sistema Estratégico de Transporte Público Movilidad Futura S.A.S. de Popayán	Comité Fiduciario
Comité Fiduciario establecido en el Convenios de Cofinanciación del Sistema Estratégico de Transporte Público Metro Sabanas S.A.S. de Sincelejo	Comité Fiduciario
Comité Fiduciario establecido en el Convenios de Cofinanciación del Sistema Estratégico de Transporte Público SIVA S.A.S. de Valledupar	Comité Fiduciario
Comité Fiduciario establecido en el Convenios de Cofinanciación del Sistema Estratégico de Transporte Público SETP TRANSFEDERAL S.A.S. de Neiva	Comité Fiduciario
Comité Fiduciario establecido en el Convenios de Cofinanciación del Sistema Estratégico de Transporte Público Santa Marta S.A.S.	Comité Fiduciario
Junta Directiva de MEBABUS S.A	Estatutos Sociales
Junta Directiva METROCALI S.A	Estatutos Sociales
Junta Directiva de Transcaribe S.A	Estatutos Sociales
Junta Directiva de Transmetro S.A.S.	Estatutos Sociales
Junta Directiva de Metroplus S.A.	Estatutos Sociales
Junta Directiva de Metrolínea S.A	Estatutos Sociales
Junta Directiva de Transmilenio S.A	Estatutos Sociales
Junta Directiva de Ciudad Amable	Estatutos Sociales
Junta Directiva SIVA S.A.S	Estatutos Sociales
Consejo Directivo AVANTE SETP	Estatutos Sociales
Junta Directiva METROSABANAS S.A.S.	Estatutos Sociales
Junta Directiva Sistemas Estratégicos De Transporte Publico De Santa Marta S.A.S.	Estatutos Sociales
Junta Directiva De Movilidad Futura S.A.S.	Estatutos Sociales
Junta Directiva De Amable E.I.C.E.	Estatutos Sociales
Junta Directiva De Sistemas Estratégicos De Transporte Publico De Ibagué – SETP IBAGUE S.A.S.	Estatutos Sociales
Junta Directiva Transfederal S.A.S.	Estatutos Sociales
Junta Directiva Del Centro De Diagnóstico Automotor De Cúcuta LTDA	Estatutos Sociales
Junta Directiva Cda Diagnosticentro S.A.S.	Estatutos Sociales
Junta Directiva Centro De Diagnóstico Automotor De Tulua Ltda	Estatutos Sociales
Junta Directiva Centro De Diagnóstico Automotor Del Valle	Estatutos Sociales
Junta Directiva Centro De Diagnóstico Automotor De Caldas Ltda	Estatutos Sociales
Junta Directiva – Sociedad Terminal De Transportes De Ipiales S. A	Estatutos Sociales
Junta Directiva Terminal Transportes De Armenia S. A	Estatutos Sociales
Junta Directiva Terminal Transporte Bucaramanga S. A	Estatutos Sociales
Junta Directiva Terminal Transportes Cartagena S. A	Estatutos Sociales
Junta Directiva Terminal Transportes De Ibague S. A	Estatutos Sociales
Junta Directiva Terminal Transportes De Pasto S. A	Estatutos Sociales
Junta Directiva Terminal Transportes De Pereira S. A	Estatutos Sociales
Junta Directiva Central De Transportes De Santa Marta Ltda	Estatutos Sociales

Instancia	Marco Normativo
Junta Directiva Terminal De Transportes De Sogamoso Ltda.	Estatutos Sociales
Junta Directiva Terminal De Transportes De San Gil S.A.	Estatutos Sociales
Terminal Trasportes de Manizales S.A.	Estatutos Sociales
Junta Directiva de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A	Estatutos Sociales
Junta Directiva Metro de Medellín	Estatutos Sociales
Junta Directiva Metro de Bogotá S.A.	Estatutos Sociales
Junta Directiva Centro De Diagnóstico Automotor De Cúcuta LTDA CEDAC	Estatutos Sociales
Junta Directiva Diagnosticentro S.A.S. - (Anterior CDA de Risaralda S.A)	Estatutos Sociales
Junta Directiva Centro De Diagnóstico Automotor De Tuluá LTDA	Estatutos Sociales
Junta Directiva Centro de Diagnóstico Automotor Del Valle	Estatutos Sociales
Junta Directiva Centro De Diagnóstico Automotor De Caldas LTDA	Estatutos Sociales

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora Jurídica. Elaboración propia.

En el anexo 7 se encuentra detallado el tipo de instancia, marco normativo, integrantes, periodicidad de las reuniones y delegado al 31 de mayo de 2022.

Adicionalmente, el Ministerio de Transporte cuenta con participación accionaria en 8 Centros de Diagnóstico Automotor ,20 Terminales de Transporte, y 6 Sociedades Portuarias, cuya información detallada puede encontrarse en el anexo 8.

b. Instancias de participación internas

El Ministerio de Transporte cuenta con 18 instancias de participación interna, las cuales se nombran a continuación:

Tabla 37: Instancias de participación interna del Ministerio de Transporte

Tipo de Instancia (Comité, otro)	Marco Normativo
COMITÉ SECTORIAL DE GESTIÓN Y DESEMPEÑO	Resolución 6610 de 2019
SUBCOMITÉ SECTORIAL DE DEFENSA JURÍDICA DEL SECTOR TRANSPORTE	Resolución 6610 de 2019
COMITÉ INSTITUCIONAL DE GESTIÓN Y DESEMPEÑO	Resolución 6610 de 2019
SUBCOMITÉ DE GESTIÓN DOCUMENTAL	Resolución 6610 de 2019
SUBCOMITE DE GESTION DIGITAL	Resolución 6610 e 2019
SUBCOMITÉ ESTÍMULOS, INCENTIVOS, CAPACITACIÓN Y FORMACIÓN PARA EL TRABAJO	Resolución 6610 de 2019
SUBCOMITÉ DE BAJAS	Resolución 6610 de 2019
SUBCOMITÉ DE GOBIERNO ANTISOBORNO	Resolución 6610 de 2019
SUBCOMITE DE PLANEACION, GESTION Y SEGUIMIENTO PRESUPUESTAL	Resolución 6610 de 2019
COMITÉ DE CONCILIACIÓN Y DEFENSA JUDICIAL DELMINISTERIO DE TRANSPORTE	Resolución 6612 de 2019 y Resolución 6613 de 2019
COMITÉ ASESOR DE CONTRATACIÓN DELMINISTERIO DE TRANSPORTE	Resolución 1269 de 2019
COMISIÓN DE PERSONAL	Resolución No.121 del 24 de enero de 2017

Tipo de Instancia (Comité, otro)	Marco Normativo
COMITÉ DE COORDINACIÓN Y SEGUIMIENTO A LA ESTRUCTURACIÓN DEL NUEVO MODELO DE OPERACIÓN DEL REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO- RUNT-	Resolución 6266 de 2019
COMITÉ SECTORIAL PARA LA COORDINACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA NACIONAL DE EQUIDAD DE GÉNERO EN EL SECTOR TRANSPORTE	Resolución 2830 de 2019
COMITÉ DE SOSTENIBILIDAD CONTABLE	Resolución 6416 de 2019
COMITÉ DE CARTERA	Resolución 6416 de 2019
SUBCOMITÉ DE PARTICIPACIÓN ACCIONARIA Y SOCIETARIA DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE	Resolución 20203040025005 de 2020
SUBCOMITÉ SECTORIAL RELACIONAMIENTO ESTADO-CIUDADANO DEL SECTOR TRANSPORTE.	Resolución 20213040047795 de 2021

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora Jurídica. Elaboración propia.

En el anexo 9 se encuentra detallado el tipo de instancia, marco normativo, integrantes y periodicidad de las reuniones.

9. ASUNTOS JURÍDICOS Y DE CONTROL

a. Acciones Judiciales

A corte 31 de mayo de 2022, el Ministerio de Transporte cuenta con 1.867 procesos judiciales activos, de los cuales 1.814 corresponden a procesos en donde el Ministerio tenía alguna de las calidades definidas para la parte demandada de la litis, y 53 procesos donde ostentaba la calidad de demandante, los cuales se detallan a continuación:

Tabla 38: Procesos Judiciales del Ministerio de Transporte en calidad de demandado, distribuidos por jurisdicción

Jurisdicción	Número de procesos	Valor Económico Indexado
Contencioso Administrativa	1711	60.204.214.348.934,20
Ordinario Laboral	89	11.952.423.138,30
Ordinario Civil	14	901.765.565,76
Total General	1814	60.217.068.537.638,30

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora Jurídica. Elaboración propia con base en Ekogui.

Tabla 39: Procesos Judiciales del Ministerio de Transporte en calidad de demandado, distribuidos por tipo de acción o medio de control

Acción o medio de control	Número de procesos	Valor Económico Indexado
Reparación Directa	1200	7.154.063.173.230,24
Nulidad y Restablecimiento del Derecho	189	415.746.546.723,67
Protección de los Derechos e Intereses Colectivos	127	108.334.592,56
Nulidad Simple	116	0,00
Ordinario Laboral	84	11.514.752.307,29

Acción o medio de control	Número de procesos	Valor Económico Indexado
Reparación de los perjuicios causados a un grupo	35	52.423.594.104.611,80
Controversias Contractuales	25	98.371.819.214,02
Nulidad Por Inconstitucionalidad	6	0,00
Declarativo Especial - Expropiación	5	279.224.625,59
Ejecutivo Laboral	5	437.670.831,00
Verbal	5	202.206.250,24
Cumplimiento de normas con fuerza material de Ley o de Actos Administrativos	4	0,00
Ejecutivo	3	485.808.650,82
Nulidad y Restablecimiento del Derecho (Lesividad)	3	27.427.844,04
Ejecutivo Conexo	2	111.536.792.036,33
Verbal - Servidumbre	2	186.937.431,05
Recurso Extraordinario de Revisión	1	280.342.030,67
Verbal - Posesorio	1	0,00
Verbal - Resolución de Compraventa	1	233.397.258,88
Total General	1814	60.217.068.537.638,20

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora Jurídica. Elaboración propia con base en Ekogui.

Tabla 40: Procesos del Ministerio de Transporte en calidad de demandante, distribuidos por jurisdicción

Jurisdicción	Número de procesos	Valor Económico Indexado
Contencioso Administrativa	48	212.816.495.354,58
Ordinario Civil	5	1.886.682.156,71
Total general	53	214.703.177.511,29

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora Jurídica. Elaboración propia con base en Ekogui.

Tabla 41: Procesos del Ministerio de Transporte en calidad de demandante, distribuidos por tipo de acción o medio de control

Acción o medio de control	Número de procesos	Valor Económico Indexado
Acción de Repetición	4	80.351.844.130,90
Controversias Contractuales	4	9.693.748.568,76
Ejecutivo	27	3.546.674.546,42
Ejecutivo Conexo	1	0,00
Nulidad Simple	2	0,00
Nulidad y Restablecimiento del Derecho	6	93.719.823.289,21
Protección de los Derechos e Intereses Colectivos	2	0,00
Recurso Extraordinario de Revisión	3	0,00
Reparación Directa	3	27.386.986.497,91
Verbal - Restitución de Inmueble Arrendado	1	4.100.478,09

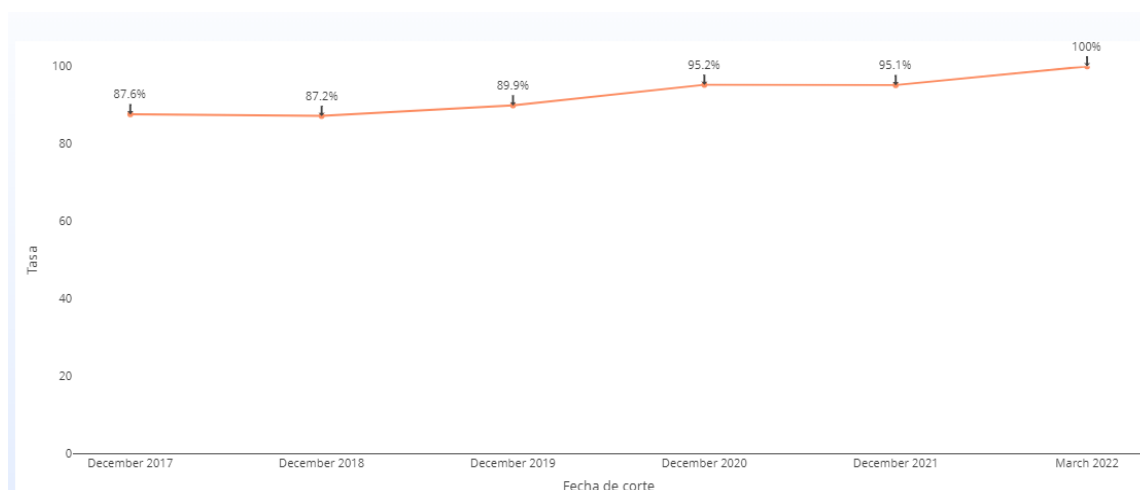
Acción o medio de control	Número de procesos	Valor Económico Indexado
Total general	53	214.703.177.511,29

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina Asesora Jurídica. Elaboración propia con base en Ekogui.

En el anexo 10 se relaciona el detalle de los procesos judiciales en contra e instaurados por la entidad, con la siguiente información: número, identificación del proceso, tipo de acción, valor de las pretensiones, etapa procesal, valor de la condena, estado del proceso, calificación de riesgo procesal, valor pago y fecha de pago a corte 31 de mayo de 2022

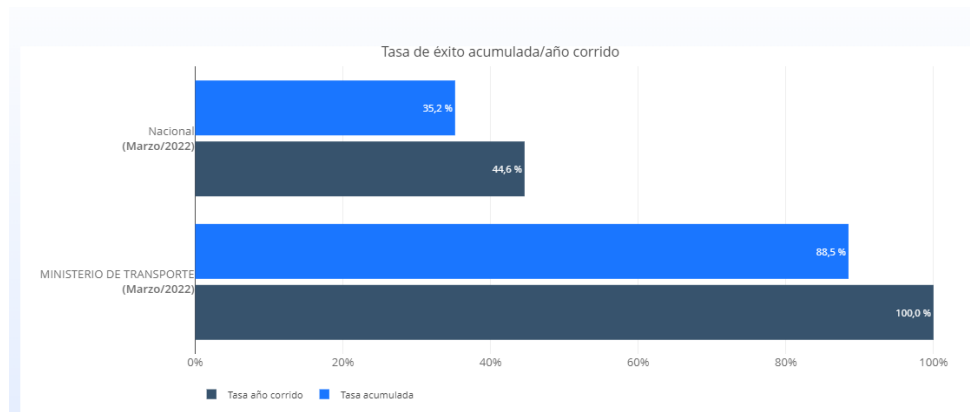
La tasa de éxito de los procesos judiciales del Ministerio de Transporte conforme al Informe litigiosidad del primer trimestre de 2022, elaborado por la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado es del 88,5% acumulado y del 100% a marzo de 2022.

Gráfica 2: Tasa de éxito MT, según año de terminación (Calidad de demandado)



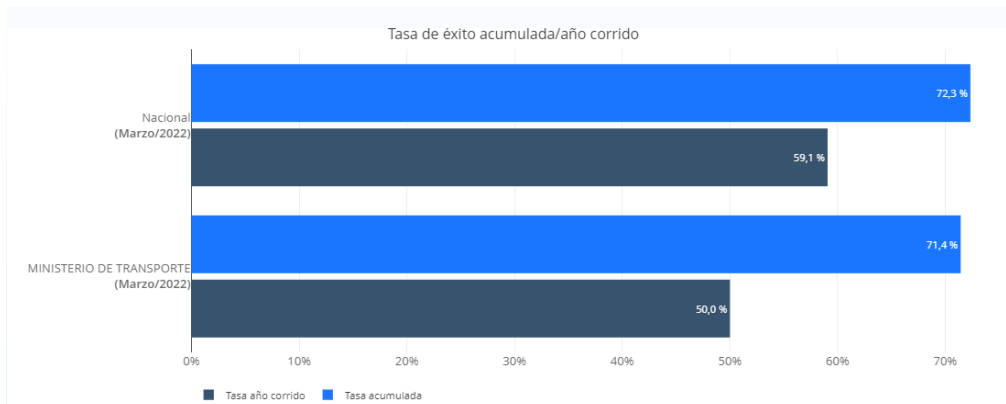
Fuente: Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado

Gráfica 3: Tasa de éxito MT y total nacional, acumulada y año corrido (Calidad de demandado)



Fuente: Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado

Gráfica 4: Tasa de éxito MT y total nacional, acumulada y año corrido (Calidad de demandante)



Fuente: Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado

Dentro de los procesos judiciales relevantes con sentencias condenatorias pagadas se resaltan:

- Acción de grupo de Samuel Palacios Mosquera y otros con CUP 270013331701201200101.

El día veintidós (22) de junio del año 2012, mediante apoderado judicial el señor Samuel Palacios Mosquera y otros, instauró Acción de Grupo en contra de la Nación -Ministerio de Transporte - e Instituto Nacional de Vías –INVIAS -, con el propósito de que, se declarara la responsabilidad administrativa y patrimonial de las Entidades demandadas, por el daño antijurídico causado con la falta y falla en la prestación del servicio vial, por omisión en el mantenimiento rutinario, reconstrucción de la banca vial y remoción de los derrumbes que

obstruían la vía en varios sectores del tramo 5 de la vial al Mar —Animas — Nuquí, de la transversal Tribugá Arauca. Los derrumbes mencionados ocurrieron en abril de 2006 y agosto de 2010, respectivamente. Los demandantes solicitaron que se condenara a las Entidades demandadas al pago de las indemnizaciones colectivas de los perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales causados.

En la Sentencia de Primera Instancia No. 122 del 02 de octubre del 2015, el Juzgado Primero Administrativo Mixto de Descongestión de Quibdó, declaró la responsabilidad administrativa y patrimonial de las entidades demandadas, esto es Nación Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías INVIAS. Dichas entidades, fueron obligadas a pagar de manera solidaria a las víctimas la suma de noventa mil quinientos setenta y seis millones doscientos setenta y nueve mil quinientos pesos (\$90.576.279. 500.00), como indemnización colectiva, por concepto de reparación e indemnización integral y en equidad de los perjuicios patrimoniales y extrapatrimoniales, provenientes de los daños causados con el taponamiento por deslizamiento de tierra y caída de la banca vial.

Mediante sentencia de Segunda Instancia N° 203 del 12 de diciembre del 2017, el Tribunal Contencioso Administrativo del Chocó, confirmó la sentencia 122 del 02 de octubre de 2015 de Primera Instancia, proferida por Juzgado Primero Administrativo Mixto de Descongestión de Quibdó. Asimismo, también condenó de manera solidaria a las entidades que se ejecutan, Nación –Ministerio de Transporte e Instituto Nacional de Vías -INVIAS-, al pago de las costas y agencias en derecho, en cuantía equivalente al 6% de lo concedido a cada demandante, que corresponde a la suma de cinco mil cuatrocientos treinta y cuatro millones quinientos setenta y seis mil setecientos setenta pesos (\$5.434.576.770).

Por lo anterior, y con ocasión de la expedición del Decreto 642 de 2020 el Ministerio de Transporte invitó a los Beneficiarios Finales y/o Apoderados a celebrar acuerdo de pago, el cual generó un ahorro y reducción de intereses moratorios por \$3.000.000.000, lo que equivale a una reducción del 36.85% y frente a costas procesales y agencias en derecho se logró la reducción en \$3.070.146.261 equivalentes al 23,5%. Las obligaciones reconocidas fueron atendidas con cargo al rubro del servicio de la deuda del Presupuesto General de la Nación de la vigencia 2021.

- Proceso Arbitral de la Concesión RUNT S.A con código único 4578

Mediante laudo arbitral del 9 de agosto de 2018 el Tribunal de Arbitramento de la Cámara de Comercio de Bogotá, ejecutoriado en fecha 21 de agosto de 2018, se condenó al Ministerio de Transporte al pago de veinticinco mil quinientos noventa y dos millones cincuenta y ocho mil ochenta y ocho pesos moneda corriente (\$25.592.058.088,00) indexado a diciembre de 2017, con intereses de mora de catorce mil diecinueve millones seiscientos sesenta y cuatro mil seiscientos veinticinco pesos mcte (\$ 14.019.664.625).

El Ministerio de Transporte invitó a celebrar acuerdo de pago al beneficiario final, respecto de la obligación de pago derivada de la providencia de laudo arbitral.

Posteriormente, se celebró el acuerdo de pago No. 1 en los términos establecidos en el Decreto 642 de 2020, mediante el cual se acordó la reducción de los intereses de mora en (\$7.611.722.713) sobre el valor de (\$14.019.664.625); quedando en (\$6.407.941.912) por concepto de intereses para un pago final de treinta y dos mil millones de pesos mcte (\$32.000.000.000,00) mcte.

Las obligaciones reconocidas fueron atendidas con cargo al rubro del servicio de la deuda del Presupuesto General de la Nación de la vigencia 2021.

b. Procesos disciplinarios

En el marco del proceso disciplinario en el mes de agosto de 2018 se recibieron 86 quejas las cuales fueron tramitadas en su totalidad y 192 procesos correspondientes a vigencias 2014 a 2018, teniendo a la fecha un proceso del año 2017 y seis del año 2018, es decir, se sustanciaron y decidieron 185 procesos disciplinarios de los 192 recibidos.

En la actualidad este Grupo de Trabajo cuenta 183 procesos activos, de los cuales 129 se encuentran en etapa de indagación preliminar y 54 en etapa de investigación disciplinaria, conforme se indica en la tabla a continuación:

Tabla 42: Procesos disciplinarios por vigencia

VIGENCIA	PROCESOS ACTIVOS	ETAPAS PROCESALES	INDAGACIÓN 129
2017	1		INVESTIGACIÓN 54
2018	6		
2019	35		
2020	59		
2021	64		
2022	18		
TOTAL	183		

Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaría General. Elaboración propia.

Los 183 procesos activos corresponden a hechos que se investigan según la siguiente ubicación: Nivel Central (81 procesos), Direcciones Territoriales (82 procesos) e Inspecciones Fluviales (20 procesos). En el anexo 11 se detallan los procesos disciplinarios vigentes por dependencia.

Gráfica 5: Procesos disciplinarios por dependencia



Fuente: Ministerio de Transporte – Secretaría General. Elaboración propia.

Durante esta vigencia, se profirieron diecisiete (17) fallos sancionatorios, dentro de los cuales cuatro (4) se adelantaron por el procedimiento verbal (en audiencia), y trece (13) por el procedimiento ordinario, a luz de la Ley 734 de 2002, norma vigente hasta el 29 de marzo de 2022. Así mismo, se profirieron dos (2) fallos absolutorios y trescientos once (311) archivos. En el anexo 12, obra la relación de los fallos y el total de las decisiones de fondo.

Por otra parte, las decisiones de trámites, es decir, aquellas que conllevan el impulso procesal, y son necesarias para la elaboración del acto definitivo, como indagaciones, investigaciones, cierres, cargos, alegatos, recursos, remisiones por competencia, etc., se elaboraron y suscribieron 805 decisiones.

Con el objeto de evitar la ocurrencia de hechos que afecten tanto a los servidores públicos en desarrollo de sus funciones, como a los recursos del Estado, el Ministerio de Transporte ha realizado diferentes acciones en donde sobresalen: realización del primer encuentro de derecho disciplinario del sector transporte, talleres tanto a nivel central como en las Direcciones Territoriales de Atlántico, Antioquia y Cundinamarca y bajo la estrategia Red Interinstitucional de Transparencia y Anticorrupción – RITA – Vicepresidencia de la República se realiza la Campaña SOY SECTOR TRANSPORTE SOY TRANSPARENTE, que busca concientizar a todos los usuarios internos y externos de la entidad sobre el deber que tenemos de proteger los recursos públicos y actuar con valores y principios en nuestra diaria labor.

c. Estado del sistema de control interno

De acuerdo con el último informe de evaluación del Sistema de Control Interno de la entidad, los componentes del sistema se encuentran funcionando de manera articulada, donde intervienen todos los servidores públicos como responsables del control. Con esto se busca garantizar cumplimiento de los objetivos institucionales. Se hace necesario continuar fomentando acciones que fortalezcan la gestión institucional, las acciones de autocontrol en la cultura organizacional y de esta manera alcanzar mayor eficiencia en el Sistema de Control.

Siendo un sistema con un nivel de aceptable de madurez, se identifican algunas oportunidades de mejora, especialmente en cuanto a actividades de control, fortaleciendo la atención a la ciudadanía en cuanto a respuestas y atención de trámites, de PQR's, de diligencia para iniciar cobros a organismos de tránsito, entre otros aspectos. Así mismo, se requiere dinamizar actividades que permitan visualizar la implementación del código de integridad y sus valores."

El Ministerio dispone de planes, procedimientos, riesgos, indicadores, esquema jerárquico y demás aspectos acoplados con el Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG, que permiten ejercer los controles que se han diseñado para todos los procesos de la entidad, situación por la cual se considera efectivo el sistema de control interno, al cumplir los objetivos institucionales, con adecuados niveles de ejecución presupuestal y de gestión.

Igualmente, la entidad ha establecido en su Política de Gestión de Riesgos los roles y responsabilidades de cada una de las líneas de defensa. Esto ha permitido mejorar el flujo de información en la gestión de riesgos y controles, no obstante, es necesario continuar trabajando para mejorar la comunicación y lograr una mayor articulación que dinamice el sistema de control interno.

Las conclusiones, fortalezas y debilidades identificadas a través de esta evaluación se encuentran publicadas en la página web de la Entidad en el vínculo [Informe semestral del Sistema de Control Interno](#).

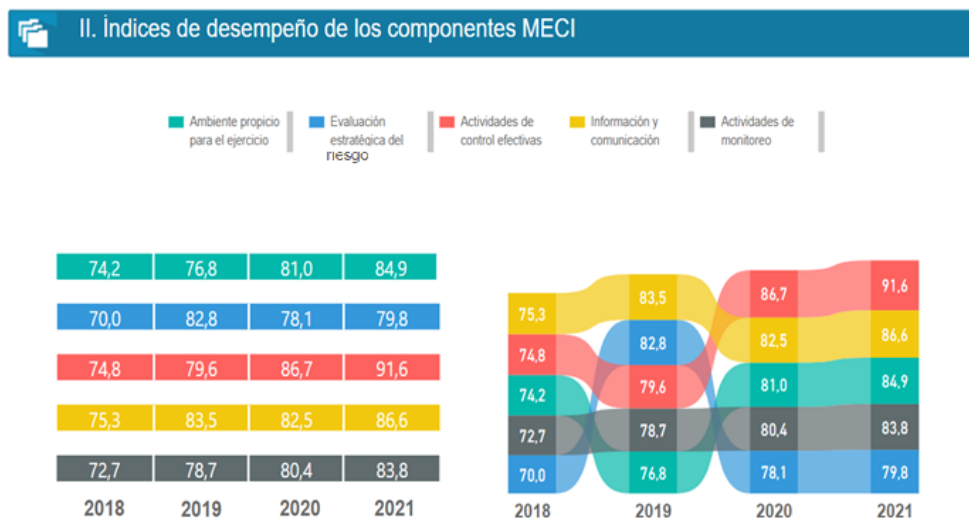
Es importante resaltar como el modelo estándar de control interno (MECI) ha venido en un desarrollo y crecimiento durante el último cuatrienio que permite a la entidad mantenerse dentro de un nivel satisfactorio de gestión, lo cual se puede evidenciar en los resultados obtenidos en la evaluación a través de la metodología del Formulario Único Reporte de Avances de la Gestión (Furag), que como se evidencia a continuación refleja el mejoramiento continuo para este modelo, sumado al hecho que el Ministerio ha recibido durante las últimas dos vigencias el fenecimiento otorgado por la Contraloría General de la República, por su eficiente gestión. Los resultados obtenidos desde Furag son:

Gráfica 6: Índice control interno FURAG, 2021



Igualmente, se puede identificar el comportamiento para cada uno de los componentes del MECI en unos niveles satisfactorios que denotan el compromiso institucional frente al control.

Gráfica 7: Índice de desempeño de los componentes MECI, 2018-2021



Fuente: Función Pública

La Contraloría General de República realiza diferentes modalidades de auditoría, a partir de las cuales se deben formular los respectivos planes de mejoramiento a fin de solucionar las causas que han generado los hallazgos.

Para el Ministerio de Transporte, actualmente se han definido 7 planes de mejoramiento constituido por 51 hallazgos de los cuales el 33,33% están cumplidos, pendientes de validación por parte de la misma Contraloría o de la Oficina Control Interno, según corresponda. El 66,67% se encuentran en ejecución, con acciones en término. Al cierre de este informe no se identifican hallazgos con acciones vencidas.

En el Anexo 13 se relacionan los planes a cargo de la entidad en donde se podrá identificar la descripción del hallazgo, la acción de mejora establecida, las actividades a desarrollar, los plazos de inicio y terminación, la dependencia responsable y el estado en que se encuentran tanto la acción como el hallazgo mismo

Los planes de mejoramiento y estado de los hallazgos son:

Tabla 43: Estado de los procesos

AUDITORIA	VENCIDA	CUMPLIDA	EN TERMINO	TOTAL
ATENCIÓN DENUNCIA METROSABANAS	0	0	1	1
VIGENCIA 2020 - FINANCIERA	0	1	14	15
QUEJA RUNT	0	0	1	1
VIGENCIA 2019 - FINANCIERA	0	3	6	9
AUDITORIA DE CUMPLIMIENTO METROLINEA - UMUS_ VIGENCIA_2018	0	9	3	12
VIGENCIA 2018 - FINANCIERA	0	2	2	4
VIGENCIA 2017 - FINANCIERA	0	2	7	9
TOTAL	0	17	34	51

Fuente: Ministerio de Transporte – Oficina de Control Interno. Elaboración propia.

d. Planes de mejoramiento suscritos con la Contraloría General de la República

Los planes de mejoramiento suscritos con la Contraloría General de la República se encuentran publicadas en la página web de la Entidad en el vínculo [Plan de Mejoramiento Contraloría General de la República Vigente](#)

e. Estado de riesgos de la entidad

A corte 31 de mayo de 2022 el Ministerio de Transporte tiene 20 procesos definidos y cada uno de ellos cuenta con una matriz integral de riesgos, en el cual se incluyen los riesgos de gestión, corrupción y seguridad de la información.

Tabla 44: Estado de riesgo de la entidad

INFORME DNP MAYO-31-2022					
Estado de riesgos de la entidad					
Proceso	ABR	Nombre del Riesgo	Clase de Riesgo (Estratégico, Operativo, Tecnología, Cumplimiento)		
			Tecnología	Gestión	Corrupción
Direcciónamiento Estratégico Sectorial	DES	No disponibilidad oportuna o pérdida de la información física y/o digital.	1		
		No disponibilidad o pérdida de confidencialidad de la información por factores asociados al personal del proceso.	1		
		Pérdida de integridad por manipulación de información.	1		
		Pérdida de integridad o confidencialidad de Información relevante para el proceso.	1		
		No generar/reportar información oportunamente.	1		
		Incumplimiento de los objetivos sectoriales y metas de gobierno.		1	
		No incluir todas las necesidades prioritarias en el presupuesto del sector.		1	
		Posibilidad de recibir o solicitar cualquier dádiva o beneficio a nombre propio o de terceros, con el fin de ocultar o alterar información para emitir un concepto de seguimiento a los planes y proyectos, beneficiando a un tercero.			1
		Utilización indebida de información privilegiada.			1
Direcciónamiento Estratégico Institucional	DEI	No disponibilidad oportuna o pérdida de la información física y/o digital.	1		
		No disponibilidad o pérdida de confidencialidad de la información por factores asociados al personal del proceso.	1		
		Pérdida de integridad o confidencialidad de Información relevante para el proceso.	1		
		Pérdida de integridad o confidencialidad de Información relevante para el proceso	1		
		No generar/reportar información oportunamente.	1		
		Incumplimiento de las metas institucionales por parte de los procesos.		1	
		Planeación inadecuada para la vigencia.		1	

INFORME DNP MAYO-31-2022					
Estado de riesgos de la entidad					
Proceso	ABR	Nombre del Riesgo	Clase de Riesgo (Estratégico, Operativo, Tecnología, Cumplimiento)		
			Tecnología	Gestión	Corrupción
		Seguimiento inoportuno a la ejecución presupuestal.		1	
		Posibilidad de recibir o solicitar cualquier dádiva o beneficio a nombre propio o de terceros, con el fin de ocultar o alterar la información beneficiando a un tercero.			1
		Utilización indebida de información privilegiada.			1
Administración del Sistema de Gestión	ASG	No disponibilidad oportuna de la información física por protección o resguardo inadecuado de la misma.	1		
		No disponibilidad de operación del aplicativo DARUMA, para el registro, consulta y seguimiento de la información del Sistema Integrado de Gestión, así como no disponer del software por resguardo inadecuado o falta de contrato.	1		
		No disponibilidad o pérdida de confidencialidad de la información por factores asociados al personal del proceso y o manipulación de la información.	1		
		Que el informe consolidado del sistema de gestión no refleje la realidad.		1	
		Posibilidad de recibir o solicitar cualquier dádiva o beneficio a nombre propio o de terceros, con el fin de ocultar o alterar información real del desempeño de los procesos o alinear el cumplimiento de las metas en favorecimiento propio o de un servidor en particular.			1
		Utilización indebida de información privilegiada.			1
Comunicación Interna y Externa	COM	Afectación de la disponibilidad e integridad de la información debido a modificación o eliminación no autorizada	1		
		Pérdida de integridad, confidencialidad o disponibilidad por exposición, manipulación o daños en la información.	1		
		No disponibilidad o pérdida de integridad por manipulación inadecuada o explotación de brechas de seguridad	1		
		No disponibilidad de la información debido a daños en el hardware o robo de la información	1		
		Pérdida parcial o total de la disponibilidad del proceso por ausencia de personal u información vital	1		
		Afectación de la disponibilidad e integridad de la información debido a la ausencia de software necesario en el proceso	1		
		Afectación de la disponibilidad e integridad de la información debido a modificación o eliminación no autorizada	1		
		Publicación de información incompleta y/o errada, a través de los medios de comunicación oficiales en el Ministerio de Transporte.		1	
		Inoportunidad en la publicación de información sobre la gestión de la Entidad.		1	
		Incumplimiento de las metas institucionales por parte de los procesos.		1	
		Seguimiento inoportuno a la ejecución presupuestal.		1	
		Posibilidad de recibir o solicitar cualquier dádiva o beneficio a nombre propio o de terceros con el fin de ocultar o manipular información considerada pública a los grupos de interés.			1
		Utilización indebida de información privilegiada.			1
Gestión de Tecnologías de la Información y las	GTI	Pérdida de integridad, divulgación o no disponibilidad de la información por factores de deficiencia de configuración o gestión de la infraestructura de servidores virtuales	1		
		No disponibilidad de la información por daño, pérdida o no operación del activo de información.	1		

INFORME DNP MAYO-31-2022					
Estado de riesgos de la entidad					
Proceso	ABR	Nombre del Riesgo	Clase de Riesgo (Estratégico, Operativo, Tecnología, Cumplimiento)		
			Tecnología	Gestión	Corrupción
Comunicaciones TICs		No disponibilidad de los sistemas de información por desarrollo inadecuado o sin estándares, mala administración, configuración o abuso de las debilidades del sistema de información	1		
		Pérdida de integridad, divulgación o no disponibilidad de la información por una inapropiada protección de la información contenida en las bases de datos y falta de planes o estrategias de recuperación.	1		
		Pérdida de integridad, confidencialidad o no disponibilidad de la información por ausencia repentina, error humano.	1		
		Pérdida de confidencialidad o daños en la información por divulgación, manipulación o gestión inadecuada de la información.	1		
		Pérdida de integridad, confidencialidad o no disponibilidad de la información, por el uso de equipos obsoletos, con falta de mantenimiento o con controles de acceso deficientes	1		
		Pérdida de información o no disponibilidad de los sistemas de información por falta de planes de continuidad, controles de acceso físico o mantenimiento preventivo de la infraestructura	1		
		No disponibilidad de los sistemas de información que podrían ocasionar, daños en los activos a causa de falta de definición de controles de acceso a áreas seguras y ubicación inadecuada de tuberías y mantenimientos de infraestructura	1		
		Pérdida de integridad, confidencialidad o no disponibilidad de la información por falta de definición de estándares en el desarrollo del software o brechas de seguridad por desactualización u obsolescencia de la plataforma.	1		
		Pérdida de integridad, confidencialidad o no disponibilidad de la información derivada de falta de controles contra divulgación o supervisión de los servicios contratados	1		
		Falta de continuidad en el desarrollo de los proyectos aprobados por el Comité Institucional en los temas de tecnologías de la información y las comunicaciones TIC.		1	
		Incumplimiento a las metas de presupuesto y PAI de la entidad		1	
Asesoría y Asistencia Técnica	AAT	Posible manipulación o adulteración de datos en sistemas de información con fines de beneficio propio o de terceros.			1
		Afectación de la confidencialidad y la disponibilidad de la información debido al almacenamiento y eliminación inadecuada de la información física.	1		
		Afectación parcial o total de la disponibilidad, oportunidad y la integridad de la información contenida en aplicativos, software, hardware o medios digitales, asociado al proceso de Asesoría y Asistencia Técnica.	1		
		Brindar información y/o orientación inadecuada, errada, incompleta y/o fuera de los términos establecidos.		1	
Formulación, Evaluación y Seguimiento de Políticas, Regulaciones Técnicas y Económicas	PTI	Posibilidad de recibir o solicitar dádivas y/o beneficio a nombre propio o de terceros por la manipulación o uso indebido de la información a favor de terceros, en la expedición de respuestas verbales y escritas de asesoría y asistencia técnica.			1
		Pérdida de la disponibilidad, confidencialidad e integridad de los registros vitales del proceso, por destrucción inadecuada por falta de clasificación, Desastres naturales, Incendios o almacenamiento inadecuado de la información.	1		
		Afectación de la disponibilidad, confidencialidad y la integridad de las bases de datos y registros vitales del proceso, debido a la ausencia de mecanismos de cifrado, de respaldos de	1		

INFORME DNP MAYO-31-2022					
Estado de riesgos de la entidad					
Proceso	ABR	Nombre del Riesgo	Clase de Riesgo (Estratégico, Operativo, Tecnología, Cumplimiento)		
			Tecnología	Gestión	Corrupción
en Transporte, Tránsito e Infraestructura.		información, almacenamiento seguro y/o falta de definición de roles para el acceso y uso de la información.			
		Pérdida de confidencialidad o disponibilidad de la información por falla de hardware, falta de mecanismos de cifrado o puertos innecesarios habilitados	1		
		Afectación parcial de la operación del proceso por falta de definición de esquema de respaldos o divulgación de información por falta de capacitación en seguridad de la información.	1		
		Afectación de la disponibilidad e integridad de la información, debido a configuración incorrecta de parámetros, falta de capacitación, documentación, e interfaz compleja del software.	1		
		Afectación parcial o total de la disponibilidad de los servicios del proceso por falta de información o dependencia con sistemas de terceros.	1		
		Formular políticas que no satisfagan las necesidades de la comunidad objetivo.		1	
		Realizar seguimiento de manera no oportuna y no adecuada.		1	
		Incumplimiento a las metas de presupuesto y PAI de la entidad		1	
		Posible formulación de política pública enfocada al favorecimiento de terceros.			1
Autorizaciones	AUT	Afectación y/o Pérdida de la disponibilidad, confidencialidad e integridad de la información física sensible o crítica del proceso de autorizaciones.	1		
		Afectación parcial o total de la disponibilidad, confidencialidad y la integridad de la información contenida en hardware, software, aplicativos o medios digitales y de almacenamiento asociados al proceso de Autorizaciones.	1		
		Incumplimiento en los términos definidos para la expedición de las autorizaciones.		1	
		Posibilidad de recibir o solicitar dádivas y/o beneficios a nombre propio o de terceros con el fin de expedir una autorización.			1
Atención al Ciudadano	ACI	Pérdida de la disponibilidad, confidencialidad e integridad de la información debido a la eliminación y destrucción no segura e inadecuada	1		
		Pérdida de la disponibilidad, integridad y confidencialidad de la información digital del proceso, debido a la falta de respaldos, seguridad en el intercambio de la información y autenticación con contraseñas seguras.	1		
		Pérdida de la integridad y confidencialidad de la información contenida en los sistemas de información ORFEO, DYNAMICS y POWER-BI, debido a la asignación errada de derechos de accesos, falta de capacitación y deficiencias en la segregación de roles y privilegios.	1		
		Pérdida parcial o total de la disponibilidad del proceso o sus funciones, debido a falta de un esquema de respaldo de personal, ausencias repentinas o entrenamiento insuficiente	1		
		Pérdida parcial o total de la disponibilidad y confidencialidad de la información del proceso, debido a entrenamiento insuficiente, falta de conocimientos en seguridad de la información o ausencia de acuerdos de confidencialidad	1		
		Indebida notificación, comunicación y/o publicación de actos administrativos		1	
		Incumplimiento de los términos establecidos para atender los requerimientos de los ciudadanos.		1	

INFORME DNP MAYO-31-2022					
Estado de riesgos de la entidad					
Proceso	ABR	Nombre del Riesgo	Clase de Riesgo (Estratégico, Operativo, Tecnología, Cumplimiento)		
			Tecnología	Gestión	Corrupción
		Incumplimiento a las metas de presupuesto y del Plan de Acción Institucional de la entidad		1	
		Prestación inadecuada del Servicio al Ciudadano frente a las necesidades de los diferentes grupos de interés		1	
		Duplicidad de numeración y/o saltos de numeración de los actos administrativos		1	
		Distribución o entrega de documentos realizada de manera extemporánea o en una dependencia o destinatario equivocado		1	
		El documento digitalizado no corresponde al documento físico radicado		1	
		Posibilidad de recibir o solicitar dádivas y/o beneficios por la manipulación o uso indebido de la información a favor de terceros.			1
Cobro Coactivo	CC O	Afectación de la disponibilidad, confidencialidad e integridad de la información debido a la eliminación y destrucción no segura e inadecuada.	1		
		Pérdida de la disponibilidad, integridad y confidencialidad de la información digital del proceso, debido a la falta de respaldos, seguridad en el intercambio de la información y autenticación con contraseñas seguras.	1		
		Afectación parcial o total de la disponibilidad del proceso o sus funciones, debido a falta de un esquema de respaldo de personal, ausencias repentinas o entrenamiento insuficiente.	1		
		Posibilidad de incumplir con el objetivo del proceso, cobro de las obligaciones a favor del Ministerio de Transporte.		1	
		Incumplimiento de las metas institucionales por parte de los procesos.		1	
		Posibilidad de recibir o solicitar cualquier dádiva o beneficio a nombre propio o de terceros para agregar, quitar o manipular información ó documentos de un expediente.			1
Conceptos Jurídicos	CJS	Afectación de la disponibilidad, confidencialidad e integridad de la información debido a la eliminación y destrucción no segura e inadecuada.	1		
		Pérdida de la disponibilidad, integridad y confidencialidad de la información digital del proceso, debido a la falta de respaldos, seguridad en el intercambio de la información y autenticación con contraseñas seguras.	1		
		Pérdida de la integridad y confidencialidad y disponibilidad de la información contenida en el PORTAL WEB MINISTERIO DE TRANSPORTE, debido a la asignación errada de derechos de accesos, falta de capacitación y deficiencias en la segregación de roles y privilegios.	1		
		Afectación parcial o total de la disponibilidad del proceso o sus funciones, debido a falta de un esquema de respaldo de personal, ausencias repentinas o entrenamiento insuficiente.	1		
		Elaborar y publicar conceptos con base en normas derogadas y/o desactualizadas.		1	
		Respuesta a los conceptos fuera de términos, incompletos o con errores.		1	
		Incumplimiento de las metas institucionales por parte de los procesos.		1	
		Posibilidad de recibir o solicitar cualquier dádiva o beneficio a nombre propio o de terceros con el fin de emitir un concepto, fallo y/o actos administrativos para beneficiar a un tercero.			1
Defensa Judicial	DJU	Pérdida de la disponibilidad, integridad y confidencialidad de la información digital del proceso, debido a la falta de respaldos,	1		

INFORME DNP MAYO-31-2022					
Estado de riesgos de la entidad					
Proceso	ABR	Nombre del Riesgo	Clase de Riesgo (Estratégico, Operativo, Tecnología, Cumplimiento)		
			Tecnología	Gestión	Corrupción
		seguridad en el intercambio de la información y autenticación con contraseñas seguras.			
		Afectación de la disponibilidad, confidencialidad e integridad de la información debido a la eliminación y destrucción no segura e inadecuada	1		
		Pérdida de la integridad y confidencialidad y disponibilidad de la información contenida en el BUZON DE NOTIFICACIONES JUDICIALES, debido a la asignación errada de derechos de accesos, falta de capacitación y deficiencias en la segregación de roles y privilegios.	1		
		Afectación de la disponibilidad o integridad de la información por pérdida de accesos o ausencia de capacitación del personal y planes de continuidad de negocio en los servicios proveídos por terceros	1		
		Afectación parcial o total de la disponibilidad del proceso o sus funciones, debido a falta de un esquema de respaldo de personal, ausencias repentinas o entrenamiento insuficiente	1		
		Inoportunidad en la atención a las demandas notificadas a la entidad.		1	
		Falta de documentación e información para ejercer la debida y oportuna defensa de la entidad.		1	
		Incumplimiento de las metas institucionales por parte de los procesos.		1	
		Posibilidad de recibir o solicitar dádivas o beneficio a nombre propio o de terceros, con el fin de dilatar o lograr vencimiento de términos, prescripción del proceso, o favorecimiento a un tercero en las conciliaciones judiciales.			1
Gestión Financiera	GFI	Pérdida de integridad y disponibilidad de la información por asignación errada de privilegios o falta de capacitación.	1		
		Afectación de la disponibilidad o integridad de la información por pérdida de accesos o ausencia de capacitación del personal y planes de continuidad de negocio en los servicios proveídos por terceros.	1		
		Afectación de la disponibilidad, confidencialidad y la integridad de las bases de datos, debido a la ausencia de mecanismos de cifrado, de respaldos de información, almacenamiento seguro y de roles para el acceso y uso.	1		
		Afectación de la disponibilidad e integridad de la información, debido a falta de capacitación, obsolescencia e interfaz compleja del software.	1		
		Pérdida de integridad y disponibilidad de la información por asignación errada de privilegios o falta de capacitación.	1		
		Afectación de la disponibilidad o integridad de la información por pérdida de accesos o ausencia de capacitación del personal y planes de continuidad de negocio en los servicios proveídos por terceros.	1		
		Afectación parcial de la operación del proceso por falta de definición de esquema de respaldos o divulgación de información por falta de capacitación en seguridad de la información.	1		
		Pérdida de la disponibilidad de la información contenida en servicios de terceros por almacenamiento indebido de token de autenticación	1		
		Posibilidad de pagar los compromisos adquiridos por el Ministerio de Transporte de manera inoportuna.		1	

INFORME DNP MAYO-31-2022					
Estado de riesgos de la entidad					
Proceso	ABR	Nombre del Riesgo	Clase de Riesgo (Estratégico, Operativo, Tecnología, Cumplimiento)		
			Tecnología	Gestión	Corrupción
		Registro y clasificación de los ingresos del Ministerio de Transporte con información inadecuada o incompleta.		1	
		Expedir un certificado de disponibilidad presupuestal y/o registro presupuestal para un objeto diferente al que está definido presupuestalmente		1	
		Reporte de información en los estados financieros del Ministerio de Transporte sin el cumplimiento de las Normas Internacionales de Contabilidad para el Sector Público, (NICSP), relacionadas con la información financiera utilizada tanto para registrar hechos económicos como para la presentación de los estados financieros		1	
		Posibilidad de no contar con vehículos en buen estado para atender las necesidades requeridas en el Ministerio de Transporte.		1	
		Posibilidad de prestar un servicio en los vehículos propiedad del Ministerio de Transporte y que los documentos se encuentren vencidos.		1	
		Presentación de los informes financieros fuera de los términos establecidos.		1	
		Incumplimiento de las metas institucionales por parte de los procesos.		1	
		Seguimiento inoportuno a la ejecución presupuestal.		1	
		Posibilidad de recibir o solicitar cualquier dádiva o beneficio a nombre propio o de terceros para agregar, quitar o manipular información ó documentos de un expediente o proferir decisión contraria a derecho.			1
Gestión Documental	GD O	Pérdida de la disponibilidad, confidencialidad e integridad de la información debido al almacenamiento, eliminación o destrucción no segura e inadecuada	1		
		Pérdida de la disponibilidad, confidencialidad e integridad del archivo central del Ministerio de Transporte por destrucción inadecuada, Exposición al medio ambiente, Desastres naturales, Incendios o almacenamiento inadecuado de archivo.	1		
		Pérdida de la disponibilidad, integridad y confidencialidad de la información digital del proceso, debido a la falta de respaldos o autenticación con contraseñas seguras	1		
		Afectación parcial de la operación del proceso por falta de definición de esquema de respaldos o divulgación de información por falta de capacitación en seguridad de la información.	1		
		Pérdida de integridad, confidencialidad de la información por falta de controles de acceso a áreas seguras, deficiencias en la infraestructura o falta de definición de planes de continuidad de negocio.	1		
		Manejo inadecuado en la administración del flujo de documentos e información producida y recibida por el Ministerio de Transporte.		1	
		Daño en los documentos organizados y archivados por parte de las dependencias.		1	
		Incumplimiento de las metas institucionales por parte de los procesos.		1	
		Seguimiento inoportuno a la ejecución presupuestal.		1	
		Posibilidad de recibir o solicitar cualquier dádiva o beneficio a nombre propio o de terceros para agregar, quitar o manipular información o documentos de un expediente.			1

INFORME DNP MAYO-31-2022					
Estado de riesgos de la entidad					
Proceso	ABR	Nombre del Riesgo	Clase de Riesgo (Estratégico, Operativo, Tecnología, Cumplimiento)		
			Tecnología	Gestión	Corrupción
Gestión de Recursos Físicos y Servicios Administrativos.	GRA	Pérdida de la disponibilidad, confidencialidad e integridad de la información debido al almacenamiento, eliminación o destrucción no segura e inadecuada	1		
		Pérdida de la disponibilidad, integridad y confidencialidad de la información digital del proceso, debido a la falta de respaldos, seguridad en el intercambio de la información y autenticación con contraseñas seguras.	1		
		Afectación de la disponibilidad o integridad de la información por pérdida de accesos o ausencia de capacitación del personal y planes de continuidad de negocio en los servicios proveídos por terceros	1		
		Pérdida de la disponibilidad de la información contenida en servicios de terceros por almacenamiento indebido de token de autenticación	1		
		Pérdida de integridad, confidencialidad y disponibilidad, por ausencia de seguimiento a la prestación de los servicios contratados, incumplimiento del objeto contractual, aplicación de malas prácticas por parte del tercero contratado o ausencia de concientización en seguridad de la información.	1		
		Pérdida confidencialidad y disponibilidad, por aplicación de malas prácticas por parte del tercero contratado, ausencia de concientización en seguridad de la información o insuficiencia de presupuesto para contratar el servicio.	1		
		No disponibilidad por falla en la prestación del servicio por terceros o ausencia de supervisión del servicio contratado.	1		
		Pérdida de integridad, confidencialidad y disponibilidad, por ausencia de seguimiento a la prestación de los servicios contratados, incumplimiento del objeto contractual, aplicación de malas prácticas por parte del tercero contratado o ausencia de concientización	1		
		Afectación parcial de la operación del proceso por falta de definición de esquema de respaldos o divulgación de información por falta de capacitación en seguridad de la información.	1		
		Inapropiada y/o inoportuna prestación de servicios administrativos para el funcionamiento del Ministerio de Transporte.		1	
		Que la información reportada a través del sistema de inventarios no sea real.		1	
		Incumplimiento a las metas de presupuesto y PAI de la entidad		1	
		Posibilidad de recibir o solicitar cualquier dádiva o beneficio a nombre propio o de terceros, con el fin de permitir el uso indebido en favor de un tercero o pérdida de los bienes de la entidad.			1
Contratación	CTN	Inoportunidad en la adquisición de bienes y servicios que requieran los procesos para el cumplimiento de la misión del Ministerio de Transporte.		1	
		Incumplimiento de objetivos en la elaboración jurídica del pliego de condiciones por parte del Ministerio de Transporte.		1	
		Incumplimiento de las metas institucionales por parte de los procesos.		1	
		Afectación de la confidencialidad, la disponibilidad e integridad de la información debido al almacenamiento y eliminación o custodia inadecuada de la información física	1		
		Afectación de la confidencialidad, la disponibilidad e integridad de la información por almacenamiento o ausencia de respaldos	1		

INFORME DNP MAYO-31-2022					
Estado de riesgos de la entidad					
Proceso	ABR	Nombre del Riesgo	Clase de Riesgo (Estratégico, Operativo, Tecnología, Cumplimiento)		
			Tecnología	Gestión	Corrupción
		de documentación digital inadecuada gestión de privilegios o falta de respaldos de información.			
		Pérdida de la confidencialidad, la disponibilidad e integridad de la información por almacenamiento o destrucción inadecuada de la información.	1		
		Pérdida de la confidencialidad, la disponibilidad e integridad del software por asignación errada de privilegios o falta de capacitación.	1		
		No disponibilidad de los servicios por pérdida de accesos o ausencia de capacitación del personal y planes de continuidad de negocio por parte de terceros.	1		
		Afectación parcial de la operación del proceso por la no disponibilidad de centros de impresión.	1		
		Pérdida parcial o total de la disponibilidad del proceso o sus funciones, debido a falta de un esquema de respaldo de personal, ausencias repentinas o definitivas o entrenamiento insuficiente	1		
		Contratación de un proveedor que no cumpla con la totalidad de los requisitos definidos en el proceso contractual y los términos de ley.		1	
		Liquidación de los contratos fuera de los términos establecidos.		1	
		Inicio de la ejecución de los contratos sin su debida legalización		1	
		Recibir o solicitar cualquier dádiva o beneficio a nombre propio o de terceros para direccionar un contrato, agregar, quitar o manipular información ó documentos de un contrato en sus diferentes etapas			1
		Contratar bienes o servicios innecesarios o inadecuados en beneficio propio o de un tercero.			1
		Suministrar, alterar, quitar o manipular información reservada y/o clasificada a beneficio propio o de terceros.			1
Administración y Desarrollo Humano	ADH	Afectación de la confidencialidad y la disponibilidad de la información debido al almacenamiento y eliminación inadecuada de la información física	1		
		Pérdida de la disponibilidad, confidencialidad e integridad de la información física crítica del proceso, por destrucción inadecuada por falta de clasificación, Desastres naturales, Incendios o almacenamiento inadecuado de la información.	1		
		Afectación de la confidencialidad y la disponibilidad de la información debido al almacenamiento inadecuado o falta de respaldos de información.	1		
		Afectación de la disponibilidad, confidencialidad y la integridad de las bases de datos, debido a la ausencia de mecanismos de cifrado, de respaldos de información, almacenamiento seguro y de roles para el acceso y uso.	1		
		Afectación de la disponibilidad e integridad de la información, debido a configuración incorrecta de parámetros, falta de capacitación, documentación, e interfaz compleja del software.	1		
		No disponibilidad de plataforma de terceros	1		
		Pérdida de confidencialidad o disponibilidad de la información por falla de hardware, falta de mecanismos de cifrado o puertos habilitados	1		
		Pérdida de confidencialidad de información por almacenamiento inseguro o eliminación insegura de información.	1		

INFORME DNP MAYO-31-2022					
Estado de riesgos de la entidad					
Proceso	ABR	Nombre del Riesgo	Clase de Riesgo (Estratégico, Operativo, Tecnología, Cumplimiento)		
			Tecnología	Gestión	Corrupción
		Afectación parcial de la operación del proceso por falta de definición de esquema de respaldos o divulgación de información por falta de capacitación en seguridad de la información.	1		
		Inconsistencias en la información de las certificaciones para pensión expedidas.		1	
		Que el plan de capacitaciones no incluya todas las necesidades requeridas para cumplir con la misión del Ministerio.		1	
		Inconsistencias en la liquidación de la nómina de funcionarios, pensionados, prestaciones sociales y parafiscales.		1	
		Posibilidad de accidentes en el desarrollo de las actividades físicas y/o deportivas programadas dentro de las áreas deportivas del Ministerio de Transporte y/o en representación de la entidad.		1	
		Posibilidad de accidentes laborales dentro de las instalaciones del Ministerio de Transporte.		1	
		Dobles pagos frente al cumplimiento de sentencias judiciales por desconocimiento de procesos ejecutivos.		1	
		Incumplimiento en los términos establecidos para el desarrollo de las evaluaciones del desempeño laboral y evaluación de gerencia pública.		1	
		Incumplimiento a las metas de presupuesto y PAI de la entidad		1	
		Posibilidad de recibir o solicitar cualquier dádiva o beneficio a nombre propio o de terceros para agregar, quitar o manipular información ó documentos de un expediente.			1
Auditoría y Evaluación	AEV	Pérdida de confidencialidad y disponibilidad de la información por almacenamiento o uso inadecuado de la misma.	1		
		Pérdida de integridad, confidencialidad o disponibilidad por exposición, manipulación o daños en la información.	1		
		Pérdida de integridad, confidencialidad o disponibilidad por exposición, manipulación o daños en la información.	1		
		No disponibilidad o pérdida de integridad por manipulación inadecuada o explotación de brechas de seguridad	1		
		Pérdida de integridad, confidencialidad o disponibilidad por acceso no autorizado o pérdida de las credenciales de ingreso a las plataformas	1		
		No disponibilidad de acceso a la plataforma SIIF	1		
		Afectación parcial del funcionamiento del proceso por falta de capacitación o ausencia de recurso humano.	1		
		Incumplimiento y/o inexactitud en la presentación de los informes de auditorías y seguimiento a los planes de acción.		1	
		Incumplimiento en el desarrollo del cronograma establecido al plan anual de auditorías.		1	
		Incumplimiento de las metas institucionales por parte de los procesos.		1	
		Posibilidad de alterar o manipular los resultados de la auditoría realizada en beneficio de un tercero.			1
		Utilización indebida de información privilegiada.			1
Asesoría y Acompañamiento	AAC	Pérdida de confidencialidad y disponibilidad de la información por almacenamiento o uso inadecuado de la misma.	1		
		Pérdida de integridad, confidencialidad o disponibilidad por exposición, manipulación o daños en la información.	1		

INFORME DNP MAYO-31-2022					
Estado de riesgos de la entidad					
Proceso	ABR	Nombre del Riesgo	Clase de Riesgo (Estratégico, Operativo, Tecnología, Cumplimiento)		
			Tecnología	Gestión	Corrupción
		Pérdida de integridad, confidencialidad o disponibilidad por acceso no autorizado o pérdida de las credenciales de ingreso a las plataformas.	1		
		Afectación parcial del funcionamiento del proceso por falta de capacitación o ausencia de recurso humano.	1		
		Incumplimiento en la competencia de las asesorías brindadas.		1	
		Incumplimiento de las metas institucionales por parte de los procesos.		1	
		Posibilidad de direccionar una asesoría en favor de un tercero.			1
		Utilización indebida de información privilegiada.			1
Control Disciplinario Interno	CDS	Incumplimiento de los términos establecidos en la Ley disciplinaria vigente y normas complementarias.		1	
		Incumplimiento de las metas institucionales por parte de los procesos		1	
		Violación de la reserva sumarial.		1	
		Posibilidad de recibir o solicitar cualquier dádiva o beneficio a nombre propio o de terceros para agregar, quitar o manipular información ó documentos de un expediente o proferir decisión contraria a derecho.			1
		Afectación de la confidencialidad, la disponibilidad e integridad de la información debido al almacenamiento y eliminación o custodia inadecuada de la información física	1		
		Afectación de la confidencialidad, la disponibilidad e integridad de la documentación digital, de las bases de datos, hojas de vida de proceso y documentos y citaciones de los procesos, debido a la ausencia de mecanismos de cifrado, de respaldos de información y almacenamiento seguro	1		
		Pérdida parcial o total de la disponibilidad del proceso o sus funciones, debido a falta de un esquema de respaldo de personal, ausencias repentinas o definitivas o entrenamiento insuficiente	1		
		Afectación de la confidencialidad, la disponibilidad e integridad de la información contenida en USB de respaldo de información, debido a un almacenamiento inseguro o uso en sitios con deficiencias en seguridad.	1		
Total riesgos definidos en matrices de los 20 procesos			111	70	28
			Tecnología	Gestión	Corrupción

Fuente: <https://daruma.mintransporte.gov.co/>

10. 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.

Tema	Descripción
Proyectos de Cuarta de Generación de Concesiones	Los avances y logros permiten que, con el correcto seguimiento a los proyectos 4G, éstos se logren finalizar en el siguiente gobierno.
Concesiones del 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 temase 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.

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

Tema	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.

Tema	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

Tema	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 electricos
Programa de modernización 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.
Acciones de adaptación y mitigación establecidas en la actualización Contribuciones Determinadas Nacionalmente (NDC) 2020	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: 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 - Santa Marta 7. Navegación Basa en Desempeño – PBN 8. Acciones adicionales descritas en la Ley de Acción Climática (Ley 2169 de 2021) En cuanto a adaptación, la implementación de las siguientes acciones: 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
Estrategia Nacional de Transporte Sostenible	Implementación de acciones que permitan lograr la transición del transporte hacia el uso de energéticos y tecnologías como

Tema	Descripción
	electricidad, hidrógeno, gas natural, híbridos, gasolina y diésel de bajo contenido de azufre
Resolución sobre la definición de tecnologías de bajas y cero emisiones	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.
Estrategia Nacional de Movilidad Activa	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 NAMA TAnDem.
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	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. 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. 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.

4. 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	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. 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.
Comités de movilidad (Autoridad Portuaria)	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: • 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. 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.

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

Tema	Descripción
Defensa Judicial: Caso Casanare 85001233300020180014500	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

Tema	Descripción
	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. 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. 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. 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. 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.
Defensa Judicial: Caso de Contrato de estabilidad jurídica Concesionaria Ruta del Sol 25000233600020190090400	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 Élvor 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. 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.
Defensa Judicial: Coparte - Procuraduría 05001233300020190030500	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
	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. 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. 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. Estado actual: Se realizó ante el Tribunal Administrativo de Antioquia el 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. Temas pendientes: Se programó próxima Audiencia de seguimiento al Pacto de Cumplimiento para el 22 de Julio de 2022.
Defensa Judicial: Azarías Alomía Riascos 76109333100220080007100	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

Tema	Descripción
	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. 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. 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.
Defensa Judicial: Samuel Palacios Mosquera 27001333170120120010100	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. 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 - 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 Sentencia de Ejecución. 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.
Defensa Judicial: Miguel Ignacio Martínez Olano (Vía Salamina) 47001233300020200069800	Defensa Judicial: 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. 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. 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

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

11. LISTA DE ANEXOS

Anexo 1: Ejecución presupuestales desde 2018 a 2021

Anexo 2: Estados Financieros por vigencia

Anexo 3: Inventario con responsables

Anexo 4: Consolidado procesos contractuales agosto 2018 a mayo 2022

Anexo 5: Anteproyecto 2023

Anexo 6: Proyectos de SGR

Anexo 7: Instancias de participación Externas

Anexo 8: Tabla participación accionaria MT

Anexo 9: Instancias de participación Internas

Anexo 10: Acciones judiciales

Anexo 11: Procesos disciplinarios

Anexo 12: Fallos sancionatorios

Anexo 13: Relación planes de mejoramiento MT