

UNIDAD DE PLANEACION DE INFRAESTRUCTURA DE
TRANSPORTE - UPIT

ACTA DE INFORME DE GESTIÓN
(Ley 951 de marzo 31 de 2005)

Mayo 2 a octubre 18 del 2022

Bogotá D.C, octubre 25 de 2022

1. DATOS GENERALES

NOMBRE DEL FUNCIONARIO RESPONSABLE
QUE ENTREGA:

SANDRA LILIANA ÁNGEL ALMARIO

CARGO:

DIRECTORA GENERAL (E)

ENTIDAD:

UNIDAD DE PLANEACION DE
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE
- UPIT

CIUDAD Y FECHA

BOGOTA D.C, 10 de octubre del 2022

FECHA DE INICIO DE LA GESTIÓN:

02 DE MAYO DE 2022

CONDICION DE LA PRESENTACION:

TERMINACIÓN DE ENCARGO
INTERINSTITUCIONAL.

FECHA DE RETIRO:

18 de octubre del 2022 – Mediante
decreto 2046

2. ANTECEDENTES UPIT

La Ley 1682 del 2013, "Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias", le confirió mediante su artículo 66, facultades extraordinarias al Presidente de la República para crear, entre otras, a la Unidad de Planeación del Sector de Infraestructura de Transporte como una Unidad Administrativa Especial adscrita al Ministerio de Transporte, con independencia administrativa, técnica y patrimonial.

El Estudio Técnico dotó a la Unidad de Infraestructura de Transporte (de ahora en adelante "UPIT" o "Unidad") con una misión y visión, que se transcriben a continuación, respectivamente:

"La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte, como nueva entidad descentralizada del orden nacional, realizará su misión a partir del desarrollo organizacional y funcional que se prevé en el Decreto de creación, la cual guarda correspondencia con los objetivos previsto en la Ley 1682 de 2013".

Conforme a lo anteriormente expuesto, la Unidad tiene como razón de ser la planeación en forma integral, indicativa, permanente y coordinada con las entidades y organismos del sector transporte, todo lo relativo a los proyectos de infraestructura del transporte a cargo de la Nación, coordina con las entidades territoriales los proyectos de infraestructura del transporte a cargo de estas entidades y elabora el plan de infraestructura de transporte que fomente el desarrollo y crecimiento económico del país; su competitividad internacional; la integración del Territorio Nacional, y el disfrute de los derechos de las personas".

En lo que respecta a la visión, señaló que:

"Se prevé que en el año 2017 la Unidad dispondrá de un plan maestro de infraestructura de transporte que conecte los centros de producción y consumo entre sí y, con los puertos, aeropuertos y pasos de frontera, considerando la conexión entre los diferentes accesos a las ciudades, los puertos fluviales y marítimos y los centros logísticos, para conformar anillos que canalicen en forma eficiente los flujos de carga en las áreas urbanas."

Así las cosas, mediante el Decreto 946 del 21 de mayo del 2014, "Por el cual se crea la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte y se determina su estructura y funciones", el Gobierno Nacional creó a la UPIT como una Unidad Administrativa Especial, que integra el sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio, autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte.

Siguiendo de manera coherente con el objeto sugerido en el Estudio Técnico de la Creación de la Unidad de Infraestructura de Transporte, el artículo 2 del Decreto en comento determinó el objeto de la Unidad en los siguientes términos:

"ARTÍCULO 2o. OBJETO. La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) tendrá como objeto planear el desarrollo de la infraestructura de transporte de manera integral, indicativa, permanente y coordinada con los agentes del sector transporte, para promover la competitividad, conectividad, movilidad y desarrollo en el territorio nacional en materia de infraestructura de transporte, así como consolidar y divulgar la información requerida para la formulación de política en materia de infraestructura de transporte."

Por su parte, el artículo 5 del Decreto 946 del 2014 enunció de manera taxativa las funciones de la UPIT de la siguiente manera:

"ARTÍCULO 5o. FUNCIONES. La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte tendrá las siguientes funciones:

1. Adelantar los estudios y análisis para establecer las necesidades y requerimientos de infraestructura de transporte, en concordancia con las políticas de mediano y largo plazo formuladas por el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte.
2. Elaborar y actualizar periódicamente el Plan de Infraestructura de Transporte de conformidad con la Ley y con las políticas y directrices de mediano y largo plazo formuladas por el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte.
3. Recomendar al Ministerio de Transporte y al Departamento Nacional de Planeación, políticas y estrategias para el desarrollo del sector de infraestructura de transporte.
4. Formular y evaluar planes y programas del sector de infraestructura, y los proyectos resultantes con un alcance máximo de prefactibilidad, bajo los criterios establecidos en la Ley, y en coordinación con las entidades que conforman el sector y el Departamento Nacional de Planeación.
5. Coordinar, con las entidades públicas del sector y con aquellas del orden nacional que tengan incidencia en materia de infraestructura de transporte, la planeación integral, indicativa y permanente de mediano y largo plazo en materia de infraestructura de transporte, de conformidad con la normativa vigente.
6. Coordinar con las entidades públicas del orden territorial la planeación integral, indicativa y permanente de mediano y largo plazo de los proyectos de infraestructura a su cargo, que tengan incidencia en el Plan de Infraestructura de Transporte o sean cofinanciados por la nación.
7. Proponer, a partir del Plan de Infraestructura de Transporte, los proyectos de inversión del orden nacional que se deben incluir en el respectivo Plan Nacional de Desarrollo.
8. Analizar y proponer, para los proyectos del Plan de Infraestructura de Transporte y en un alcance máximo de prefactibilidad, los posibles esquemas de ejecución de los mismos.

9. Evaluar, a partir de la información secundaria disponible, el avance en la ejecución de los proyectos del plan de infraestructura de transporte, y publicar periódicamente los resultados de la evaluación.
10. Consolidar, unificar, actualizar y divulgar, de manera sistematizada, la información de los proyectos de infraestructura de transporte y el registro de los operadores del sector, en los términos que establezca la Unidad.
11. Adoptar, desarrollar y difundir buenas prácticas para la planeación, priorización, estudio y evaluación económica de proyectos de infraestructura de transporte que orienten o sirvan de base para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte a cargo de las entidades territoriales.
12. Las demás que le sean atribuidas por la ley.”

Reconociendo el avance positivo de Colombia en la institucionalidad del sector de transporte en los últimos años, destacando a las reformas estructurales normativas e institucionales y el modelo de financiación y contratación que han podido atraer al capital privado, el Informe de la Comisión de Expertos en Infraestructura de Transporte (2019) (de ahora en adelante “el Informe”) identificó una serie de problemáticas que aún persistían, dentro de los cuales se destacan, según se lee en el Informe:

- I. La falta de capacidad del Ministerio de Transporte para planear, coordinar y dirigir el sector de transporte desde una visión técnica y a largo plazo, resaltando en especial su carencia de instrumentos que le permitan formalizar y visibilizar las interacciones entre el Estado y el Sector Privado.
- II. La falta de coordinación entre autoridades nacionales que ostentan funciones en los sectores de la infraestructura de transporte, que incluso pueden tener objetivos contradictorios, lo anterior en claro detrimento de la percepción de seguridad jurídica.

En atención a lo anterior, y en miras a fortalecer las capacidades de coordinación y dirección del Ministerio de Transporte y del sector, el Informe recomendó, entre otras, la puesta en marcha de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte, máxime cuando desde el año 2015 el Gobierno Nacional elaboró su política pública de infraestructura a largo plazo, cristalizado en el Plan Maestro de Transporte Intermodal (“PMTI”), en el cual se identifican las intervenciones requeridas para la obtención de una infraestructura de transporte eficiente y competitiva.

De acuerdo con las recomendaciones consignadas en el Informe, la UPIT debería actualizar el PMTI mediante la identificación e inclusión de las nuevas necesidades, adoptando a su vez un énfasis en la infraestructura de transporte intermodal. Tal actualización deberá implicar, de acuerdo con el Informe, una serie de estudios, a saber “(...) 1) la priorización de la próxima colección de proyectos para fundear, construir, operar y mantener los principales corredores y la definición de la modalidad contractual más adecuada para cada caso, con énfasis en las necesidades de carga; 2) la priorización y reglas de cofinanciación entre las autoridades sectoriales del orden nacional y locales para desarrollar los accesos a las ciudades; 3) la definición de una política sostenible de mantenimiento, incluyendo las condiciones para la cofinanciación de proyectos de construcción y mantenimiento vial con entidades territoriales y con agentes productivos privados; 4) el modelo de apoyo público para el desarrollo de la multimodalidad y de la logística; 5) la creación de un foro anual de

discusión y alineamiento de expectativas sectoriales y 6) la evaluación del diseño de los procesos de contratación y definición de líneas generales para mejorarlo (...)” (pg. 29).

De igual manera, se recomendó que la UPIT elaborará una política clara de mantenimiento y conservación de la infraestructura vial, al igual que identificar y estructurar nuevas fuentes para su mantenimiento, lo cual implicaría necesariamente la promoción de la investigación en materia de adaptabilidad de los pavimentos a las necesidades propias de las diferentes regiones del país; la elaboración de especificaciones técnicas y la posterior capacitación de los esquemas de gestión de mantenimiento a los diferentes entes territoriales. A su vez, el Informe hace hincapié en que, reconociendo a la diversidad de los suelos, topografías y condiciones climáticas nacionales, la UPIT deberá desarrollar protocolos para que las entidades del sector de transporte faciliten y desarrollen nuevas tecnologías de mantenimiento vial.

Aunado a lo anterior, el Informe señaló que la UPIT debería asumir la planificación logística del país con la finalidad de unificar criterios, programas y proyectos de la totalidad de los modos de infraestructura y servicios. Con lo anterior, se busca que la UPIT asuma un liderazgo en las discusiones en lo que respecta a la provisión de infraestructura logística.

En atención a la recomendación del Informe de poner en marcha la UPIT, y en consideración a que el Decreto 946 del 21 de mayo del 2014, “Por el cual se crea la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte y se determina su estructura y funciones”, señaló en su artículo 6 que la dirección y administración de la Unidad está a cargo del Consejo Directivo y del Director General; y que el numeral 9 del artículo 8 del Decreto precitado le asignó al Consejo Directivo la función, entre otras, de adoptar su propio reglamento. Así las cosas, el 05 de agosto del 2021, la UPIT expidió su Acuerdo número 01, “Por el cual se aprueba y adopta el reglamento interno del Consejo Directivo de la Unidad de Infraestructura de Transporte - UPIT”, poniendo así en funcionamiento a la Unidad.

El mismo día en que aprobó y adoptó su reglamento interno, el Consejo Directivo expidió el Acuerdo 02, “Por medio del cual se aprueba una modificación presupuestal, en el presupuesto de Gastos de Funcionamiento de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT para la vigencia fiscal del 2021”.

Lo anteriormente esbozado permitió que, el 31 de agosto del 2021, se pudiese posesionar en propiedad el primer Director General de la UPIT, quien atendiendo la gradualidad de la adopción de la planta de personal señalada en el Decreto 1819 del 2020 para la Unidad, suplió de manera gradual a la Unidad. El precitado Director General ejerció el cargo desde el 31 agosto hasta el 02 de mayo del 2022, fecha en la cual el entonces Presidente de la República realizó un encargo interinstitucional, mediante el Decreto número 666 del 30 de abril del 2022, a SANDRA LILIANA ÀNGEL ALMARIO, encargo que fue prorrogado mediante Decreto número 1428 del 29 de julio del 2022.

Me permito a continuación reflejar la gestión realizada desde mi posesión (2 de mayo de 2022), hasta la fecha de mi retiro de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT, por cada una de las áreas, así:

3. CONTRATOS INTERADMINISTRATIVOS Y CONVENIO DE ASOCIACIÓN

3.1 CONTRATO INTERADMINISTRATIVO NÚMERO 006 DEL 2021 SUSCRITO CON FINDETER

OBJETO CONTRACTUAL: “ESTRUCTURAR EL MODELO DE GESTIÓN INSTITUCIONAL QUE FORTALEZCA LA CAPACIDAD TÉCNICA PARA LA PLANEACIÓN INTEGRAL DEL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN EL TERRITORIO NACIONAL Y FORTALECIMIENTO Y APOYO TÉCNICO ESPECIALIZADO A LAS ACTIVIDADES DE PLANEACIÓN A CARGO DE LA UPIT DE ACUERDO CON LAS ESPECIFICACIONES DEFINIDAS POR LA ENTIDAD, EN EL MARCO DE LAS OPERACIONES AUTORIZADAS POR FINDETER”

ALCANCE DEL OBJETO: Para el desarrollo del objeto del contrato interadministrativo FINDETER prestará el servicio de asistencia técnica y administración de recursos y en cumplimiento de este desarrollará sin limitarse a ello los siguientes proyectos:

1. Estudios y elaboración del modelo integrado de la planeación y gestión MIPG para el fortalecimiento de la gestión institucional que permita el desarrollo de actividades de planeación para la infraestructura de transporte, así como otros estudios y elaboración de modelos, procesos y procedimientos para el seguimiento al control interno de la entidad.
2. Estudios sobre accesos y pasos urbanos y documentos metodológicos detallados en el Anexo 1 que hace parte del presente estudio previo.
3. Consolidar, generar, gestionar, recopilar y documentar la consolidación de la información en materia de infraestructura de transporte, movilidad y conectividad, mediante actividades tendientes a la identificación, clasificación, organización de los sistemas de información de la infraestructura citada y actualización del sistema de información de dicha infraestructura, así como la recolección de información primaria o secundaria de todos los modos, según lo detallado en el Anexo 1 que hace parte del presente estudio previo.

PARAGRAFO PRIMERO. En desarrollo del objeto, FINDETER, pondrá a disposición un esquema fiduciario con una sociedad fiduciaria de reconocida experiencia y trayectoria en el sistema financiero colombiano. En consecuencia, el Comité Fiduciario que se conformará una vez suscrito el contrato, establecido en el Manual Operativo dará la instrucción de contratar las actividades que requieran para la debida ejecución del proyecto objeto del presente contrato.

PARAGRAFO SEGUNDO. El alcance y los valores de los proyectos corresponderán a la información a suministrar por la UPIT, de acuerdo con las definiciones y aprobaciones de los proyectos objeto de la presente propuesta y podrá ser modificado por la revisión, ajuste y complementación de las partes conforme los recursos disponibles para la ejecución de los proyectos.

PARAGRAFO TERCERO: Si durante la prestación del Servicio de Asistencia Técnica y Administración de Recursos, se identifican o proponen proyectos o componentes que

por factores técnicos, jurídicos, financieros o de plazo de ejecución exceden lo acordado en la presente propuesta, con relación al alcance, valor o plazo, las partes revisarán las condiciones contractuales y tomarán las acciones y decisiones que requieran previo acuerdo elevado por escrito y que será complementario del contrato que se suscriba mediante otrosí.

PARAGRAFO CUARTO: La priorización de los proyectos los hará la UPIT con el debido acompañamiento de FINDETER, y el desarrollo de estos los hará FINDETER, conforme a la viabilización y ejecución de los recursos, que se haga entre las partes

Fecha de Inicio: Acta de inicio de fecha 29 de diciembre de 2021.

Aprobación de Pólizas: Seguros del Estado - Póliza No. 3344101221324 aprobada el 29 de diciembre de 2021

Valor total del contrato: \$3.060.079.762.

Prórrogas: Dos (2) prórrogas, así:

1. Prorroga hasta el 31 de diciembre
2. Prorroga hasta el 14 de abril de 2023

Valor girado al Patrimonio Autónomo de Findeter \$ 3.060.079.762 este valor esta ejecutado al 100% ante el presupuesto nacional.

Valor Pagado por asistencia técnica Desde la Supervisión se ha autorizado y desembolsado \$117.873.828 correspondiente al valor de la Asistencia técnica y administración de recursos a FINDETER, correspondientes a tres pagos (enero, febrero y marzo de 2022). Están pendientes por pago cuatro (4) que ya fueron autorizados por la supervisión.

Valor Comprometido en el Patrimonio Autónomo: Comprometido por el proyecto 145:

Resumen de lo ocurrido desde el 02 de mayo a septiembre de 2022

Los recursos para el desarrollo del objetivo del contrato interadministrativo provienen de los dos proyectos de inversión de la UPIT y la vigencia 2021 y 2022, así:

Proyecto de Inversión UPIT	Concepto de Gasto	VALOR VIGENCIA 2021	VIGENCIA FUTURA	TOTAL
145	C-2410-0600-1-0-2410006-02	275.000.000	47.739.329	322.739.329
	C-2410-0600-1-0-2410008-02	440.000.000	41.904.762	481.904.762
	C-2410-0600-1-0-2410009-02	135.000.000	23.435.671	158.435.671
	TOTAL 145	850.000.000	113.079.762	963.079.762
146	C-2499-0600-1-0-2499053-02	200.000.000	10.015.022	210.015.022
	C-2499-0600-1-0-2499054-02	100.000.000	5.007.512	105.007.512
	C-2499-0600-1-0-2499060-02	140.000.000	7.010.515	147.010.515
	C-2499-0600-1-0-2499062-02	237.000.000	11.867.802	248.867.802

	C-2499-0600-1-0-2499064-02	270.000.000	13.520.281	283.520.281
	C-2499-0600-1-0-2499067-02	1.050.000.000	52.578.868	1.102.578.868
	TOTAL 146	1.997.000.000	100.000.000	2.097.000.000
	TOTAL	2.847.000.000	213.079.762	3.060.079.762

El contrato con FINDETER se ha materializado mediante cuatro convocatorias abiertas para los procesos de MIPG, Información Geográfica y, Accesos y Pasos Urbanos. Estos procesos mencionados se publicaron en la página web de FINDETER a partir de mayo de 2022.

En cumplimiento de los compromisos contractuales, y una vez fueron elaborados los requisitos técnicos, jurídicos y financieros correspondientes con la validación de UPIT, FINDETER publicó el 20 de mayo de 2022 la Primera Convocatoria Abierta PAF-ATUPIT-C-009-2022 para la contratación de *"LOS ESTUDIOS PARA LA ELABORACIÓN DEL MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN (MIPG) Y LA ELABORACIÓN DE MODELOS, PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL DE LA UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE – UPIT"*.

La mencionada convocatoria resultó desierta al no lograr que los proponentes cumplieran con los requisitos y se habilitaran para participar en el proceso, por lo que se expidió Acta de Declaratoria Desierta el día 29 de junio de 2022.

A partir de esto, FINDETER publicó nuevamente la correspondiente convocatoria garantizando la concurrencia de los interesados y manteniendo la rigurosidad técnica. De este modo, el 06 de julio de 2022, se publicó la Convocatoria Abierta PAF-ATUPIT-C-015-2022, con el objeto de contratar *"LOS ESTUDIOS PARA LA ELABORACIÓN DEL MODELO INTEGRADO DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN (MIPG) Y LA ELABORACIÓN DE MODELOS, PROCESOS Y PROCEDIMIENTOS PARA EL FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL DE LA UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE – UPIT"*.

El 09 de agosto de 2022, se publicó el acta de adjudicación de la convocatoria PAF-ATUPIT-C-015-2022, adjudicado a la **UNIÓN TEMPORAL FINDETER NX-PWD 2022** por un valor total de **COP\$ 1.260.198.100**. (<https://www.findeter.gov.co/convocatorias/paf-atupit-c-015-2022>).

A continuación, los siguientes términos de referencia del desarrollo del contrato de consultoría:

PRODUCTOS	% DE PAGO	Al valor adjudicado	Plazos de entrega del consultor	Si el acta de inicio es 9/09/2022
Etapa 1: Fase preliminar	10%	\$ 126.019.810	10 días después de la firma del acta de inicio	19/09/2022
Etapa 2: Diagnósticos y visión			Hasta 2 meses después de la firma del acta de inicio	8/11/2022
Etapa 3: Situación de deseada Arquitectura empresarial	20%	\$ 252.039.620	Hasta 3 meses después de la firma del acta de inicio	8/12/2022
Etapa 4: Plan de acción MIPG	25%	\$ 315.049.525	Hasta 4 meses después de la firma del acta de inicio	8/01/2023

Etapa 5: Plan de implementación arquitectura empresarial	30%	\$ 378.059.430	Hasta 4 meses y 15 días después de la firma del acta de inicio	23/01/2023
Etapa 6: Transformación digital y PETI			Hasta 4 meses y 15 días después de la firma del acta de inicio	23/01/2023
Etapa 7: Divulgación	15%	\$ 189.029.715	Hasta 5 meses después de la firma del acta de inicio	8/02/2023
TOTAL	100%	\$ 1.260.198.100	Fin del contrato 5 meses y 15 días	25/02/2023

La segunda convocatoria abierta por FINDETER, PAF-ATUPIT-C-012-2022, fue el proceso de consultoría, con el objeto de *"CONTRATAR LA CONSULTORÍA PARA LA DEFINICIÓN DE LINEAMIENTOS TÉCNICOS PARA LA ARTICULACIÓN ENTRE LA PLANEACIÓN DE TRANSPORTE NACIONAL Y EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL PARA LA GESTIÓN DE PASOS Y ACCESOS URBANOS"*.

No obstante, en dicho proceso uno de los oferentes cuya propuesta fue rechazada, SIGMA GESTIÓN DE PROYECTOS S.A.S, interpuso una Acción de Tutela con radicado número 1100131090452022-00196, ante el Juzgado Cuarenta y Cinco Penal del Circuito con funciones de conocimiento de Bogotá D.C, por la presunta vulneración a los derechos fundamentales del buen nombre, debido proceso, trabajo, entre otros.

Teniendo en cuenta lo anterior, se consideró necesario dar espera a la decisión de fondo que tomara el Juez de tutela para continuar con el proceso contractual atendiendo lo señalado por el numeral 1.26. SUSPENSIÓN Y/O CANCELACIÓN DE LA CONVOCATORIA, del Subcapítulo I GENERALIDADES, del Capítulo II DISPOSICIONES GENERALES de los Términos de Referencia.

Una vez conocida por FINDETER la declaratoria de improcedencia de la mencionada acción de tutela expedida por el Juzgado Cuarenta y Cinco Penal del Circuito con función de conocimiento de Bogotá D.C, la fiduciaria procedió a reanudar la convocatoria PAF-ATUPIT-C-012-2022 el 22 de agosto de los corrientes, para así continuar con la respectiva adjudicación, conforme al cronograma vigente.

Así, FINDETER adjudicó el proceso de consultoría a C&M CONSULTORES S.A.S bajo las siguientes consideraciones:

- Alcance de la consultoría:

Etapa	Productos
Etapa 1: Plan de trabajo y metodología	Informe con el plan detallado de trabajo, metodología, cronograma del proyecto y mecanismos para el levantamiento de información. Propuesta de estudios de caso. Plan de comunicaciones y de transferencia del conocimiento del proyecto.

Etapa	Productos
Etapa 2: Estudios de caso	Informe que contenga los resultados de las actividades desarrolladas para la caracterización y análisis de los estudios de caso. Documento de buenas prácticas y lineamientos.
Etapa 3: Metodología de priorización	Informe que contenga los resultados de las actividades desarrolladas para la metodología de priorización de pasos y accesos urbanos.

- **Valor del contrato:** COP\$417.742.268
- **Garantías:** Expedidas por la entidad Seguros del Estado S.A., con fecha de aprobación por parte de FINDETER del 09 de octubre de 2022
- **Fecha de inicio:** De acuerdo con el acta de inicio firmada entre FINDETER y C&M CONSULTORES S.A.S., se da inicio al contrato de consultoría a partir del 10 de octubre de 2022, previa aprobación de las garantías.
- **Fecha de terminación:** según lo establecido en los términos de referencia el plazo de ejecución del contrato (...) será de **CUATRO (4) MESES** contados a partir de la suscripción del Acta de Inicio o emisión de la orden de inicio, previa aprobación de las garantías por parte de la CONTRATANTE y demás requisitos necesarios. (...) en este sentido, el contrato finalizará el 10 de febrero de 2023
- Se presenta el siguiente cronograma:

PRODUCTOS	% DE PAGO	Al valor adjudicado	Plazos de entrega del consultor	Si el acta de inicio es 10/10/2022
Etapa 1: Plan de trabajo y metodología	10%	\$ 41.774.227	Quince (15) días calendario después de la firma del acta de inicio	25/10/2022
Etapa 2: Estudio del caso	50%	\$ 208.871.134	Hasta 3 meses después de la firma del acta de inicio	08/01/2023
Etapa 3: Metodología de priorización	40%	\$ 167.096.907	Hasta 3 meses y 15 días calendario después de la firma del acta de inicio	23/01/2023
TOTAL	100%	\$ 417.742.268	Fin del contrato 4 meses	10/02/2023

La tercera y cuarta convocatoria abierta por parte de FINDETER, hace referencia a la contratación de prestación de servicios para dos (2) profesionales, que cumplan con los siguientes objetos:

PAF-ATUPIT-PS-003-2022: CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES CON LA FINALIDAD DE BRINDAR APOYO EN LA ESTRUCTURACIÓN DE INSUMOS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA Y DOCUMENTACIÓN DE LA BASE DE DATOS GEOGRÁFICA CORPORATIVA (BDGC) Y HUB DE MAPAS DE LA UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (UPIT), adjudicado a la profesional YENCY CATERIN LAGOS RUIZ con CC 1.022.941.209 por un monto de \$55.104.510 y un plazo de seis (6) meses, a partir de agosto de 2022.

PAF-ATUPIT-PS-004-2022: ELABORAR INSUMOS Y APOYAR LA IMPLEMENTACIÓN DE STORY MAPS, APOYAR EN EL DISEÑO DE UNA METODOLOGÍA PARA EL RECONOCIMIENTO DE LAS VÍAS ILEGALES DEL PAÍS Y EN EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE TABLEROS DE CONTROL DE LA UPIT, adjudicado al profesional MAICOL FERNANDO CAMARGO HERNANDEZ con CC 1.012.353.845 por un monto de \$55.104.510 y un plazo de seis (6) meses, a partir de agosto de 2022.

Se informa que dentro del contrato de MIPG, FINDETER sugirió y solicitó la inclusión de la contratación por parte de la UNION TEMPORAL FINDETER NX-PWD 2022, para que desarrolle la página WEB y el aplicativo de ORFEO, trámite que se encuentra en proceso interno de FINDETER.

3.2. CONTRATO INTERADMINISTRATIVO NÚMERO 007 DEL 2021 SUCRITO CON LA FINANCIERA DE DESARROLLO NACIONAL - FDN

OBJETO CONTRACTUAL:

Fortalecimiento y apoyo técnico especializado a las actividades de planeación a cargo de la UPIT, de acuerdo con las especificaciones definidas por la entidad.

ALCANCE DEL OBJETO:

Para el desarrollo del objeto mencionado, LA FDN elaborará los estudios de apoyo técnico especializado que se relacionan a continuación para el fortalecimiento de la gestión y actividades de planeación de la infraestructura de transporte de manera integral en Colombia a cargo de la UPIT, donde:

1. LA FDN llevará a cabo la asesoría, dirección, liderazgo, coordinación y seguimiento para la elaboración de los siguientes estudios (en adelante los "Estudios"): i) Mantenimiento de la Infraestructura vial y gestión de activos viales; ii) Análisis de la eficiencia e institucionalidad en la ejecución de la infraestructura aeroportuaria; iii) Plan Estratégico Aeroportuario y iv) Fortalecimiento de la participación privada en los proyectos de infraestructura de transporte.
2. Los Estudios se deberán realizar de acuerdo con el alcance que se describe en detalle en el Anexo 2 – Alcance de los Estudios, el cual hace parte integral del Contrato.

PARÁGRAFO: En el evento en que se identifique la necesidad de realizar una o varias actividades que no se encuentren previstas en el objeto y las obligaciones de este Contrato, las partes acordarán su ejecución, para lo cual suscribirán una

modificación que incluirá, además de las actividades respectivas, la adición presupuestal para cubrir los valores adiciones, cuando a ello haya lugar.

BALANCE FINANCIERO

VALOR INICIAL DEL CONTRATO	\$3.213.000.000
VALOR ADICIONADO	\$ 0
VALOR TOTAL DEL CONTRATO	\$3.213.000.000
VALOR EJECUTADO Y PAGADO AL CONTRATISTA	\$3.213.000.000
VALOR NO EJECUTADO Y A LIBERAR	\$0
VALOR EJECUTADO Y POR PAGAR AL CONTRATISTA	\$0

POLIZAS Y AMPAROS

Para garantizar el cumplimiento del objeto del contrato, según lo pactado, el contratista constituyó la garantía única de cumplimiento con la Compañía de Seguros NACIONAL DE SEGUROS, así:

COMPAÑÍA DE SEGUROS	PÓLIZA No.	AMPARO	VIGENCIA DESDE	VIGENCIA HASTA	VALOR ASEGURADO
Nacional de seguros	400037397	CUMPLIMIENTO DEL CONTRATO	28/12/21	12/02/23	321.300.000.00
Nacional de seguros	400037397	PAGO DE SALARIOS, PRESTACIONES SOCIALES E INDEMNIZACIONES LABORALES	28/12/21	12/08/25	160.650.000.00
Nacional de seguros	400037397	CALIDAD DEL SERVICIO	31/07/22	12/08/23	321.300.000.00

OTROSÍ Y MODIFICACIONES:

OTROSÍ, PRÓRROGA, ADICIÓN U OTRAS MODIFICACIONES		
No.	FECHA	DESCRIPCIÓN DE MODIFICACIONES
Otrosí No. 01	23/06/2022	Otrosí Aclaratorio sobre el plan de trabajo de los estudios "Análisis de la eficiencia e institucionalidad en la ejecución de la infraestructura aeroportuaria" y "Plan Estratégico Aeroportuario"

		objeto del Contrato Interadministrativo No. 007 de 2021
Otrosí No. 02	28/07/2022	Prorrogar el plazo de ejecución del Contrato Interadministrativo No. 007 de 2021 hasta el día 12 de agosto de 2022, en consecuencia, la CLÁUSULA QUINTA "PLAZO DE EJECUCIÓN" del Contrato Interadministrativo No. 007 de 2021

A continuación, se presenta el detalle de desarrollo por estudio, así:

3.2.1. Estudio del proyecto Mantenimiento y Gestión de Activos Viales

Consultor subcontratado por FDN ANTEA GROUP – Valor 428,4 millones de pesos

En cuanto al estudio de Mantenimiento y gestión de activos viales, cuyo objeto es el de "Contar con insumos necesarios para generar lineamientos técnicos para formular una política de mantenimiento y gestión de activos viales, para así contar con las bases suficientes para una gestión eficaz y eficiente de los activos que brindará beneficios de las inversiones realizadas y se evitarían sobrecostos posteriores por falta de acciones preventivas (mantenimiento)".

ENTREGABLE	FECHA	AVANCE
Plan de trabajo y cronograma.	31/01/22	100%
Etapa 1: Estado del arte sobre buenas prácticas internacionales sobre mantenimiento de infraestructura de transporte.	30/03/22	100%
Etapa 2: Informe con el análisis integral de los diferentes programas de mantenimiento realizados por el Gobierno Nacional.	27/05/22	100%
Etapa 3: Informe con las estrategias y lineamientos para el mantenimiento preventivo y correctivo de la red vial del país (Red primaria, secundaria y terciaria).	8/07/22	100%
Etapa 4: Informe con recomendaciones generales que las entidades territoriales y del orden nacional deberán tener en cuenta para el mantenimiento de su red a cargo.	13/07/22	100%

Los principales aspectos a destacar del estudio son:

- Actualmente Colombia cuenta con criterios de priorización de la red terciaria y secundaria, establecidos a establecidos a través de la

metodología para el desarrollo de planes viales departamentales y municipales

- Existe ausencia de inventario consolidado de las características de pavimento que no permite a las entidades a cargo de la red de carreteras tener una adecuada gestión del pavimento, y dificulta la toma de decisiones para la priorización.
- La red de caminos rurales presenta una gran desventaja al tener que competir por la asignación de recursos económicos frente a aquellas que tienen un mayor volumen de tráfico.
- Actualmente el costo anual de conservación es una pequeña parte del costo de la inversión inicial por lo general de 2 a 3% para las principales carreteras y de 5 a 6% para caminos rurales no pavimentadas (Durante la vida útil de la carretera).

3.2.2. Fortalecimiento de la Participación Privada

Consultor subcontratado por FDN: **JAVIER HERNANDEZ** – Valor \$ 374.85 millones de pesos.

En lo que respecta al estudio de Fortalecimiento de la Participación Privada, cuyo objeto es el de formular “Recomendaciones para el fortalecimiento del esquema de participación privada en proyectos de transporte en el país, partiendo de la entrada en operación de la ley 1508 de 2012, realizando entrevistas entre los actores relevantes que intervienen en la formulación y puesta en marcha de las APP en el sector transporte, la revisión de casos puntuales.”.

ENTREGABLE	FECHA	AVANCE
Plan de Trabajo y cronograma.	29/01/22	100%
Etapa 1: Informe que resume el proceso de recopilación, análisis y evaluación de documentación relacionada disponible y que puede servir como referencia.	30/03/22	100%
Etapa 2: Documento con recomendaciones para el fortalecimiento del esquema de participación privada en los proyectos de infraestructura de transporte. Informe final de cierre.	17/07/22	100%

En el marco del desarrollo del estudio se identificaron aspectos relevantes y recomendaciones, en relación con las APP, tales como:

- Se analizaron y recopilaron más de 20 normas disponibles sobre Asociaciones Público privadas – APP en Colombia
- Una vez analizada la información relativa a esa normatividad se concluyó que: la “Ley 1508 de 2012, por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, fue la base fundacional del marco normativo de las Asociaciones Público Privadas en Colombia”.

- Se realizó un comparativo de procedimientos del paso a paso de acuerdo con la normatividad, en contraste con los requisitos exigidos por la norma de las entidades tales como: ANI, Transmilenio – Bogotá y proyectos ejecutados por Entidades Territoriales con cofinanciación de la nación.
- Se hizo un diseño de entrevistas semi estructural e identificación de actores relevantes en el tema y se realizó procesamiento de las entrevistas mencionadas e identificación de categorías y análisis.
- Frente a la categorización final de las entrevistas, se puede destacar entre otros, el avance de las APP como figura autónoma con la expedición de la Ley 1508 de 2012. Igualmente, se destacó la fortaleza institucional de la ANI y frente al decreto 438 del 2021 fueron divergentes las opiniones respecto a que varios entrevistados del sector privado concuerdan que esta norma resultó desincentivando la presentación y aceptación de iniciativas de origen privado.
- El Decreto 438 del 2021 en materia de iniciativas privadas buscó establecer condiciones que obligaran a un mayor rigor en la presentación de estas iniciativas. Frente a este tema, algunos entrevistados consideraron que facilitará la presentación de mejores iniciativas y otros consideraron que es una muestra del gobierno para desincentivarla. En materia de iniciativas públicas, algunos entrevistados coincidieron en señalar que el nivel actual de estructuración es adecuado. Igualmente, consideraron que el proceso de consultas previas como parte de la estructuración, da mayor certeza sobre el proyecto y mejora los tiempos de ejecución.
- En el tema de contingencias se propone establecer que ante la ocurrencia de las mismas se les de un tratamiento de iniciativas privadas con recursos públicos y no de recursos públicos únicamente.
- Frente al tema de estructuración de APP, en materia de iniciativas públicas aún se presentan problemas pero que han venido mejorando con el tiempo. Igualmente reconocen avances en materia de planificación sectorial (plan maestro de transporte intermodal, planes de desarrollo, planes de ordenamiento territorial, etc.) y los entrevistados consideran que este listado de proyectos requiere de una profundización en materia de prefactibilidad para determinar su viabilidad y prioridad.
- Frente a la evaluación de las APP, los entrevistados consideraron que los problemas y demoras asociados a este punto, se deben a la presentación incompleta de las iniciativas o a la baja capacidad institucional frente a la evaluación en prefactibilidad.
- Frente al tema del comprador público – privado, consideran que su estructura es adecuada para efectos de la comparación, sin embargo, también manifiestan que por la etapa en que se presenta cuando se realiza se trata de una decisión prácticamente tomada.
- Frente al tema del cupo de APP hay consenso sobre la insuficiencia del mismo para cubrir las necesidades de infraestructura del país.
- Frente a las reglas de financiación hay consenso en que las reglas actuales de protección al inversionista y al financiador son suficientes para atraer inversión privada en proyectos de APP.
- El estudio propone expedir decretos reglamentarios específicos para sectores de infraestructura social y productiva y para sus sectores de infraestructura de transporte en carreteras, incluyendo la infraestructura logística especializada (ILES) y el análisis de proyectos de menor

envergadura. Estos decretos deben ser generales y permitir flexibilidad de los estructuradores de cada proyecto. En lo relacionado con los subsectores diferentes al modo carretero, es importante que estas reglamentaciones partan de los avances existentes. En particular es urgente la reglamentación en materia de puertos.

- Igualmente, en materia de puertos y aeropuertos, evaluación de las obligaciones en materia de inversión incentivando esquemas que obliguen a realizarlas en función del crecimiento de la demanda y no con base en estimaciones de estructuración de largo plazo.

3.2.3. Análisis de la eficiencia e institucionalidad en la ejecución de la infraestructura aeroportuaria

Consultor subcontratado por FDN: ALG – Valor 428,4 millones de pesos

El Análisis de la eficiencia e institucionalidad en la ejecución de la infraestructura aeroportuaria tuvo como objeto el de formular “Recomendaciones de ajuste institucional para mitigar los riesgos que se generan por potenciales conflictos de interés en términos de fijación de políticas, regulación técnica, operaciones, e investigaciones de accidentes dado que el esquema institucional del sector aeroportuario ha centralizado muchas funciones en esta entidad”.

ENTREGABLE	FECHA	AVANCE
Plan de trabajo y cronograma	14/02/22	100%
Etapa 1: Informe que resuma el diagnóstico general del contexto institucional del sector aeroportuario en Colombia	5/05/22	100%
Etapa 2: Informe de benchmarking de esquemas institucionales y análisis de tendencias internacionales que puedan mejorar la institucionalidad del sector aeroportuario en Colombia.	27/05/22	100%
Etapa 3: Informe con recomendaciones y lineamientos que permitan definir el ejecutor de las obras públicas de infraestructura aeroportuaria y la institución que las debe realizar. Informe Final de cierre.	3/06/22	100%

Los principales aspectos a destacar son los siguientes:

EN LA INSTITUCIONALIDAD:

- “Reformular el marco institucional para alinearse a las recomendaciones de la OACI, las mejores prácticas internacionales, mejorar la eficiencia administrativa, técnica y generar más recursos económicos, así:
 1. Reformular Aerocivil para que se concentren en las funciones de regulación y supervisión del sistema de aviación civil.

2. Atribuir como rol exclusivo al Ministerio del Transporte las funciones de definición de políticas aéreas y de regulación económica del transporte aéreo en el país
3. Separar la Dirección Técnica de investigación de accidentes de la Aerocivil, e integrarla en el Ministerio de Transporte.
4. Las dos Unidades de Prestación de Servicios (Aeropuertos y Navegación Aérea) segregárlas de Aerocivil.

En temas de Aeropuertos

- Segregar de la Aerocivil los 53 aeropuertos que actualmente gestionan

Navegación Aérea:

Segregar de la Aerocivil la unidad de prestación de los servicios de Navegación Aérea:

- Corporativizando los servicios de Navegación Aérea
- La experiencia global es que optar por estos modelos de entidades autónomas, la situación financiera y la eficacia de su gestión mejora. Además del conflicto de intereses que se deriva por el hecho de que hoy estén integrados en una misma organización desaparece.”

Por último, cabe de estacar que, en el marco del benchmarking, de esquemas institucionales de sistemas de aviación internacionales, realizado por el consultor se identificaron modelos institucionales descentralizados con independencia en funciones y claridad en financiación. La Aerocivil presenta un modelo de estructura en desuso comparado con otros países (Estados Unidos, Francia, España, Brasil, Argentina).

3.2.4. Plan estratégico aeroportuario 2050

Por su parte, el Plan Estratégico Aeroportuario 2050 tiene como objeto el de generar “Insumos que permitan proponer ajustes al Plan Estratégico Aeroportuario - PEA, partiendo del PEA 2018-2030 planteado por la Aerocivil, buscando que este tenga un impacto intermodal” por un valor total de COP\$ 1.660.05 millones de pesos, y se reportaron sus avances así:

ENTREGABLE	FECHA	AVANCE
Plan de trabajo y cronograma	14/02/22	100%
Etapa 1: Informe del contexto estratégico del sector aeroportuario, de transporte aéreo y servicios de navegación aérea en Colombia.	5/05/22	100%
Etapa 2: Informe de las tendencias que presenta el sector aeroportuario en la Región y posicionamiento actual de Colombia.	27/05/22	100%

Etapa 3: Informe de análisis y propuesta para que la red aeroportuaria nacional integrada a la red intermodal de transporte genere desarrollo del sector y de la economía del país.	23/06/22	100%
Etapa 4: Documento de Plan Estratégico Aeroportuario de Colombia y su plan de implementación. Informe Final de cierre.	13/7/22	100%

A través de este estudio se ha podido identificar la necesidad de seguir expandiendo y modernizando las infraestructuras aeroportuarias; en coherencia con lo previsto por la Aerocivil. Esta autoridad indica que habrá que invertir en los próximos 15 años más de 3.000 millones de USD. En ese sentido, también se debe modernizando el sistema de navegación aérea del país antes las perspectivas de duplicar el tráfico aéreo en los próximos 10-12 años, lo que implicará doblar la plantilla de controladores y continuar con un importante esfuerzo inversor en dotación tecnológica.

Igualmente se identificaron seis drivers de crecimiento que van a incidir en la evolución del mercado aéreo en América Latina: Nuevas tendencias post COVID-19, desarrollo del turismo, aerolíneas de nueva generación, liberalización del transporte aéreo, estructura tarifaria y precio del billete y desarrollo económico. Sin embargo, se debe tener en cuenta que, en relación con las concesiones actuales, se identificó que el marco regulatorio 4G es un modelo estructurado para concesiones viales, desalineado con las necesidades de la infraestructura aeroportuaria

Como se evidencia en el presente informe, el contrato se ejecutó a satisfacción. Para ello se dispone el siguiente enlace los productos finales de la consultoría:

<https://upitgov->

my.sharepoint.com/:f/g/personal/lrodrigueze_upit_gov_co/ErbyezK1peRJnlb5J-yEpKABZQ4U1s3r6sbkpfdyz0zrYg?e=51ALhn

ESTADO ACTUAL DEL CONTRATO:

En liquidación. A partir del 12 de agosto de 2022 como Directora encargada, se le solicitó al supervisor Jaime Cruz Benavidez que adelantara la gestión de la respectiva liquidación.

3.2.5. Conclusiones estudio Modo Aéreo

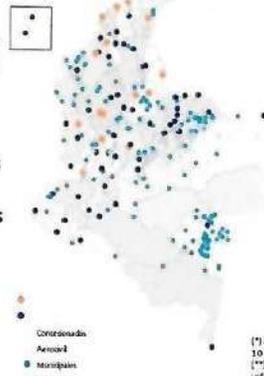
1. INTRODUCCIÓN



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Redaeroportuaria de Colombia

Colombia tiene un total de 576 aeródromos: 73 por la Administración Central; 127 de las Municipalidades, 371 aeródromos privados. La dimensión del sector aeronáutico de Colombia es comparable a la de España.



Categoría	Cantidad
Aeródromo (56)	56
Municipalidades (127)	127
Privados (371)	371

(*) SIE y PDA han recibido financiación ASAE
(**) ACD y CGW han recibido financiación ASAE

(*) Aeropuerto comercial se considera unbralde 10 000pasajeros anuales
(**) Este valor de licencias ATC se ha obtenido de los informes administrativos y operativos de la Aeronáutica, recogiendo la tabla de actividad del sector aeronáutico con fecha de marzo de 2022. No obstante, en los EEF de diciembre de 2022 se han contabilizado 83 controladores en la planta.
(***) Datos 2018 no se ha recibido información actualizada

Dimensión del sector aeronáutico de Colombia

	Colombia	España
Número de pasajeros 2019 (Mpax)	45,8	231,8
Aeródromos aviación comercial	54*	56
Escuelas de Vuelo, centros de Instrucción CIAC y CEAC bajo RAC 141 y 142	74	108
Licencias de personal mantenimiento	8.868	3.875
Licencias ATC	620**	2.899
Licencias pilotos privados	2.580	2.707
Licencias pilotos comerciales	12.101	8.247
Maintenance Repair and Overhaul (MRO)	111	118
Número de aeronaves registradas***	596 (252 comerciales + 344 privadas)	490
Empleados Aerocivil (2019)	2782	N/A



2. EVOLUCIÓN Y PERSPECTIVAS SECTOR AERONÁUTICO



MINISTERIO DE TRANSPORTE

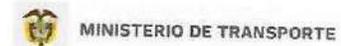
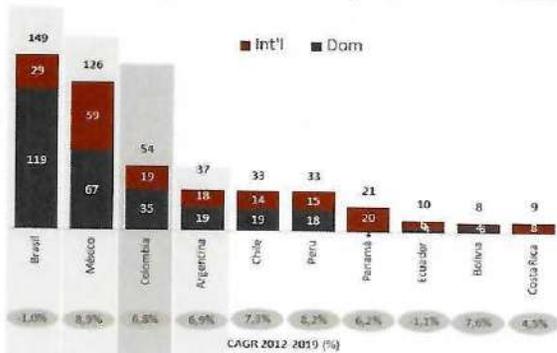
- Crecimiento muy importante en las últimas décadas: **3º mercado aéreo del continente (54 millones de asientos)**, duplicándose en los últimos años, impulsado por el crecimiento económico del país (**elasticidad al PIB del 2,5**) la renta de la población, la inversión en la modernización de los aeropuertos (>1.100 MUSD) y la entrada de nuevas aerolíneas.
- Rol preponderante de **Bogotá (El Dorado)** como **puerta de entrada** al país (35% del tráfico es de conexión)
- Previsión que se **dispare el crecimiento de aeropuertos como Medellín, Cali, Cartagena, Barranquilla, Pereira, etc** dado el **despliegue en estos aeropuertos de las aerolíneas de bajo costo** que impulsará el desarrollo de rutas domésticas e internacionales que no pasarán por Bogotá y la saturación de Bogotá.
- Las perspectivas son muy buenas para los próximos años. **Se espera para doblar el tráfico horizontal el 2035 (90 millones de pasajeros) y 120 millones de pasajeros en el 2050**. En términos de movimientos de aeronaves (**control de tráfico aéreo**) se espera **casi doblar en 2035 (750 kATM) y 1.300 kATM en 2050**
 - Más de 40 Mpax en 2022-2035, cuando en el periodo 2010-2019 fueron + 20 Mpax
 - Más de 330 kATM en 2022-2035, cuando en el periodo 2010-2019 fueron + 80 kATM

Principales conclusiones



2. EVOLUCIÓN Y PERSPECTIVAS SECTOR AERONÁUTICO

Top-10 de los mercados de transporte aéreo en América Latina (2019; Mseats)



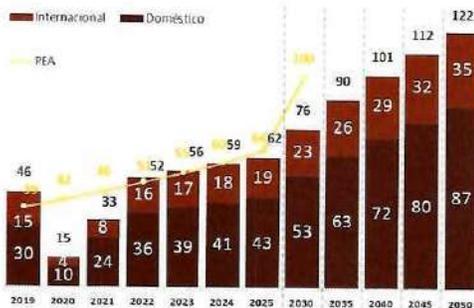
#Ciudades con aeropuerto	Brasil	México	Colombia	Argentina	Chile	Perú
	13	10	5	3	1	2

Colombia es el tercer mercado aéreo de América Latina en volumen aunque lejos de la dimensión de Brasil y México; el mercado interno es la mitad del de México y tiene la mitad de grandes ciudades. Esto es una de las causas que el mercado aéreo en Colombia no es tan competitivo como el de México (número de aerolíneas, yield medio, penetración de las LCC,..)

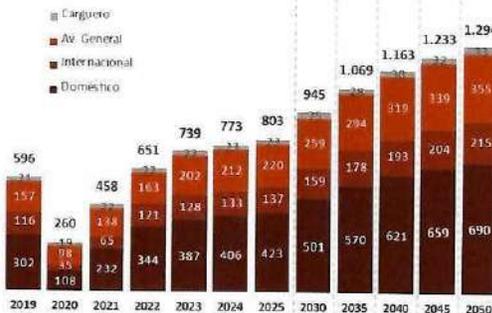


2. Evolución y perspectivas sector aeronáutico

Resultados de la proyección de pasajeros a nivel País Colombia (Mpax; 2019 - 2050)



Resultados de la proyección de operaciones de aeronaves a nivel País Colombia (kATM; 2019 - 2050)



Los resultados devuelven 90 Mpax para 2035 (x2) y 122 Mpax para 2050.

En términos de movimientos de aeronaves se esperan 1.070 kATM en 2035 (x 1,8) y 1.300 kATM en 2050.



3. DESAFÍOS DEL SECTOR



MINISTERIO DE TRANSPORTE

- Saturación de la infraestructura aeroportuaria **necesidad de inversión en los próximos 15 años más de 3.500 mUSD** Algunos de los aeropuertos en los que se va a requerir importantes inversiones tienen concesiones terminadas o están en el último tramo (Cartagena, Cali, Bogotá...)
- Tan importante como la capacidad de la infraestructura aeroportuaria, es **aumentar la capacidad del espacio aéreo**. Existe un riesgo de **cuello de botella en los TMA's sobre todo Bogotá**
- **Acelerar la modernización del sistema de navegación aérea** del país ante las perspectivas de duplicar el tráfico aéreo: prepararse para el horizonte 2030@2040 que va a exigir dotarse de muchos más **recursos tecnológicos, humanos y financieros** Doblar la plantilla de controladores y acelerar el esfuerzo en inversión en dotación tecnológica.
- **Aerocivil como máximo referente a las políticas aéreas** en Colombia, debe crear las condiciones para que el sector aéreo sea cada vez más eficiente, más seguro **certificación de los aeropuertos y navegación aérea, emisión de licencias al personal aeronáutico, certificados de aeronavegabilidad**

Principales conclusiones

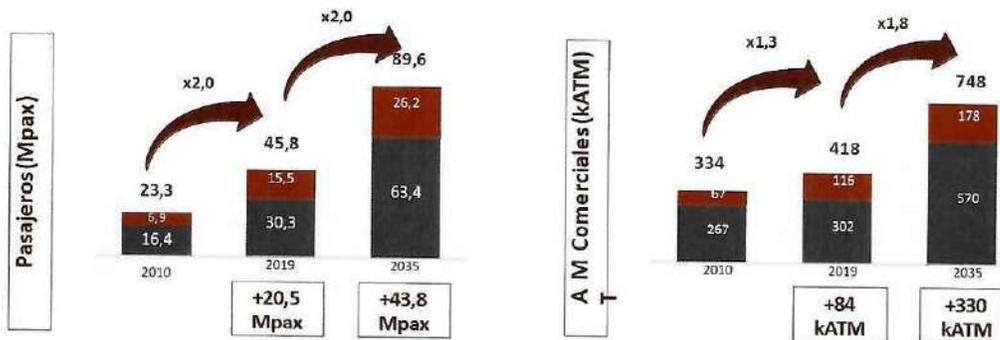


3. DESAFÍOS DEL SECTOR



MINISTERIO DE TRANSPORTE

¿Qué significa duplicar el tráfico a un horizonte de 10-15 años?



Se va a requerir una decidida acción de Gobierno, incluso mucho más determinante que la de la última década; en términos cuantitativos hay que realizar el doble de trabajo de los últimos 10 años. Los próximos 4 años son la clave, porque es cuando se habrán sentado los fundamentos

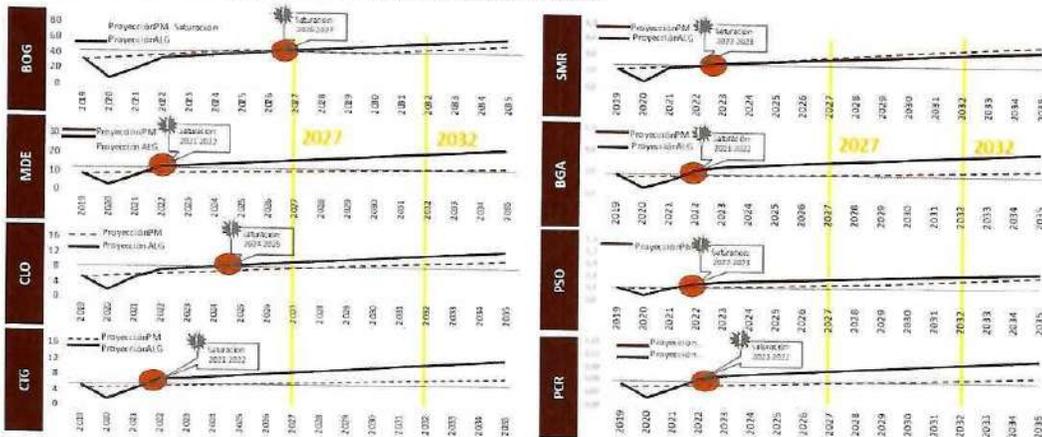


3. DESAFÍOS DEL SECTOR



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Análisis de la capacidad-demanda de la infraestructura actual en los principales aeropuertos



Es necesario anticiparse a la saturación de los aeropuertos. Hay que movilizar inversión a corto plazo.

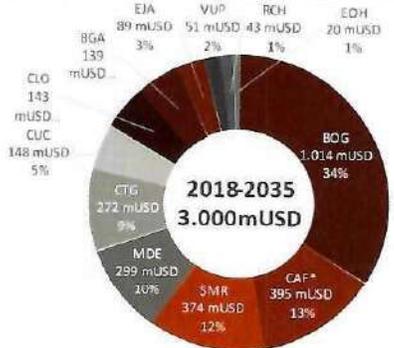


3. DESAFÍOS DEL SECTOR



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Desglose de las inversiones aproximadas proyectadas (CAPEX) en aeropuertos CONCESIONADOS (2018-2035)



Desglose de las inversiones aproximadas proyectadas (CAPEX) en aeropuertos OPERADOS POR AEROCIVIL (2018-2035)



Según los Planes Maestros Aerocivil, existe una necesidad de inversión en los próximos 15 años más de 3.500 mUSD

* Datos no disponibles

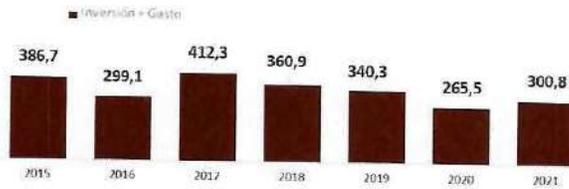


3. DESAFÍOS DEL SECTOR

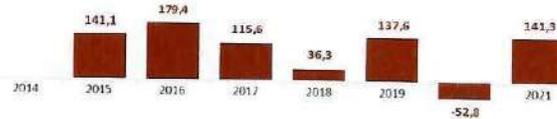


MINISTERIO DE TRANSPORTE

Inversión + gasto de Aerocivil (2015-2019, mUSD)



Resultado de P&L Aerocivil (2015-2019, mUSD)



- La disponibilidad de recursos públicos no ha estado ligada a la evolución de la actividad del sector (+33% en tráfico 15-19). Aunque el sistema Aerocivil ha generado superávit fiscal, cuando es un hecho su insuficiente dotación de recursos técnicos y profesionales.
- El impacto es grave en las funciones operacionales que desarrolla Aerocivil; servicios de navegación aérea y aeropuertos, que están ligadas a la actividad.



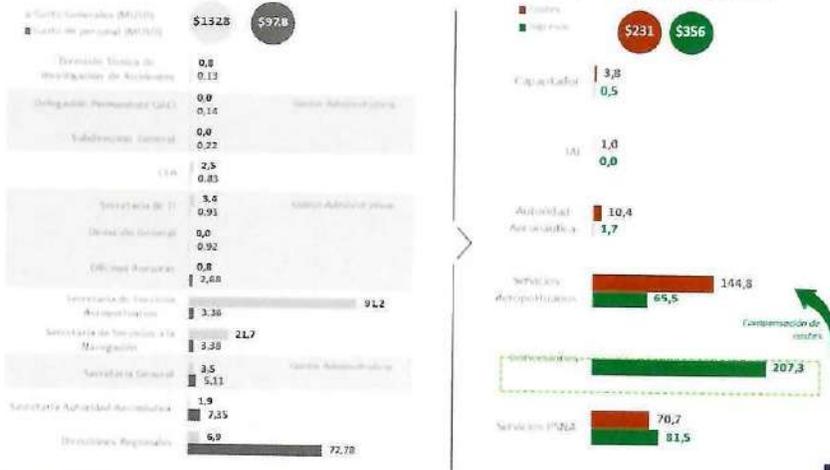
11

3. DESAFÍOS DEL SECTOR



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Estimación de los ingresos y costes asociados a cada función de Aerocivil (2021-aproximación de ALG)



La eficiencia administrativa solo se puede saber con los usos y fuentes de cada unidad funcional. No existe un desglose de las cuentas o el presupuesto de Aerocivil para cada una de las funciones o actividades principales



12

4. DESARROLLO INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA



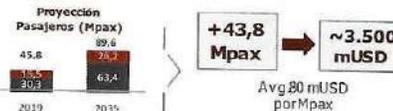
MINISTERIO DE TRANSPORTE

- Será necesario una inversión de más de 3.500 millones USD hasta el año 2035.
- **Actuaciones de emergencia** para superar **cuellos de botella actuales** y de los próximos años: Bogotá, Cartagena, Medellín, Santa Marta.
- Actuaciones **estructurantes del futuro sistema aeroportuario** de Colombia: nuevo aeropuerto de Cartagena, el desafío del segundo aeropuerto de Bogotá.
- Inversiones para atender el crecimiento del tráfico en el conjunto de la red de aeropuertos; en la red de Aerocivil (56 aeropuertos, más de 500 millones USD anuales).

Histórico

	PMTI Total Inversión	Plan Maestro Total Inversión	Histórico Total Inversión
	2016-2035	2018-2035	2014-2019
Valor inversión total (mUSD)	5.340	3.535	1.100
Promedio anual (mUSD)	270	210	220
Incremento en Mpx*	+49,5	+47,2	+11,4
Promedio por Mpx (mUSD)	108,0	74,9	96,8

Inversión estimada en la red aeroportuaria hasta 2035



Para levantar esta financiación hay alternativas:
 1.- sector público (presupuestos / endeudamiento) 2.- participación del sector privado (modelo APPs) 3.- combinación de las dos anteriores

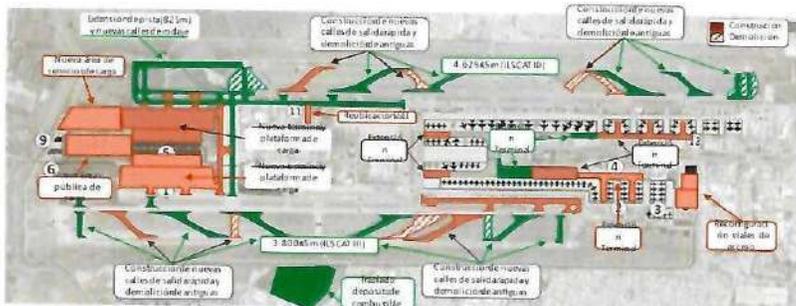
Principales conclusiones



MINISTERIO DE TRANSPORTE

- El Plan Maestro de Aerocivil (2019) tiene planificada una inversión integral de más de 1.200 millones para obtener el máximo aprovechamiento de la infraestructura actual. Con ello se podría llegar a los 55 Mpx en el horizonte 2035.
- La concesión actual terminal en el 2030 y no tiene capacidad para absorber este volumen de inversión OPAIN ha presentado dos IP (IP Campo vuelo & IP resto aeropuerto) para realizar una actuación integral para obtener el máximo aprovechamiento de Eldorado y llegar hasta primeros años del 2030.

Plan maestro Aerocivil



Bogotá 37.5 Mpx

Es muy urgente viabilizar el plan de choque para despejar el horizonte de BOG para los próximos años.

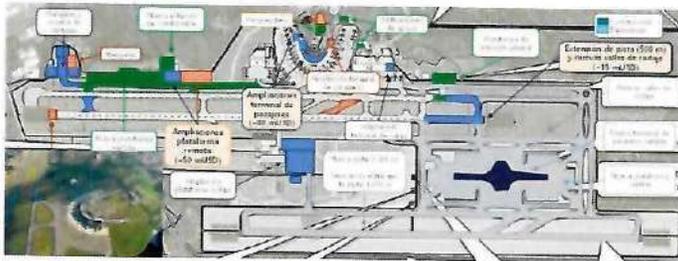
Tan importante como resolver la infraestructura es la gestión del TMA de Bogotá.





4. DESARROLLO INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

- **Inversión de más de 300 mUSD en Medellín** en el marco de la concesión actual a AirPlan. La evolución del mercado aéreo en este aeropuerto ha superado todas las expectativas (un 30% por encima de las previsiones del último Plan Maestro). Estas inversiones se podrían acometer por Airplan, el concesionario actual (horizonte máximo concesión 2048).
- Es posible que haya que adelantar la construcción de la 2º pista, sobre todo si se plantea la reubicación de la aviación comercial del Olaya Herrera en Río Negro.



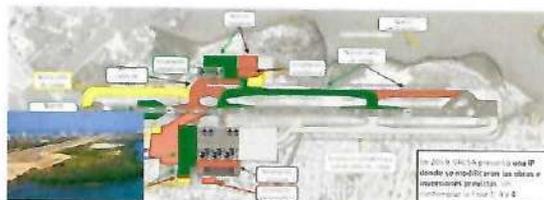
El subsistema crítico es el área terminal.

Es urgente repensar el plan maestro. El planteamiento que hay a largo plazo (satélite) creemos que no es el planteamiento.

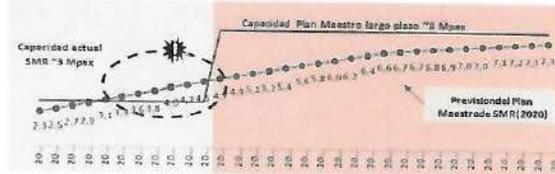
La próxima inversión en el terminal ya tiene que estar alineada con el largo plazo.



- **Inversión aprox. 150-180 mUSD en Aeropuerto de Cartagena**, para ampliar la capacidad del aeropuerto hasta los 8,5-9.0 Mpax. Había una propuesta de IP pero se ha desestimado. Es una prioridad viabilizar una programa de inversiones de choque en el Rafael Núñez.
- Hay dudas sobre el planteamiento a largo plazo en el Rafael Núñez (11 mpax según el último PM- con impacto en el manglar y ruidos), lo cual **puede hacer más urgente la decisión de acelerar la construcción del nuevo aeropuerto**- proyecto Bayunca (IP) – inversión inicial de más de 700 mUSD en una primera etapa.
- La estrategia debería ser “comprar tiempo” en el Rafael Núñez hasta la entrada en servicio del nuevo aeropuerto.



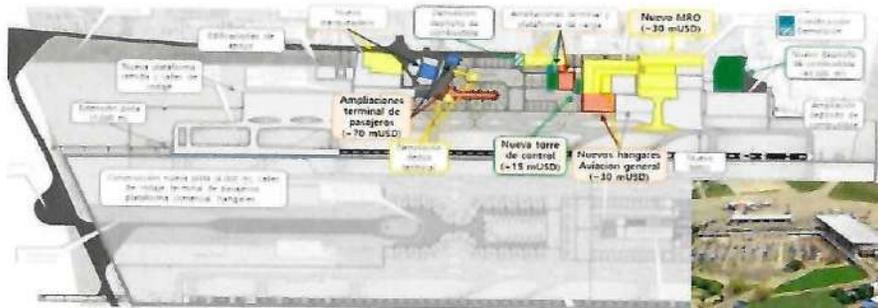
- En el PM de Santa Marta (2020) se prevé una inversión de 400 mUSD para ampliar la pista, obra complicada y construir una nueva terminal de 35.000m² en la parcela de PRODECO, aunque no detalla una solución para evitar la saturación a corto plazo, principalmente de la plataforma. **El PM no da una solución a corto plazo.**
- El crecimiento del tráfico de Santa Marta ha **superado todas las expectativas** (2022 3,0 Mpax).
- El concesionario actual ha planteado a corto plazo una inversión de 10-15 mUSD se podrían **construir stands remotos y reconfigurar la terminal**, que permitiría servir un volumen de hasta 6 Mpax (tráfico previsto para 2035), o hasta 7,5 Mpax con regulación de slots.



Santa Marta. 2.7 Mpax



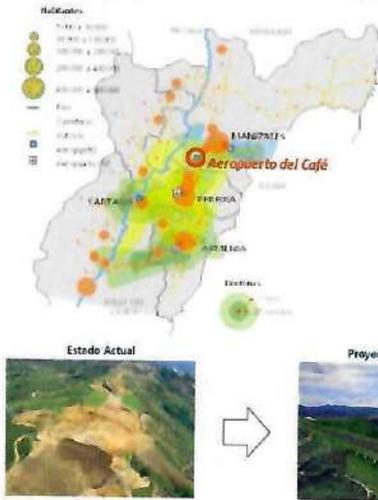
- **Inversión de 150 mUSD hasta 2035** en Aeropuerto de Cali, con una concesión ya expirada, habrá que invertir hasta el año 2035 aprox.
- Cali no tiene limitaciones de espacio para seguir desarrollando su infraestructura



4. Desarrollo Infraestructura Aeroportuaria

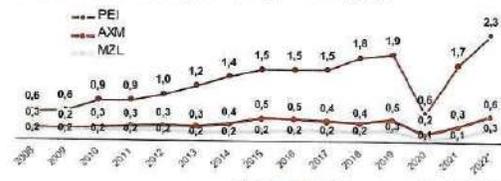


MINISTERIO DE TRANSPORTE



- Ante las limitaciones técnico- operacionales del aeropuerto de Manizales (pista de 1.400m) por la orografía de la zona, se está llevando a cabo el proyecto para construir un nuevo aeropuerto a 15km de MZL (inversión inicial de 200 mUSD y pista de 1.460m).
- Está planificado para que a largo plazo se pueda construir una pista de 3.800.
- Aún así, Pereira tiende a concentrar el tráfico de la región y tiene el potencial para consolidarse como el aeropuerto de referencia del Eje Cafetero. La limitación de Pereira es que no es un opción para vuelos de largo radio (Europa).

Aeropuerto del Café (Pereira 2.3 Mpax)
Tráfico histórico de los aeropuertos del Eje Cafetero (Mpax)



UPIT FDN

4. DESARROLLO INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

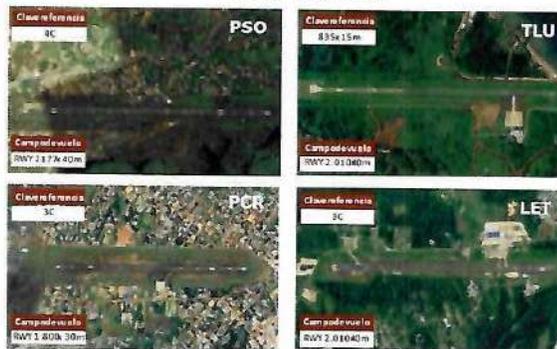


MINISTERIO DE TRANSPORTE

Detalle de las principales inversiones en aeropuertos operados por Aerocivil

Pasto (PSO) 93 mUSD	<ul style="list-style-type: none"> - Ampliación de anchura de pista para clave 4C (nueva RESA) - Ampliación de la plataforma y una nueva calle de rodaje
Tolú (TLU) 113 mUSD	<ul style="list-style-type: none"> - Ampliación de la pista 17/35 hasta los 1500 x 30m - Nuevas posiciones de estacionamiento y nueva torre de control - Ampliación del edificio terminal de 1624 a 3654m² - Nueva terminal de pasajeros.
Puerto Carreño (PCR) 69 mUSD	<ul style="list-style-type: none"> - Nueva plataforma de estacionamiento en el lado este - Nueva terminal de carga - Nuevo edificio terminal. - Ampliación de pista: longitud por ambas cabeceras y anchura - Ampliación de plataforma por el lado oeste.
Leticia (LET) 36 mUSD	<ul style="list-style-type: none"> - Ampliación de pista hasta 2309 x 45m - Nuevas calles de rodaje. - Ampliación de la terminal de carga.

Otros aeropuertos



Para los aeropuertos operados por Aerocivil, en los próximos años las inversiones van orientadas hacia las ampliaciones de pista y adaptaciones del lado aire a la normativa de seguridad.

UPIT FDN

5. GESTIÓN DE AEROPUERTOS



MINISTERIO DE TRANSPORTE

- Necesario conseguir **operaciones de clase mundial** muy particular en los grandes aeropuertos de Bogotá, Medellín, Cartagena, Cali.... Para ello hay que movilizar un volumen muy importante de inversión el **papel del sector privado** puede ser una opción.
- Independientemente de la solución encontrada para la expansión de la capacidad del sistema es necesario **garantizar el máximo aprovechamiento de los activos aeroportuarios existentes** importante la **implantación de gestión de slots** en los aeropuertos con mayor intensidad de tráfico (Bogotá, Medellín, Santa Marta, Cartagena).
- En poco tiempo habrá que tomar **decisiones importantes** sobre el modelo que se quiere seguir para **gestionar los principales aeropuertos de Colombia**; concesiones que se han terminado, JP que se han presentado para financiar y gestionar proyectos muy relevantes etc.
- **Atención muy especial a los pequeños aeropuertos y al programa de servicios aéreos esenciales** por la orografía de Colombia y dispersión de la población. Son **pilares estratégicos de una política de pública** para asegurar la conectividad en todo Colombia. Parte de estos aeropuertos son gestionados por Aerocivil

Principales conclusiones

UPIT

FDN

5. GESTIÓN DE AEROPUERTOS



MINISTERIO DE TRANSPORTE

- **Aeropuertos actualmente en cabeza de Aerocivil (56 aeropuertos) con un tráfico total de 6,1 millones de pasajeros (2019).** La operación de estos aeropuertos es **deficitaria para Aerocivil** (Ingresos de 65,5 mUSD vs Inversión de 144,8 mUSD déficit de ~ 80 mUSD)
- Hasta el año 2035 se prevé necesaria una inversión de **mas de 500 MUSD.**
- Varias son las **alternativas de gestión de aeropuertos para los aeropuertos de Aerocivil**
 - Red muy amplia, dispersa y deficitaria.
 - Status quo.
 - Operarlos a través de una empresa pública como Corpac en Perú, ASA en México o INFRAERO en Brasil (mas agilidad presupuestaria y posibilidad de endeudamiento).
 - Articular con los aeropuertos con tráfico comercial significativo (25,95% tráfico), una solución para atraer inversión privada. Se podrían articular **paquetes regionales de aeropuerto**.
 - Para el resto de aeropuertos con tráfico residual (28,887 kpx) (i) continuar gestión Aerocivil, (ii) reasignación gradual a los departamentos/municipios (iii) empaquetamiento con otros aeropuertos etc.

Principales conclusiones

UPIT

FDN

5. GESTIÓN DE AEROPUERTOS



MINISTERIO DE TRANSPORTE



- La concesión de **Bogotá** no tiene espacio para absorber la inversión que se necesita. Una opción es la **P** que ha presentado **Odinsa**.
- **Calí y Cartagena** ya están con la concesión terminada y no están aprobadas las **P** que se han presentado **Aerocivil** para recuperar estos aeropuertos. En **Cartagena** y en **Calí** son urgentes inversiones.
- **AirPlan** y **Aeropuertos de Oriente** pueden tener espacio para financiar las nuevas ampliaciones.
- **Baranquilla** es una concesión que está en una situación complicada.
- Además hay **P** que están avanzando para el nuevo aeropuerto de **Cartagena** y el aeropuerto de **San Andrés**.

En poco tiempo habrá que tomar decisiones importantes sobre el modelo que se quiere seguir para gestionar algunos de los principales aeropuertos de Colombia.

UPIT

FDN

6. SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

- Conseguir que los servicios de navegación aérea de Colombia pueda hacer frente al tráfico previsto y lograr la magnitud esperada en términos de **excelencia operacional, ingresos, recursos tecnológicos y profesionales**
- **Experiencia internacional recomienda corporativizar la prestación de SNA** (transformación en empresa pública), para operar con independencia presupuestal y capacidad de contratar el personal requerido en cantidad y calidad y realizar las inversiones
- Es un área que se autofinancia con tarifas que pagan las aerolíneas que utilizan el espacio aéreo de Colombia.
- Tomar como referencia las recomendaciones de OACI y las mejores prácticas internacionales, que apuntan a gestionar este servicio a través de entidades autónomas. Según la OACI (Doc 8092) la experiencia global indica que cuando los aeropuertos y los servicios de navegación aérea son explotados por entidades autónomas, su situación financiera global y la eficacia de su gestión mejoran.

Principales conclusiones

UPIT

FDN

6. SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA



MINISTERIO DE TRANSPORTE



Mejores prácticas
de intervención y viabilidad
contra
resistencia de la
OACI

La Autoridad de Aviación Civil (AAC) es independiente del proveedor de servicios de Navegación Aérea y Aeroportuarios



La Autoridad de Aviación Civil (AAC) es el regulador y el proveedor de servicios de Navegación Aérea



Región Latam				Región UE y RdM			
Perú DGAC	Argentina ANAC	Brasil ANAC	México AFAC	Italia ENAC	Portugal ANAC	Alemania LFA	KSA GACA
Bolivia DGAC	Cuba CASA	Bahamás CAA		Polonia UPEL	UK CAA	Tailandia CAAT	España AESA
Colombia AAC	Ecuador DGAC	Chile DGAC	Panamá DGAC	Francia* DGAC	Singapur* CAAS	EEUU* FAA	
Jamaica JACA	Venezuela INAC	Rep. Dom. IDAC	Paraguay DGAC	<i>*Si bien estos países cuentan con ANSPs bajo el amparo de la AAC, existen controles sólidos entre ambas entidades para asegurar la independencia absoluta en (i) su operación, (ii) gestión económico-financiera, (iii) gestión de recursos (iv) instalaciones, etc.</i>			

Normalmente son países pequeños, a la excepción de Chile o Venezuela

Es el modelo dominante hoy en Europa, Asia, Oriente Medio, Australia & Oceanía. Antes, en estos países la gestión del SNA estaba integrada en la misma organización que el ejercicio de Autoridad Aeronáutica, como hoy en Colombia, pero avanzaron en el delink para mejorar la prestación de los servicios de navegación aérea.



7. SERVICIOS AÉREOS ESENCIALES



MINISTERIO DE TRANSPORTE

- Colombia tiene estructurado a "medio camino" un programa para operar rutas que son necesario atender y que no son viables comercialmente
 - Identificadas 141 rutas como esenciales por la DNP.
 - Hay asignados recursos públicos unos 10 millones USD anuales que recibe SATENA por operar estas rutas (opera 26 de las 141 identificadas).
 - El resto de rutas se operan con servicios no regulares-esporádicos/aerotaxis (77) o no se operan (32)
 - Hay un programa piloto para la subvención de rutas dentro del programa "Promoción de Nuevos Destinos y/o Rutas Nacionales".

Necesidad de creación de Programa de Servicios Aéreos Esenciales, como los que se aplican en Estados Unidos y Europa.

- Se definen las rutas aéreas que son prioritarias atender.
- Se establecen niveles de servicio en términos de frecuencia, tarifas, etc.
- Se articula un sistema de soporte financiero en forma de subsidio.
- Se abren procesos competitivos para seleccionar al operador aéreo que mejor oferta realiza al Estado.

La fortaleza en Colombia es la combinación de SATENA y otras aerolíneas con aviones y un perfil de operación muy interesante para operar de manera eficiente rutas esenciales.



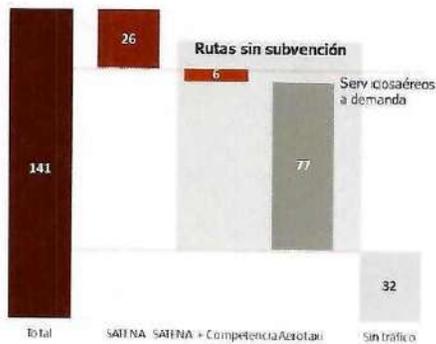
Principales conclusiones

7. SERVICIOS AÉREOS ESENCIALES

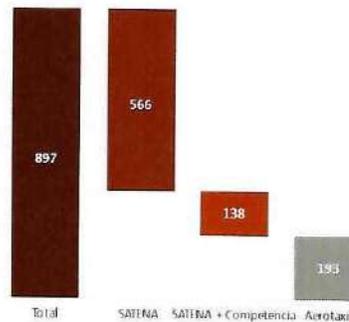


MINISTERIO DE TRANSPORTE

Distribución de rutas subvencionables (2019, Rutas)



Pasajeros en rutas subvencionables operadas (2019; kPax)



SATENA y Easyfly operan dichas rutas con aviones de 40-70 asientos mientras que los aerotaxis utilizan una flota de menor tamaño (~20 asientos).

UPI!

FDN

7. SERVICIOS AÉREOS ESENCIALES

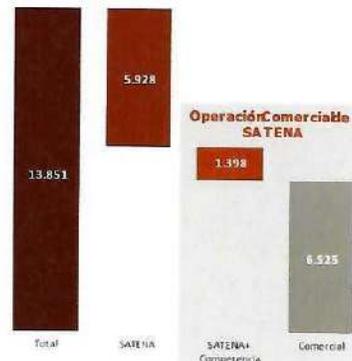


MINISTERIO DE TRANSPORTE

Caracterización de rutas operadas por SATENA Servicio Aéreo Esencial (2019)



Frecuencias de las rutas operadas por SATENA (2019)



SATENA tiene una operación mixta, equivalente a otras aerolíneas privadas europeas, que combinan operaciones comerciales y las que son subvencionadas (con un programa de servicios aéreos esenciales).

UPI!

FDN

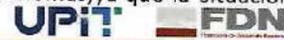
8. ANÁLISIS EFICIENCIA INSTITUCIONALIDAD



MINISTERIO DE TRANSPORTE

- Reestructuración marco institucional del sector aeronáutico con recomendaciones de OACI evitando conflictos de interés mejorar eficiencia administrativa, técnica y generar más recursos económicos.
 - Regulación técnica es función normalmente de una unidad designada como Autoridad Aeronáutica y que se encarga de la supervisión de los reglamentos, así como de la expedición de licencias y certificados. Debería tener una financiación independiente de los ingresos operacionales (por ejemplo 1 USD por pasajero de salida).
 - Investigación de accidentes debe ser responsabilidad de una comisión o junta autónoma e independiente de la Autoridad Aeronáutica, los proveedores/gestores de servicios y el organismo encargado de la fijación de políticas
 - Fijación de políticas aéreas tienden a ser una función del Ministerio de Transporte.
 - La prestación servicios de navegación aérea y la gestión aeroportuaria provistos por organismos funcional y financieramente independientes de la Autoridad de Aviación Civil La experiencia global y la recomendación de la OACI es que optar por modelos de entidades autónomas, ya que la situación financiera y la eficacia de sugestión mejora.

Principales conclusiones



8. ANÁLISIS EFICIENCIA INSTITUCIONALIDAD

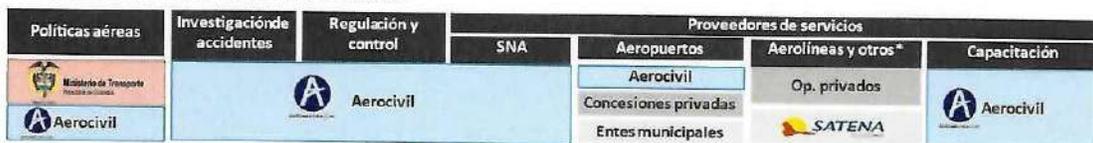


MINISTERIO DE TRANSPORTE

Marco institucional del sector aeronáutico referencia de OACI



Marco institucional del sector aeronáutico en Colombia



- Convergen la gestión de actividades que tienen una naturaleza de gestión muy diferente; actividades propias de un Estado (Políticas, Autoridad Investigación Accidentes) y actividades que tienen una componente empresarial y gestión (ie navegación aérea y aeropuertos).
- No está garantizada la independencia funcional y económica de la función Autoridad, respecto a la gestión de las operaciones, políticas e investigación de accidentes.



8. ANÁLISIS EFICIENCIA INSTITUCIONALIDAD



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Cuando el Estado es a la vez la Autoridad de Aviación Civil y el proveedor de servicios (por ejemplo, proveedor de servicios ATS, operador de aeródromo, operador aéreo, fabricante u organización de mantenimiento) se cumplirán los requisitos del Convenio y se servirá el mejor interés público mediante una clara separación de funciones y responsabilidades entre la Autoridad Aeronáutica y el proveedor de servicios.



Visión de la OACI sobre la separación entre organismos reguladores y proveedores de servicio

La Autoridad de Investigación de Accidentes (AIA) debe ser funcionalmente independiente de cualquier otra organización. La independencia respecto de la AAC es de especial importancia ya que los intereses de la AAC podrían entrar en conflicto con las tareas asignadas a la AIA. La principal justificación de esta independencia es que el accidente aéreo haya podido ser producido por un factor reglamentario que sea responsabilidad de la AAC, creando así un potencial conflicto de interés.

En medida de lo posible, el responsable de seguridad del proveedor no debería estar directamente implicado en la provisión de servicios pero sí debe tener un conocimiento básico sobre los mismos.

La experiencia global indica que cuando los aeropuertos y los servicios de navegación aérea son explotados por entidades autónomas, su situación financiera global y la eficacia de su gestión mejoran.

Los Estados deberían considerar la posibilidad de constituir entidades autónomas para la explotación de los servicios de navegación aérea, teniendo en cuenta su viabilidad económica, así como los intereses de los usuarios y otras partes interesadas.

Fuente: Doc de OACI "Conflicts of Interest in Civil Aviation" Julio de 2019 y Doc 9082 de OACI Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios, y por servicios de navegación aérea, Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATCONF) – Montreal, Marzo 2013.

UPIT

FDN

9. PASOS A SEGUIR: ESTUDIOS POSTERIORES



MINISTERIO DE TRANSPORTE



Programa de Servicio Aéreo esenciales



Análisis financiero para viabilidad aeronáutica básica. Clarificar los usos y fuente de financiación. Oportunidades de generación de nuevos ingresos crear un mecanismo de financiación automática (función de Autoridad Aeronáutica).



Viabilidad de transformación de unidades de prestación de los servicios de Navegación Aérea en una entidad autónoma para tener una agilidad de gestión (proyecto de delinking).



Aproximación integral Sistema Aeroportuario de Bogotá – el elemento estructural del sistema aeronáutico de Colombia.



Estudio de sustitución alternativa para gestionar los aeropuertos que son operados por AeroCivil, manteniendo modelo actual, operarlos como una empresa pública modelo APP, etc.

UPIT

FDN



Saturación de la infraestructura aeroportuaria:
Necesidad de inversión

15 años > U\$ 3.500 M



Algunos de los aeropuertos en los que se va a requerir importantes inversiones tienen concesiones terminadas o están en el último tramo (Cartagena, Cali, Bogotá...)

Acelerar la modernización del sistema de navegación aérea del país ante las perspectivas de duplicar el tráfico aéreo: prepararse para el horizonte 2030-2040 que va exigir dotarse de muchos más recursos tecnológicos, humanos y financieros. Doblar la plantilla de controladores y acelerar el esfuerzo inversor en dotación tecnológica.



Aeropuertos actualmente en cabeza de Aerocivil (56 aeropuertos), con un tráfico total de 6,1 millones de pasajeros (2019). La operación de estos aeropuertos es **deficitaria para Aerocivil** (Ingresos de 65,5 mUSD vs. Inversión de 144,8 mUSD, déficit de ~80 mUSD).

Hasta el año 2035 se prevé necesaria una inversión de mas de 500 MUsd.

Colombia tiene estructurado a "medio camino" un programa para operar rutas que son necesario atender y que no son viables comercialmente

Necesidad de creación de Programa de Servicios Aéreos Esenciales.

La fortaleza en Colombia es la combinación de SATENA y otras aerolíneas con aviones y un perfil de operación muy interesante para operar de manera eficiente rutas esenciales.

Propuesta de reformas institucionales- AEROCIVIL.

3.3 CONVENIO DE ASOCIACIÓN NÚMERO 003 DEL 2022

El Convenio de Asociación No. 003 del 2022, suscrito con la FUNDACIÓN PARA LA EDUCACIÓN SUPERIOR Y EL DESARROLLO (FEDESARROLLO) tiene como objeto "Aunar esfuerzos entre las partes para articular conocimientos dirigidos al marco institucional de la UPIT, que permitan fortalecer e impulsar la metodología de

planificación integral para el desarrollo de la infraestructura de transporte de Colombia”.

Alcance del Convenio:

1. Estructurar los pilares y el esquema de planificación institucional para guiar efectivamente la arquitectura general de la planificación de infraestructura de transporte.
2. Analizar multisectorialmente el potencial de comercio interno y exportador de los departamentos de Colombia, con base en su vocación productiva, ventajas competitivas de producción y su caracterización demográfica y económica.
3. Identificar las potenciales intervenciones de infraestructura de transporte que maximicen las interacciones económicas a nivel regional y local, así como las técnicas para aumentar las capacidades de planificación territorial.
4. Construir propuesta para nuevas fuentes de financiación sostenibles para la infraestructura de transporte en Colombia,
5. El mismo día del inicio de la ejecución del Convenio, a saber, el 26 de enero del 2022, se aprobaron las pólizas, las cuales siguen las siguientes descripciones:

Fecha de inicio: 26 de enero de 2022,

Fecha de Terminación del Convenio: 11 de octubre de 2022.

Valor total: COP\$ 381.142.857

Aporte UPIT: COP\$ 266.800.000

Aporte Fedesarrollo: COP\$ 114.342.857

Pólizas:

De Cumplimiento del Convenio: Por una cuantía equivalente al veinte por ciento (20%) del valor total del aporte de LA UPIT, con una vigencia igual a la del convenio hasta y cuatro (4) meses más. Esta garantía debe mantenerse vigente hasta la liquidación del Convenio.

Pagos de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales: Por una cuantía equivalente al 5% del valor Aportado por la UPIT, con una vigencia igual a la del convenio y tres (3) años más.

Resumen de la ejecución del contrato desde el 02 de mayo al 10 de octubre de 2022

1. Se llevaron a cabo mesas de trabajo los días 3, 11 y 13 de mayo entre UPIT y FEDESARROLLO, resultado de las cuales el día 6 de junio en Comité Operativo No. 2 se aprobó el Plan de Trabajo de, así como el desembolso del primer pago correspondiente al 40% del aporte de la UPIT.
2. El 5 de julio del 2022 se realizó una modificación al Convenio mediante la suscripción del Otrosí No. 01, modificando el literal b de la Cláusula Séptima del convenio, relacionado con los aportes de Fedesarrollo.

3. El 22 de agosto de 2022 se llevó a cabo mesa de trabajo para articular junto con el equipo técnico de FEDESARROLLO el ajuste y entrega del producto 1 (entregables 2 y 3), en concordancia con lo dispuesto en la propuesta técnica. Así mismo, realizar los ajustes de acuerdo con lo acordado en la propuesta técnica para los demás productos y acordar comité operativo No 3.

4. El 12 de septiembre de 2022 se citó a comité operativo número 3, para aprobación del producto 1, y tramitar el segundo pago del convenio correspondiente al 20% del aporte de la UPIT.

5. El 13 de octubre de 2022 se llevó a cabo comité operativo para aprobación de los productos 2, 3, 4 y 5 del convenio, acordar la realización de los últimos dos talleres de transferencia de conocimiento y proceder con el pago de los desembolsos 3 y 4 en los meses de octubre y noviembre respectivamente, una vez se cumpla con todos los trámites administrativos para los mismos.

A la fecha se han llevado a cabo un total de cinco (05) talleres así:

- a. Taller: "Arquitectura de la planificación de la Infraestructura de Transporte" - Modalidad presencial el 18 julio de 2022.
- b. Taller: "Estructuración de Priorización de Criterios Múltiples de Planificación – Modalidad Virtual el 29 de agosto de 2022.
- c. Taller: "Evaluación Costo – Beneficio". Modalidad Presencial UPIT – el 1 de septiembre de 2022.
- d. Taller "Visión y Modelo de Adaptación al Cambio Climático". Modalidad Presencial UPIT el 6 de septiembre de 2022.
- e. Taller "Propuesta de protocolo de concertación de proyectos de transporte para las regiones funcionales". Modalidad Virtual 23 de septiembre de 2022.
- f. Taller "Análisis de Necesidades y Oportunidades Multisectoriales". Modalidad virtual el 6 de octubre de 2022.

4. CONTROL INTERNO

En desarrollo de este proceso, se adjunta al presente informe los avances en el anexo No. 1.

Resulta de importancia señalar, que a la fecha la UPIT no cuenta con un funcionario que ejerza las labores de Control Interno, quien ha sido solicitado en dos (02) ocasiones a la Presidencia de la República, como lo dicta la norma, durante el periodo del presente Informe. Así las cosas, mediante Oficio con radicado UPIT número 2022-100-009-1 del 03 de mayo del 2022 y mediante Oficio con radicado UPIT número 2022-100-025-3 del 12 de agosto del 2022 se ha solicitado a la Presidencia de la República que designe al funcionario en comento, lo cual a la fecha no se ha dado.

5. PLANEACION

El Gobierno Nacional ha dado inicio al proceso de elaboración del Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026, el cual corresponde a la hoja de ruta que establece los objetivos de Gobierno, fijando programas, inversiones y metas para el cuatrienio. En este sentido se elaboró una primera aproximación, aún preliminar, de las bases y articulado propuesto por la UPIT, el cual se encuentra en proceso de revisión y consolidación en el Ministerio de Transporte como cabeza de Sector.

La UPIT se encuentra estructurando unos estudios para la vigencia 2022, a saber:

- **Lineamientos para Política de Peajes:** Se propone redactar un documento de recomendaciones para la elaboración de una política de peajes principalmente en vías no concesionadas, considerando aspectos como el valor del tiempo, cambios en costo generalizado de transporte y tecnologías de cobro automático de peajes: revisión e implicaciones para Colombia, principios para definir las proporciones de repago entre cobros a usuarios y cobros a los contribuyentes, evaluación de las normas vigentes en niveles de cobro y frecuencia espacial de peajes, restricciones de niveles de cobro a usuarios (competitividad de carga, ingreso disponible de pasajeros), alternativas para el cobro y uso de peajes en concesiones compradas por valor residual o revertidas a la nación, escenarios factibles de aporte del presupuesto general de la nación (PGN) y pago de los usuarios, protocolo para calcular numéricamente los niveles de recaudo y definir frecuencia espacial para proyectos de la red vial nacional de acuerdo con los costos de inversión y mantenimiento de la obra, el tráfico, restricciones de competitividad y equidad, aportes del PGN y naturaleza del proyecto (obra pública, concesiones compradas o revertidas y concesiones venideras).

Se cuenta con una versión inicial de convenio el cual estipula el objeto y los alcances del estudio. Este documento fue compartido a la Fundación para la Educación Superior y el Desarrollo (FEDESARROLLO) para su evaluación y propuesta financiera. La UPIT está pendiente de la respuesta.

- **Estudios recursos Banca Multilateral:** En articulación con el DNP, fueron estructurados dos alcances de estudios a desarrollar en colaboración con recursos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). El primero, es un estudio de estimación de demanda y mercado en zonas no exploradas para transporte de carga y de pasajeros en modo férreo. El segundo, se enfoca en el levantamiento de la línea base y estado predial de la red férrea existente.

En un ejercicio de planeación con las áreas misionales, se estructuró un banco de proyectos para efectos de priorizar los estudios que la UPIT debe realizar frente a los diferentes modos de transporte, así:

No	DESCRIPCION	PRIORIDAD
1	Estudio De aplicación de nuevas fuentes de financiación para la sostenibilidad de infraestructura de transporte a través de bonos verdes y bonos de transición y eficiencia energética y/o otros instrumentos, para que la UPIT cuente con los lineamientos para acceder a estas fuentes de financiación alternativas, considerando los resultados y las recomendaciones del Convenio suscrito con FEDESARROLLO	ALTA
2	Análisis de los modelos de negocio que incentiven el uso del modo fluvial y el desarrollo de su infraestructura, evaluando las posibles fuentes de riesgos, así como las interacciones entre los actores implicados en la cadena de transporte	MEDIA
3	Construcción de líneas base de indicadores alfa numéricos y geográficos: diseños de indicadores, recolección de la información alfa numérica y geográfica de infraestructura de transporte para creación de indicadores e implementación en el sistema de información de la UPIT	ALTA
4	Estudio de trazado férreo a nivel de perfil de líneas que garanticen el servicio de transporte entre los generadores de carga y sus atractores, con parámetros de ferrocarriles modernos, que bajen los costos de transporte, aumenten la velocidad y eficiencia del servicio puerta a puerta, mediante la integración a otros modos y en especial de última milla, que atienda al menos el 80 % de la carga de las líneas de deseos de viaje indicadas. Estas nuevas líneas pueden prestar servicios mixtos (carga y pasajeros en caso de ser necesario). – 1.3. Hacia una sociedad movida por el sol, el viento y el agua y 2.4.2. Pacto por la industria.	ALTA
5	Estudio de demanda y mercado para el modo férreo en zonas no explotadas	BAJA
6	Estudio para la elaboración de un plan de implementación de las mejores alternativas de integración intermodal, definidas por el PATIS y el PMTO, que permita la conectividad entre el Pacífico, la Altillanura y la Amazonía	MEDIA

7	Estudio de buenas prácticas y nuevas tecnologías y resiliencia a los efectos derivados del cambio climático, en el ciclo de vida de la infraestructura de transporte	ALTA
8	Diseño y estructuración legal, técnica y financiera y modelo de la reorganización institucional del modo aéreo	ALTA
9	Definición de áreas posibles de intervención de infraestructura de transporte con enfoque multicriterio, con base en las herramientas de información desarrolladas por la UPIT	MEDIA
10	Construcción del programa de Servicios Aéreos Esenciales entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Defensa, la Aerocivil, el DNP y la UPIT	MEDIA
11	Formulación del plan de trabajo de incidencia regional de la UPIT, en temas de ordenamiento territorial, accesos y pasos urbanos, vías ilegales, entre otros (Findeter-Fortalecimiento Institucional)	ALTA
12	Estudio que contenga el levantamiento de demanda y mercado del modo fluvial, que permita establecer las necesidades de transporte de carga y pasajeros regional, proponiendo por el desarrollo sostenible, infraestructura resiliente e intercambio intermodal	ALTA
13	Definir los estándares mínimos y el procedimiento de formulación, aprobación, ejecución, evaluación y ajuste de los planes maestros portuarios	ALTA
14	Actualizar el Plan de Ordenamiento físico Portuario y Ambiental	ALTA
15	Formular recomendaciones para la política integral para el modo aéreo en Colombia con visión estratégica a 2050	MEDIA
16	Realizar estudios hasta nivel de prefactibilidad de los proyectos priorizados en el PMTI y otros	MEDIA
17	Estudios de lineamientos para implementación de tecnologías de logística 4.0 que permitan mejorar la eficiencia y sostenibilidad de las cadenas de suministro y abastecimiento	BAJA
18	Estudio de análisis del impacto normativo con la implementación del mandato BIM y que considere los instrumentos legales y reglamentarios, así como las mejores prácticas	BAJA

19	Estudio predial de los corredores férreos y sus inmuebles	ALTA
20	Estudio que identifique los paquetes regionales de aeropuertos con tráfico comercial significativo, administrados por Aerocivil que sean susceptibles de ser estructurados bajo esquema de APP cofinanciada	ALTA

De otra parte, frente al Modelo Integrado de Planeación y Gestión, conocido como MIPG, que es un marco de referencia para la gestión de las entidades públicas establecido por el Departamento Administrativo de la Función Pública (DAFP) a través del cual se dan herramientas a las entidades públicas para dirigir, ejecutar y hacer seguimiento de sus gestiones, entre otras acciones, la UPIT contrato con FINDETER, los “Estudios para la elaboración del modelo integrado de planeación y gestión (MIPG) y la elaboración de modelos, procesos y procedimientos para el fortalecimiento de la gestión institucional de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT”, la etapa precontractual de dicho estudio se realizó dentro de mi gestión y la etapa contractual dio inicio en el mes de septiembre del presente año.

Durante el periodo objeto del presente informe se desarrollaron acciones relevantes en materia de gestión y desempeño tales como la creación del Comité de Gestión y Desempeño Institucional, mediante Resolución 063 de mayo del 2022, como el órgano rector, articulador y ejecutor, a nivel institucional, de las acciones y estrategias para la correcta implementación, operación, desarrollo, evaluación y seguimiento de MIPG. Así mismo, se encuentra en proceso de formalización el Manual para la elaboración de documentos internos al interior de la UPIT.

Así mismo, dando cumplimiento a lo solicitado por el Presidente de la República, señor Gustavo Petro, la UPIT cuenta con tres compromisos priorizados por el sector como logros en los primeros 100 días de Gobierno, los cuales tienen fecha de cumplimiento en la última semana del mes de octubre, estos son:

- Insumos construcción lineamientos de política para mantenimiento vial. Se tendrán los insumos necesarios para proponer la construcción de los lineamientos de política para el mantenimiento de la infraestructura vial y la gestión de activos viales, con base en la información disponible y desarrollos adelantados hasta el momento desde la UPIT, Ministerio de Transporte, INVIAS y DNP. Así, al desarrollar la política, se brindará al país un instrumento que permita optimizar las inversiones en mantenimiento vial carretero. Fecha: noviembre 4 de 2022.
- Insumos construcción lineamientos de política integral para el modo aéreo 2050. Se contará con los insumos para proponer la construcción de los lineamientos de política integral para el modo aéreo en Colombia con visión estratégica a 2050, que contempla mejoramiento del servicio aéreo y la revisión integral institucional del

modo, entre otros aspectos (requiere acuerdo interinstitucional al interior del sector). Así, al desarrollar la política, se brindará al país un instrumento que permitirá un efectivo desarrollo del modo conforme a las perspectivas de su crecimiento. Fecha: noviembre 4 de 2022.

- **Puesta en servicio Hub de Mapas.** Puesta en servicio, para diferentes actores dentro y fuera del sector, así como para la ciudadanía en general, del Hub de Mapas (plataforma de mapas) de la UPIT, el cual contiene datos, mapas y aplicaciones para el análisis geoespacial. De esta manera se promueve la exploración, el análisis y el uso de fuentes de datos autorizadas, fortaleciendo la toma de decisiones en la planeación de la infraestructura de transporte. Fecha: octubre 31 de 2022.

Como recomendación es de gran importancia dar prioridad a la revisión del Plan Estratégico, la formulación del Plan de Acción Institucional y la correspondiente revisión de los proyectos de inversión.

6. OFICINA DE GESTION DE LA INFORMACION

• INFORMACIÓN GEOGRÁFICA

La adopción de buenas prácticas en materia de información y la implementación de métodos estadísticos y computacionales para su análisis son un recurso esencial para lograr tomar decisiones oportunas, informadas, eficientes y efectivas. Por esto, la UPIT ha venido adelantando esfuerzos para la construcción de una base de datos geográfica y corporativa (BDGC), que cuenta con información tanto del sector como de otros sectores de interés para la planeación de infraestructura de transporte, con una visión multidimensional, integral e intermodal.

Durante el periodo objeto del informe se consolidó el proceso de captura de la información relevante y se realizó la actualización de la información prioritaria, producida por las entidades del sector en los siguientes componentes:

- **Indicadores Estratégicos de Infraestructura de Transporte:** este componente permite hacer seguimiento continuo a los principales indicadores en la infraestructura de transporte, como: número de kilómetros de red vial principal, secundaria y terciaria, número de peajes, entidades administradoras de la infraestructura, entre otros.
- **Mapas temáticos:** Los mapas temáticos se han estructurado considerando que la planeación de la infraestructura de transporte debe incorporar los elementos sociales, económicos y ambientales y funcionales del territorio colombiano. Así, se han estructurado tres tipos de mapas, a partir de la información producida por entidades del sector y otras entidades públicas: i) mapas de infraestructura de transporte y áreas de interés ambiental y de ordenamiento del territorio, ii) mapas de infraestructura de transporte y socio demografía y mapas de infraestructura de transporte y actividad energética y de hidrocarburos.

- **Geovisor:** este servicio muestra de forma ágil y eficiente todas las capas de información espacial disponibles para consulta de los usuarios.
- **Tableros de Control:** corresponde a una sección de seguimiento de proyectos de inversión en infraestructura de transporte, datos y estadísticas del sector. A la fecha, se encuentran disponibles dos tableros: el primero de seguimiento a proyectos de inversión en infraestructura de transporte (desarrollado por la Vicepresidencia de la República) y el segundo desarrollado por la Entidad, con el cual se hace seguimiento a partir de los principales indicadores descriptivos sectoriales.
- **Story Maps:** este componente del Hub se encuentra en construcción y hace parte del trabajo a desarrollar a través de consultorías e incorpora las historias de los modos de transporte en Colombia.
- **Datos Abiertos:** Esta sección también se encuentra en construcción y permitirá compartir con usuarios externos y descargar datos acreditados por las entidades del sector transporte.

Esta base hace parte de un Hub de Mapas, una herramienta concebida como una plataforma de servicios de información, cuyo objetivo es divulgar datos, mapas y aplicaciones para el análisis geoespacial al igual que la toma de decisiones en la planeación de la infraestructura de transporte. El Hub de Mapas promueve la exploración, el análisis y el uso de fuentes de datos autorizadas, proveedoras de información con la finalidad de poder permitir a los proveedores de datos del sector, gestores y usuarios descubrir, comprender y comunicar información estructurada que ya está disponible.

Actualmente, este Hub de Mapas se encuentra en revisión interna por parte del equipo de la UPIT, aun cuando ya ha sido socializado a las entidades del sector con el fin de recoger las diferentes observaciones y hacer las modificaciones requeridas. El enlace para consultar el avance del Hub de Mapas de la UPIT es el siguiente: <https://upithub-upit.hub.arcgis.com/>.

El desarrollo del Hub de Mapas implica, a futuro, un trabajo conjunto entre las entidades del sector para establecer aspectos como la periodicidad de actualización de la información, el manejo de datos unificados, la definición de los datos fundamentales y, la aplicación de estándares en el manejo de información para garantizar la interoperabilidad entre los diferentes sistemas de información. Este trabajo conjunto se ha definido como una iniciativa estratégica para la UPIT denominada “Infraestructura de Datos Espaciales del Sector Transporte – IDET” cuyo reto es consolidar esta infraestructura, entendida como una estrategia y espacio de coordinación interinstitucional para facilitar la gestión de recursos geoespaciales y el fomento de la articulación entre entidades del sector para la gestión de información. La misión de la IDET es alcanzar la interoperabilidad en los sistemas de información del sector transporte, compartiendo información geográfica bajo estándares de calidad.

En este sentido se han adelantado dos mesas de trabajo con las entidades del sector que son productores de información (Ministerio de Transporte, ANI, INVIAS, Agencia de Seguridad Vial y CORMAGDALENA), y desde el mes de mayo a septiembre, la UPIT ha marcado dos hojas de ruta, a saber, la definición de los datos fundamentales (atributos) de la información de vías primarias, secundarias y terciarias y la recolección de las recomendaciones sobre dichos datos fundamentales. Igualmente se ha iniciado el proceso de implementación de estándares de interoperabilidad en información geográfica, con el acompañamiento técnico del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), como autoridad en la materia.

A continuación, se establecen los avances realizados en la gestión de información por parte de la Oficina de Gestión de la Información de la UPIT, para el período objeto de este informe y en concordancia con los componentes mencionados:

- Avances realizados en los componentes del sistema de información geográfica de la UPIT en el período comprendido entre el 02 de mayo a septiembre de 2022

Componente	% avance periodo: 02 mayo a septiembre 2022	% avance acumulado a partir de enero 2022	Especificación de los avances
Mapas Temáticos y geovisor	30%	60%	La actualización de la información de los mapas es un proceso constante, así como la integración de capas de información
Tableros de control	25%	50%	Durante el período de este informe, la UPIT ha integrado el tablero de cifras generales del sector. A futuro se integrarán adicionales.
Story Maps	20%	20%	Se han definido los contenidos y se inició su desarrollo con la contratación del consultor en el marco del Contrato con Findeter.
Línea Base de Indicadores Espaciales alfanuméricos y	5%	5%	Se ha iniciado la gestión de contratación de una firma consultora para la ejecución de este proyecto, en el marco del Contrato con Findeter.

Infraestructura de Datos Espaciales IDET	10%	15%	La iniciativa se ha desarrollado a partir de reuniones técnicas con las entidades del sector. Se ha avanzado en la identificación de necesidades de estandarización con el acompañamiento del IGAC.
--	-----	-----	---

7. OFICINA ASESORA JURIDICA

En cumplimiento del deber legal y reglamentario que le asiste a la UPIT, se han adelantado todas las actividades necesarias para la adecuada defensa de sus intereses, pese a que no hay procesos judiciales ni administrativos en curso, a saber, la creación, conformación y expedición del reglamento del Comité de Conciliación y Defensa Judicial mediante Resolución No. 031 de 2022, comoquiera que constituye una instancia administrativa que actúa como sede de estudio, análisis y formulación de políticas sobre prevención del daño antijurídico y defensa judicial; e igualmente mediante Resolución No. 044 de 2022, la Dirección General delegó en el Jefe de la Oficina Asesora Jurídica la representación judicial y extrajudicial de la Unidad.

Por su parte, una vez aprobada la Política de Prevención del Daño Antijurídico (PPDA 2022-2023) por parte del referido comité y de la Agencia Nacional de Defensa Judicial del Estado (ANDJE), la misma fue adoptada y socializada por la Dirección General mediante Resolución No. 070 de 28 de junio de 2022, junto con su respectivo Plan de Acción para una vigencia de dos (2) años, estando a cargo de la Oficina Asesora Jurídica y la Secretaría Técnica del Comité su seguimiento y reporte anual de cumplimiento.

Así mismo, por disposición de la Agencia en mención se llevó a cabo el proceso de migración de la información de la Política de Prevención del Daño Antijurídico (PPDA 2022-2023) a la plataforma tecnológica en el módulo dispuesto para tal fin por dicha entidad en el Sistema de Información Litigiosa e-KOGUI, siendo impartida la aprobación de dicha migración de información el pasado 13 de septiembre de 2022 por parte de la Dirección de Políticas y Estrategias de la ANDJE.

De la misma forma, se adelantó el trámite para la creación y asignación del usuario de la Entidad en el referido Sistema de Información Litigiosa del e-KOGUI, así como la designación del rol de Administrador en un funcionario de la entidad adscrito a la Oficina Asesora Jurídica.

Igualmente, con Memorando No. 2022-120-004-03 de 10 de agosto, fue socializado al interior de la Entidad la elaboración de los siguientes procedimientos relacionados con la gestión jurídica: "GJU-P-001 Procedimiento de emisión de conceptos jurídicos y/o revisión de respuestas a peticiones", cuyo objetivo es brindar asesoría legal y apoyo a las dependencias de la Unidad en los asuntos de carácter jurídico de su competencia, por medio de la emisión de conceptos jurídicos y revisión de los proyectos de

respuesta a las peticiones que aquellas elaboren en cuanto a su componente jurídico, con base en la respectiva revisión normativa, jurisprudencial y doctrinaria y “GJU-P-002 Procedimiento de representación judicial y extrajudicial”, por el cual se establecen los pasos requeridos para representar a la UPIT judicial y extrajudicialmente, ante las distintas autoridades judiciales y administrativas, conforme la respectiva delegación, en forma directa o mediante apoderado, en los procesos, diligencias y actuaciones que se instauren en su contra o que esta deba promover, en defensa de sus intereses, de forma tal que todos los servidores conozcan la forma en que pueden adelantarse las gestiones que se requieran para tal fin.

Como una gestión adicional desde la Oficina Asesora Jurídica, se viene apoyando el seguimiento de la presentación de los Informes de Ley a cargo de la UPIT como parte del Sistema de Control Interno, es así como se realiza por parte de la Oficina Asesora Jurídica el seguimiento mensual conjunto con la Secretaria General, dado que la mayor cantidad de informes se relacionan con la gestión administrativa, contractual y financiera de la Entidad, entre los que se incluyen los siguientes reportes y la normativa aplicable:

Tipo de Informe	Normativa
Certificado de Rendición de la Cuenta a la Contraloría General de la República en la plataforma SIRECI que incluye: Rendición de la Cuenta Anual Consolidada, Informe de Gestión Contractual y Reporte sobre procesos penales por Delitos contra la Administración Pública o que afecten los intereses patrimoniales del Estado.	Resolución Orgánica 7350 de 2013 CGR
Informe de Austeridad y Eficiencia del Gasto Público	Decreto 1068 de 2015, Decreto 371 de 2021, Decreto 1009 de 2020 y art. 1 Decreto 984 de 2012.
Informe de Peticiones, Quejas, Reclamos y Denuncias	Artículo 9 Ley 190 de 1995, Ley 1474 de 2011, Decreto 2641 de 2012, Decreto 1081 de 2015
Informe Derechos de Autor	Directiva Presidencial 02 de 2002, Circular No. 04 de 2006 Consejo Asesor de Gobierno Nacional, Circular 12 de 2007, modificada por la Circular 17 de 2011 Dirección Nacional Derechos de Autor.
Evaluación de Control Interno Contable	Resoluciones 193 y 706 de 2016 Contaduría General de la Nación

Informe de Seguimiento a la Ejecución Presupuestal	Decreto 946 de 2014, Decreto 1068 de 2015
Certificación Jefe Control Interno actividad aplicativo e-KOGUI	Decreto 1069 de 2015, Circular Externa 05 de 2020 de la Agencia de Defensa Jurídica del Estado
Informe de seguimiento al Plan de Manejo Archivístico	Art. 11 Ley 594 de 2000, Art. 18 parágrafo 2 Decreto 1068 de 2015
Informe de Obras Civiles Inconclusas	Ley 2020 de 2020, Resolución Orgánica 042 de 2020 CGR
Informe según parámetros de Ley de Garantías	Circular 05 de 2021 CGR
Registro de los planes de mejora y autoevaluaciones de estándares mínimos -SG SST (Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo)	Resolución 312 de 2019 art 28 parágrafo 2 y Circular 0072 de 2021 del Ministerio de trabajo
Informe Evaluación por Dependencias	Artículo 38 y 39 Ley 909 de 2004, arts. 2.2.8.1.1 y 2.2.8.1.5 Decreto 1083 de 2015, Circular 04 de 2005 Consejo Asesor del Gobierno Nacional
Rendición de Cuentas	Artículo 32 de Ley 489 de 1998, Ley 1757 de 2015, Decreto 230 de 2021
Informe de Evaluación Independiente del estado del Sistema de Control Interno	Artículo 156 Decreto 2106 de 2019

Los mencionados reportes son transmitidos vía electrónica a los entes requirentes y/o publicados en el micrositio de la página web institucional del Ministerio de Transporte <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/10786/unidad-de-planeacion-de-infraestructura-de-transporte/>; entre tanto se cuenta con el sitio web de la UPIT; e igualmente aquellos que aluden al Sistema de Control Interno de la Entidad son elaborados con el apoyo de la firma Avellaneda A & Asociados como parte de la asesoría en temas de control y gestión fiscal que brinda a la Dirección General, entre tanto es designado el Asesor con funciones de Control Interno previsto en la planta de la Entidad. Dicha colaboración ha incluido la revisión y expedición de documentos internos que fijan lineamientos en materia de supervisión de contratos y mecanismos de seguimiento diferencial en asuntos especiales, encaminados a contar con parámetros de seguimiento interno a las actividades de la Unidad y al desarrollo y ejecución de los contratos y convenios.

De igual forma, respecto de la función encomendada a la Oficina Asesora Jurídica de la entidad, correspondiente al seguimiento de la Agenda Regulatoria de la UPIT como entidad adscrita del Sector Transporte, se ha llevado a cabo la identificación, en coordinación con las demás dependencias, de las normas (decretos presidenciales y resoluciones ministeriales o expedidas por otras entidades de la Rama Ejecutiva) relacionadas con la conformación y funcionamiento de diferentes comités sectoriales e interinstitucionales, en los que se requiere la participación de la Unidad, en el desarrollo de sus competencias y funciones determinadas en el Decreto 946 de 2014. La relación de los referidos comités e instancias se encuentran descritas en el acápite de Instancias de Participación Externa del presente informe.

Sobre el particular, se efectuó el reporte a la Oficina Asesora Jurídica del Ministerio de Transporte dentro del seguimiento que como cabeza de sector realiza la referida cartera ministerial a la Agenda Regulatoria de las entidades adscritas o vinculadas en cumplimiento de lo establecido en artículo 2.1.2.1.20 del Decreto 1081 de 2015 "Por medio del cual se expide el Decreto Reglamentario Único del Sector Presidencia de la República", modificado por el artículo 3º del Decreto 1273 de 2020.

Por último, en atención a la designación efectuada por la Dirección General la Jefatura de la Oficina Asesora Jurídica tiene a su cargo la supervisión del Convenio de Asociación No. 003 de 2022 suscrito con FEDESARROLLO.

8. SECRETARIA GENERAL

8.1. TALENTO HUMANO

Mediante Decreto 1819 de 2020, se adoptó la Planta de Personal de la UPIT, con un total de 88 cargos, estableciéndose que el Director General de la UPIT proveerá los empleos creados de manera gradual de conformidad con las disponibilidades presupuestales y hasta la concurrencia presupuestal de cada vigencia fiscal.

En ejercicio de Directora (e) de la UPIT, se hizo el nombramiento del cargo de carrera en provisionalidad del Profesional Especializado 2028 Grado 21 con funciones del proceso de Planeación.

Actualmente, la Entidad cuenta con disponibilidad presupuestal para la provisión inmediata de los siguientes cargos:

TIPO	Denominación,	Código y Grado	No. de cargos
Libre nombramiento	Subdirector Técnico	0040 22	2
Libre nombramiento	Jefe oficina	0137 20	1
Libre nombramiento	Asesor	1020 17	1
Libre nombramiento	Asesor	1020 16	1

Libre nombramiento	Conductor mecánico	4103 20	1
Provisionalidad	Profesional Especializado	2028 20	1
Provisionalidad	Profesional Especializado	2028 18	1
Provisionalidad	Profesional Especializado	2028 16	1

Fuente: Secretaría General. Elaboración propia con base en Resolución No. 20219940000045 de 9 de septiembre de 2021 mediante la cual se efectúa la distribución de cargos de planta global de la Unidad de Planeación de Infraestructura Transporte.

Dentro del anteproyecto de presupuesto para el año 2023, se solicitaron recursos para funcionamiento por el rubro de Gastos de Personal, la suma de \$11.457 millones, que de ser asignados permitirían financiar la planta al 31 de diciembre del 2023, para adelantar la provisión de los siguientes empleos:

Tipo	Denominación,	Código y Grado	No. de cargos
Libre nombramiento	Asesor	1020 17	2
Libre nombramiento	Asesor	1020 16	4
Libre nombramiento	Asesor	1020 14	4
Libre nombramiento	Profesional Especializado	2028 21	1
Provisionalidad	Profesional Especializado	2028 21	5
Provisionalidad	Profesional Especializado	2028 20	2
Provisionalidad	Conductor Mecánico	4103 20	4
Libre nombramiento	Asesor	1020 17	2
Total			22

Fuente: Secretaría General. Elaboración propia.

Así mismo, dentro del anteproyecto de presupuesto mencionado se solicitaron recursos para tramitar ante la Comisión Nacional del Servicio Civil, concursos para la provisión de los cargos de carrera administrativa que se encuentran provistos en calidad de provisionalidad.

Respecto a Seguridad y Salud en el Trabajo se ha logrado un alto avance en el desarrollo de las siete actividades programadas, logrando en promedio el 79% de avance. Se resalta el seguimiento inicial de la presente vigencia se realizó a través del autodiagnóstico de la aplicación de los estándares mínimos que realizó la ARL POSITIVA, donde se evidenció un avance del 50%, en el Anexo 23 Estándares Mínimos,

elaboración de la política del SG-SST, la cual está pendiente de aprobación para continuar con la respectiva socialización al interior de la Entidad, se dio cumplimiento a la Directiva 004 de 2022, de la Alcaldía Mayor, donde se participó en el simulacro distrital el día 4 de octubre de 2022, donde los colaboradores identificaron las rutas de evacuación en caso de una emergencia y del punto de encuentro de la Entidad. avance 100% ante la asistencia y participación de 26 servidores de los 27 activos que estaban presentes en la sede de la UPIT, el protocolo de Bioseguridad y la celebración del contrato No 017 de 2022 con PROTEGER IPS PROFESIONALES EN SALUD OCUPACIONAL Y CALIDAD S.A.S.

8.2. RECURSOS FINANCIEROS

- Situación de recursos de la entidad con corte al 30 de junio de 2022

Este corte corresponde a los periodos y fechas de remisión de la información establecida por la Administración del SIF y la Contaduría General de la Nación.

Todas las cuentas se han presentado oportunamente a la Contaduría General de la Nación, se encuentran publicados en su sistema CHIP con corte al segundo trimestre del 2022.

Tabla 1. Estado de situación financiera 2022

VIGENCIA FISCAL 2022*	
CONCEPTO	VALOR
	(en millones de pesos)
Activo total	3.538
• Corriente	3.536
• No corriente	1.7
Pasivo total	1.528
• Corriente	1.528
• No corriente	0
Patrimonio	2.010

(*) Saldos reportados con corte a junio 30 de 2022.

Fuente: Secretaría General. Elaboración propia con base en SIF Nación.

Tabla 2. Estado de resultados 2022

VIGENCIA FISCAL 2022*	
CONCEPTO	VALOR
	(en millones de pesos)
Ingresos Operacionales (Fiscal)	5.694
Gastos Operacionales	3.723
Costos de Venta y Operación	0
Resultado Operacional	1.970
Ingresos No Operacionales	0
Gastos No Operacionales (Incluye Traslados DTN)	0
Resultado No Operacional	0
Resultado Neto	1.970

(*) Saldos reportados con corte a junio 30 de 2022.

Fuente: Secretaría General. Elaboración propia con base en SIF Nación.

Los estados financieros se pueden observar en el Anexo 1 y el Estado de Situación Financiera y Estado de Resultados se encuentran publicados en la página Web del Ministerio de Transporte mientras surte la página oficial de la Unidad y el ingreso web de Contaduría General de La Nación.

- **Bienes Muebles e Inmuebles**

A continuación, se suministra la información de los bienes muebles e inmuebles, con corte a 31 de mayo de 2022. Al igual que en la información de los recursos de la entidad, se presenta la información a 30 de junio de 2022, teniendo en cuenta el cronograma de cierres contables establecidos por la Administración del SIIF y la Contaduría General de la Nación.

Tabla 3: Bienes muebles e inmuebles 2022

VIGENCIA 2022*	
CONCEPTO	VALOR (en millones de pesos)
Terrenos	0
Edificaciones	0
Construcciones en Curso	0
Maquinaria y Equipo	0
Equipo de Transporte, Tracción y Elevación	0
Equipo de Comunicaciones y Computación	1.7
Muebles, Enseres y Equipos De Oficina	0
Bienes Muebles en Bodega	0
Redes, Líneas y Cables	0
Plantas, Ductos y Túneles	0
Otros Conceptos (No Explotados, Eq. Médico y Científico, Eq. Comedor)	0

(*) Información con corte 30 de junio de 2022.

Fuente: Secretaría General. Elaboración propia con base en Sistema SIIF

La UPIT presentó ante la Contaduría General de la Nación sus estados financieros con corte a junio del 2022', correspondientes al segundo trimestre del presente año.

Tales informes financieros consignan las transacciones y operaciones realizadas por la UPIT durante el periodo precitado, de acuerdo con los lineamientos señalados por la Contaduría General de la Nación y el marco normativo vigente para tales efectos. Dichos estados financieros se encuentran actualmente publicados en la página web del Ministerio de Transporte.

8.3. CONTRATACION

- **Contratos de Prestación de Servicios de Personas Naturales y/o Jurídicas**

A continuación, se relacionan los contratos de prestación de servicios profesionales y de apoyo a la gestión suscritos por la Unidad con personas naturales y/o jurídica, que se encuentran actualmente en ejecución, así:

NO	CTRATO	FECHA DE FIRMA	VALOR DEL CONTRATO	PROVEEDOR	OBJETO	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINACION
1	001-2022	2022-01-20	177.600.000	LILIANA PERDOMO NAVARRO	PRESTAR LOS SERVICIOS PROFESIONALES, POR SUS PROPIOS MEDIOS Y CON PLENA AUTONOMÍA ADMINISTRATIVA, EN APOYO JURIDICO A LA UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE - UPIT, EN EL SEGUIMIENTO DE LAS ESTRATEGIAS A DESARROLLAR DEL SECTOR DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE, ASÍ COMO LOS TEMAS TRANSVERSALES QUE DE LA UNIDAD SE DESPRENDAN, DE CONFORMIDAD CON EL PROCESO DEFINIDO POR LA ENTIDAD Y LAS NORMAS QUE REGULAN LA MATERIA.	2022-01-21	21/12/2022
2	002-2022	2022-01-20	\$171.717.000	HALMA ZOE FERNANDEZ GOMEZ	PRESTACIÓN DE SERVICIOS PROFESIONALES, POR SUS PROPIOS MEDIOS Y CON PLENA AUTONOMÍA ADMINISTRATIVA, EN APOYO JURIDICO A LA UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE -UPIT, EN ASUNTOS DE PLANEACION, FORTALECIMIENTO Y SISTEMAS DE GESTION INSTITUCIONAL PARA EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN EL TERRITORIO NACIONAL	2022-01-21	21/12/2022
3	004-2022	26/01/2022	\$97.500.000	AVELLANEDAA & ASOCIADOS SAS	APOYAR MEDIANTE ASESORÍA JURÍDICA ESPECIALIZADA A LA UPIT, EN EL FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO DE GESTIÓN, Y EN GENERAL DE LA GESTIÓN JURÍDICA Y CONTRACTUAL CON ENFOQUE DE IDENTIFICACIÓN Y PREVENCIÓN DE RIESGOS.	27/01/2022	18/12/2022
4	019-2022	2022-07-21	\$90.000.000	VLADIMIR CASTRO	APOYAR TÉCNICAMENTE A LA UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN LA FORMULACIÓN DE	2022-07-26	31/12/22

					RECOMENDACIONES, LINEAMIENTOS Y NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE COMO INSUMO PARA LA FORMULACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE POLÍTICAS Y PLANES EN EL MODO AÉREO Y AEROPORTUARIO CON VISIÓN INTERMODAL		
5	020-2022	2022-07-19	\$38.000.000	JULIETH ALEXANDRA BERMUDEZ PULIDO	PRESTAR SERVICIOS PROFESIONALES EN APOYO A LA EJECUCIÓN DE ESTRATEGIAS, PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO EN LA UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE -UPIT, DE CONFORMIDAD CON EL PROCESO DEFINIDO POR LA ENTIDAD Y LAS NORMAS QUE REGULAN LA MATERIA	2022-08-01	31/12/2022
6	022-2022	2022-07-21	\$90.000.000	PEDRO BOTERO COCK	APOYAR TÉCNICAMENTE A LA UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE, EN LA FORMULACIÓN DE RECOMENDACIONES, LINEAMIENTOS Y NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE COMO INSUMO PARA LA FORMULACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE POLÍTICAS Y PLANES EN EL MODO FÉRREO CON VISIÓN INTERMODAL	2022-07-28	31/12/2022
7	023-2022	12/08/2022	\$29.456.157	CAJA DE COMPENSACIÓN FAMILIAR COMPENSAR	PRESTAR LOS SERVICIOS DE APOYO A LA GESTIÓN PARA EL DESARROLLO Y LOGÍSTICA DE LAS ACTIVIDADES ENMARCADAS EN EL PLAN DE BIENESTAR E INCENTIVOS 2022 PARA LOS SERVIDORES DE LA UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE - UPIT.	1/09/2022	31/12/2022
	024-2022	2022-09-30	\$22.500.000	NADIME AMPARO YAVER LICHT	PRESTAR SERVICIOS PROFESIONALES A LA UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE COMO APOYO PARA DEFINIR UNA METODOLOGÍA DE MEDICIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE LAS PRINCIPALES CIUDADES DEL PAÍS.	2022-10-05	31/12/22

					SIGUIENDO LOS ESTÁNDARES DE GESTIÓN DE DATOS GEOGRÁFICOS DEFINIDOS POR LA UPIT, A TRAVÉS DE UN PROCESO DE ARTICULACIÓN CON ENTIDADES DE GOBIERNO DEL NIVEL NACIONAL Y SUBNACIONAL ENCARGADAS DE LA PLANEACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO		
--	--	--	--	--	--	--	--

- CONTRATOS DE BIENES Y SERVICIOS
- Contrato de Arrendamiento

Dado que la UPIT no cuenta con sede propia, se vio en la necesidad de arrendar un espacio en el cual funciona la Unidad, para lo cual se suscribió el Contrato de Arrendamiento No. 004-2021 con la Fiduciaria Bancolombia S.A -Sociedad Fiduciaria el cual tiene como objeto "Tomar en Arrendamiento el inmueble dotado ubicado en el Complejo empresarial Sarmiento Angulo, ubicado en la Av. Calle 26 N° 57-83 (Torre 7- piso 5)- Oficina 502 de la Ciudad de Bogotá D.C para el funcionamiento de las oficinas de la sede de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte- UPIT," por un valor total del contrato \$369.007.181, tal como se describe en la siguiente tabla:

CONTRATO	IDENTIFICADOR	FECHA DE INICIO	FECHA DE TERMINACIÓN	VALOR INICIAL DEL CONTRATO (COP\$)	VALOR ADICIÓN 27 DE JULIO 2022	VALOR EJECUTADO A 10 DE OCT (COP\$)
004-2021	Fiduciaria Bancolombia S.A - FONDO DE CAPITAL PRIVADO FONDO INMOBILIARIO COLOMBIA	2021-12-21	2022-11-07	284.641.098	84.366.083,39	369.007.181
TOTAL COP\$				284.641.098	84.366.083,39	369.007.181

Actualmente, se está tramitando una adición en recursos por valor de CINCUENTA Y DOS MILLONES DOSCIENTOS SESENTA Y UN MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y NUEVE PESOS CON CINCUENTA Y SEIS CENTAVOS (\$52.261.259,56), y una prórroga en tiempo hasta el 15 de diciembre de 2022, al igual que el inicio del trámite de vigencias futuras para el pago del contrato hasta el primer semestre de 2023.

RUBRO PRESUPUESTAL	FUENTE	RECURSO	VALOR 2022	VLAOR 2023	VALOR TOTAL VF
A-02-02-02-007-002 SERVICIOS INMOBILIARIOS	NACIÓN	RECURSOS CORRIENTES	\$20.629.445	\$261.416.322	\$282.045.766

El valor solicitado para la presente vigencia 2022 por concepto de servicio de arrendamiento, es por la suma de **VEINTE MILLONES SEISCIENTOS VEINTINUEVE MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y CINCO PESOS M/CTE (\$20.629.445) IVA INCLUIDO** y demás impuestos a que haya lugar. El valor solicitado para la vigencia futura ordinaria para 2023 es por **DOSCIENTOS SESENTA Y UN MILLONES CUATROCIENTOS DIECISÉIS MIL TRESCIENTOS VEINTIDÓS PESOS M/CTE (\$261.416.322) IVA INCLUIDO** y demás impuestos a que haya lugar.

Así las cosas, la suma del valor solicitado para el 2022 y 2023 es de **DOSCIENTOS OCHENTA Y DOS MILLONES CUARENTA Y CINCO MIL SETECIENTOS SESENTA Y SEIS PESOS M/CTE (\$282.045.766) IVA INCLUIDO** y demás impuestos a que haya lugar.

La anterior solicitud se fundamenta en la proyección del servicio de arrendamiento requerido *desde el 16 de diciembre de 2021 hasta el 30 de junio de 2023* con base en la cotización aportada por el arrendador y con el respectivo aumento anual del **5,6%**.

- **ORDEN DE COMPRA NO 84868 – 2022 DE SERVICIO INTEGRAL DE ASEO Y CAFETERÍA**

La cual tiene como objeto: "Contratar el servicio integral de aseo y cafetería a todo costo para la sede de la UPIT que garanticen el uso óptimo de las instalaciones físicas al igual que la salubridad".

RUBRO PRESUPUESTAL	FUENTE	RECURSO	VALOR 2022	VALOR 2023	VALOR TOTAL VF
A-02-02-02-008-005 SERVICIOS DE SOPORTE	NACIÓN	RECURSOS CORRIENTES	\$7.153.427	\$42.920.562	\$50.073.989

El valor solicitado para la presente vigencia 2022 es por la suma de **SIETE MILLONES CIENTO CINCUENTA Y TRES MIL CUATROCIENTOS VENTISIETE PESOS M/CTE (\$7.153.427) IVA INCLUIDO** y demás impuestos a que haya lugar.

El valor solicitado para la vigencia futura ordinaria 2023 es por la suma de **CUARENTA Y DOS MILLONES NOVECIENTOS VEINTE MIL QUINIENTOS SESENTA Y DOS PESOS M/CTE (\$42.920.562) IVA INCLUIDO** y demás impuestos a que haya lugar.

Así las cosas, en suma el valor solicitado para el 2022 y 2023 es de **CINCUENTA MILLONES SETENTA Y TRES MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y NUEVE PESOS M/CTE (\$50.073.989) IVA INCLUIDO** y demás impuestos a que haya lugar.

La anterior solicitud se fundamenta en la proyección de la orden de compra No 84868 *desde el 08 de diciembre de 2022 hasta el 27 de junio de 2023* con base en el simulador de la Tienda Virtual de la Agencia Colombia Compra Eficiente.

- ADICIÓN Y PRÓRROGA DE LA ORDEN DE COMPRA NO. 85959-2022 DEL SERVICIO DE INTERNET DE LA ENTIDAD,

Objeto: "Adquisición del servicio de internet para la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte -UPIT".

RUBRO PRESUPUESTAL	FUENTE	RECURSO	VALOR 2022	VLAOR 2023	VALOR TOTAL VF
A-02-02-02-008-004 SERVICIOS DE TELECOMUNICACIONES, TRANSMISIÓN Y SUMINISTRO DE INFORMACIÓN	NACIÓN	RECURSOS CORRIENTES	\$0	\$3.823.000	\$3.823.000

El valor solicitado para la vigencia futura ordinaria 2023 es por la suma de TRES MILLONES OCHOCIENTOS VEINTITRES MIL PESOS M/CTE (\$3.823.000) IVA INCLUIDO y demás impuestos a que haya lugar, solicitud que se fundamenta en la necesidad de modificar la Orden de Compra No. 85959 en cuestión, con el fin de adicionar el mencionado valor y prorrogar su plazo de ejecución *hasta el 31 de marzo de 2023*.

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

Contratación por modalidad

AÑO 2022				
Comprendido entre el día 2º del mes mayo y el día 10 de octubre de 2022				
MODALIDAD DE CONTRATACIÓN	No. de contratos			Valor Total (millones de pesos)
	Total	Ejecutados	En ejecución	
Concurso de Méritos	0	0	0	0
Contratación directa	6	0	6	275,24
Contratación régimen especial	0	0	0	0
Contratación régimen especial (con ofertas)	0	0	0	0
Licitación pública	0	0	0	0
Mínima cuantía	6	1	5	53,70
Selección abreviada	1	0	1	131,06
Subasta inversa	0	0	0	0
Acuerdos Marco de Precios	6	1	5	209,97
Total, general	19	2	17	669,96

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

8.4. EJECUCION PRESUPUESTAL

En la siguiente tabla, se presenta la ejecución presupuestal de la vigencia 2022 con corte a 10 de octubre, correspondiente a la ejecución de los ingresos así:

Ingresos

Ingresos			
Concepto del Ingreso	Valor Presupuestado (Millones de pesos)	Valor Recaudado (Millones de pesos)	Porcentaje de Recaudado
VIGENCIA FISCAL 2022*			
Aportes de la Nación	\$9.586	No aplica	No aplica
Recursos Propios	No aplica	No aplica	No aplica
Otras fuentes de recurso	No aplica	No aplica	No aplica

(*) Información con corte a 10 de octubre de 2022

Fuente: Secretaría General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

A continuación, se relaciona la ejecución de gastos para la vigencia 2022, indicando los montos apropiados en la ley anual de Presupuesto General de la Nación para la UPIT y los recursos comprometidos con corte a 10 de octubre de 2022, así:

Gastos por vigencia fiscal

VIGENCIA FISCAL 2022*			
Gastos			
Concepto del Gasto	Apropiación Vigente (millones de pesos)	Valor Comprometido (millones de pesos)	% de Ejecución
Funcionamiento	\$ 7.586	\$3.910	52%
Inversión	\$ 2.000	\$ 1.117	56%
Otros Conceptos (Deuda Pública)	No aplica	No aplica	No aplica

(*) Información con corte a 10 de octubre de 2022

Fuente: Secretaría General. Elaboración propia con base en SIIF Nación.

A continuación, se relaciona los dos (2) proyectos de inversión, los cuales se encuentran inscritos en el Banco de Proyectos de Inversión Pública, con proyectado a 2026 y el estado de ejecución de estos para la vigencia 2022.

Proyectos de inversión

Proyectos de inversión a 10 de octubre 2022								
Ficha BPIN	Nombre del proyecto	Recurso asignado	Dependencia responsable	Valor Comprometido	% de ejecución	Valor Obligado	Saldo por ejecutar	Estado
2020011000145	Fortalecimiento de la gestión de la planeación de la infraestructura de transporte de manera integral nacional	\$ 1.173	Subdirección de Formulación y Evaluación	\$770	66%	\$525	\$403	Activo
2020011000146	Fortalecimiento institucional de la capacidad técnica para la planeación	\$ 827	Secretaría General	\$347	42%	\$286	\$480	Activo

	integral del desarrollo de la infraestructura de transporte en el territorio nacional							
--	---	--	--	--	--	--	--	--

Fuente: Secretaría General. Elaboración Propia con base en SIIF Nación

- Propuesta de uso de los recursos no utilizados de los Proyectos de Inversión de la UPIT y Patrimonio Autónomo

PROYECTO DE INVERSIÓN 145: Fortalecimiento y apoyo técnico especializado a las actividades de planeación a cargo de la UPIT:

Saldo no utilizado: \$402.620.237.

Propuesta de utilización:

PRODUCTOS	ACTIVIDADES	Propuesta de contratación	Monto
Servicios de información actualizados	Actualizar el Sistema de Información de Infraestructura de Transporte	PRESTAR SERVICIOS PROFESIONALES A LA UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN GESTIONAR, ADMINISTRAR Y MANTENER ACTUALIZADO EL TABLERO DE CONTROL QUE HACE SEGUIMIENTO A LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE INTERÉS NACIONAL Y ESTRATÉGICO, ASÍ COMO COORDINAR CON LAS ENTIDADES DEL SECTOR EN EL SUMINISTRO DE INFORMACIÓN PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL TABLERO.	\$41.904.762
	Realizar la identificación, clasificación y organización de los sistemas de información de infraestructura de transporte		
Documentos de investigación	Realizar Diagnósticos, consultorías, estudios, planes Maestros, entre otros, en materia de infraestructura de transporte	ANALIZAR EL USO DE PEAJES COMO INSTRUMENTO DE FINANCIACIÓN PARA EL MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL NO CONCESIONADA, QUE PERMITA LA FORMULACIÓN DE LINEAMIENTOS QUE GARANTICEN EL EQUILIBRIO ECONÓMICO Y OPTIMICE EL USO DEL RECAUDO POR CONCEPTO DEL USO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL	\$359.391.947
	Realizar las propuestas técnicas para la implementación del PMTI.		
TOTAL			\$401.296.709

Nota: Luego de los procesos contractuales propuestos en el cuadro anterior, quedaria un saldo por comprometer de \$1.323.528.

- PROYECTO DE INVERSIÓN 146:** Fortalecimiento institucional de la capacidad técnica para la planeación integral del desarrollo de la infraestructura de transporte en el territorio nacional.

Saldo no utilizado: \$480.033.000

Propuesta de utilización:

PRODUCTOS	ACTIVIDADES	Propuesta de contratación	Saldo actual de actividades	Saldo después de traslado entre actividades
Un (1) Documento para la planeación	Definir Estrategia Digital e implementarla	Contratar el desarrollo de actividades relacionadas con la formulación de políticas, planes y programas	\$40.000.000	\$120.033.000

estratégica en TI	Realizar Estrategia de arquitectura institucional y PETI realizado, implementado y soportado	asociados a las estrategias de implementación de tecnologías de digitalización de proyectos de infraestructura de transporte		
Un (1) Servicio de Implementación de Sistemas de Gestión	Implementar el Modelo Integral de Planeación y Gestión de la entidad Realizar diagnóstico del estado actual de la entidad en materia de capacidad técnica para la gestión de la entidad		\$63.282.999	\$0
Porcentaje de capacidad de servicios tecnológicos	Definir Canales de comunicación, mesa de ayuda y demás componentes que aseguren la prestación de los servicios tecnológicos. Definir Infraestructura tecnológica y su sostenibilidad Licenciamiento y su sostenibilidad	Licencia EMME: Cartografía de la infraestructura de transporte del país \$145,000,000 Licencia Nómina \$110,000,000	\$136.730.001	\$255.000.000
Un (1) Servicio de información actualizados	Definir Sistemas de información, implementarlos y soportarlos Implementar Nuevas Tecnologías Realizar Análisis de Datos	Modelador \$45,000,000 Nuevos módulos ARCGIS para análisis espacial \$60,000,000	\$125.000.000	\$105.000.000*
Seis (6) documentos de lineamientos técnicos	Definir e implementar canales de atención a los usuarios y PIC para la entidad Implementar canales de atención a los usuarios y PIC para la entidad		\$115.020.000	\$0
TOTAL			\$480.033.000	\$480.033.000

* Luego de sumar los \$45 millones para el modelador y los \$60 millones para los nuevos módulos de ARCGIS, queda un saldo por comprometer de \$20 millones los cuales se trasladarían al primer producto del presente cuadro (Un (1) Documento para la planeación estratégica en TI)).

Nota 1: Presupuestalmente, es posible hacer traslados entre actividades del mismo proyecto de inversión, ajustando y justificando la necesidad.

Nota 2: El producto No 1 de este cuadro (Un (1) Documento para la planeación estratégica en TI), se puede contratar por el presupuesto de UPIT hasta 31 de diciembre de 2022, o trasladar los recursos a una Banca de Segundo Piso, que para el efecto se propone que sea FINDETER porque existe un contrato interadministrativo vigente.

Nota 3: El saldo total no utilizado asciende a la suma de **\$882.653.237**, el cual debe ejecutarse a través de los contratos propuestos por la Dirección saliente, u otros contratos que la Nueva Dirección proponga, que deben estar acordes al objetivo de los proyectos de inversión (Ficha EBI) alineados a sus productos y actividades.

Al revisar la ejecución del **CONTRATO INTERADMINISTRATIVO No 006 DE 2021 – FINDETER**, se observa que a la fecha queda un **Saldo no utilizado** a la fecha en el Patrimonio Autónomo: \$977.207.252, para lo cual se presenta la siguiente propuesta para ejecutar al 100% dichos recursos, así:

PROYECTO DE INVERSIÓN 145	PRODUCTOS	ACTIVIDADES	SALDOS FINALES POR COMPROMETER		Total saldo por comprometer
			2021	2022	
C-2410-0600-1-0-2410008-02	Servicios de información actualizados	Realizar la identificación, clasificación y organización de los sistemas de información de infraestructura de transporte	\$286.477.543	\$41.904.762	\$328.382.305
		Actualizar el sistema de información de infraestructura de transporte			
C-2410-0600-1-0-2410009-02	Documentos metodológicos	Definir criterios para la construcción de un sistema de información de infraestructura de transporte público intermodal	\$0	\$500.696	\$500.696
		Implementar criterios y metodologías para sistemas de información de infraestructura de transporte.			
TOTAL			\$286.477.543	\$42.405.458	\$328.883.001

PROPUESTA:
Contrato de Construcción de la línea base de indicadores y geográficos

Concepto de Gasto 146	PRODUCTOS	ACTIVIDADES	SALDOS FINALES POR COMPROMETER		Total por concepto por comprometer
			2021	2022	
C-2499-0600-1-0-2499053-02	Seis (6) documentos de lineamientos técnicos	Definir e implementar canales de atención a los usuarios y PIC para la entidad	\$54.914.797	\$ 10.015.022	\$ 64.929.819
		Implementar canales de atención a los usuarios y PIC para la entidad			
C-2499-0600-1-0-2499054-02	Un (1) Documento de Planeación	Establecer direccionamiento estratégico	\$27.457.399	\$ 5.007.512	\$ 32.464.911
		Establecer plan de acción para implementar el MIPG			
C-2499-0600-1-0-2499060-02	Un (1) Servicio de Implementación Sistemas de Gestión	Implementar el Modelo Integral de Planeación y Gestión de la entidad	\$38.440.358	\$ 7.010.515	\$ 45.450.873
		Realizar diagnóstico del estado actual de la entidad en materia de capacidad técnica para la gestión de la entidad			
C-2499-0600-1-0-2499062-02	Un (1) Servicio de información actualizados	Definir Sistemas de información, implementarlos y soportarlos	\$65.074.035	\$ 11.867.802	\$ 76.941.837
		Implementar Nuevas Tecnologías			
C-2499-0600-1-0-2499064-02	Un (1) Documento para la planeación estratégica en TI	Realizar Analítica de Datos	\$74.134.976	\$ 13.520.281	\$ 87.655.257
		Definir Estrategia Digital realizarla e implementarla			
C-2499-0600-1-0-2499067-02	Porcentaje de capacidad de servicios tecnológicos	Realizar Estrategia de arquitectura institucional y PETI realizado, implementado y soportado	\$288.302.686	\$ 52.578.868	\$ 340.881.554
		Definir Canales de comunicación, mesa de ayuda y demás componentes que aseguren la prestación de los servicios tecnológicos			
TOTAL			\$548.324.251	\$100.000.000	\$648.324.251

PROPUESTA:
Contratar la Implementación del Plan de Acción MIPG para el 2023, fundamentado en el resultado de la consultoría por parte de FINDETER.

Nota 1: El Contrato Interadministrativo tiene vigencia hasta el 14 de abril de 2023.

Nota 2: El saldo por comprometer de \$977.207.252, se encuentra en el Patrimonio Autónomo del contrato interadministrativo, y puede ser comprometido con las propuestas presentadas anteriormente por la Dirección saliente, o en otras propuestas de contratación que presente la Nueva Dirección, y que estén acordes con la ficha EBI de cada proyecto de inversión.

Nota 3: La totalidad de los recursos del contrato, se encuentra ejecutado y obligado en su totalidad.

- EJECUCION PRESUPUESTO FUNCIONAMIENTO

A continuación, se relaciona la ejecución presupuestal por el rubro de funcionamiento, de la vigencia 2022, así:

Ejecución presupuestal de Gastos de Funcionamiento-2022.

VIGENCIA FISCAL 2022					
OBJETO DE GASTO	RUBRO	DESCRIPCION	APROPIACIÓN	COMPROMETIDO	OBLIGADO
A-01 GASTOS DE PERSONAL	A-01-01-01-001-001	SUELDO BÁSICO	\$ 2.854.239.303	\$ 1.671.439.959	\$ 1.670.573.932
	A-01-01-01-001-003	PRIMA TÉCNICA SALARIAL	\$ 437.323.127	\$ 170.501.746	\$ 170.501.746
	A-01-01-01-001-004	SUBSIDIO DE ALIMENTACIÓN	\$ 1.656.039	\$ 0	\$ 0
	A-01-01-01-001-005	AUXILIO DE TRANSPORTE	\$ 2.808.379	\$ 0	\$ 0
	A-01-01-01-001-006	PRIMA DE SERVICIO	\$ 150.457.025	\$ 70.165.628	\$ 70.165.628
	A-01-01-01-001-007	BONIFICACIÓN POR SERVICIOS PRESTADOS	\$ 99.973.000	\$ 15.966.398	\$ 15.966.398
	A-01-01-01-001-008	HORAS EXTRAS, DOMINICALES, FESTIVOS Y RECARGOS	\$ 2.160.000	\$ 0	\$ 0
	A-01-01-01-001-009	PRIMA DE NAVIDAD	\$ 326.512.641	\$ 10.389.835	\$ 10.389.835
	A-01-01-01-001-010	PRIMA DE VACACIONES	\$ 150.027.000	\$ 11.748.421	\$ 11.748.421
	A-01-01-02-001	APORTES A LA SEGURIDAD SOCIAL EN PENSIONES	\$ 474.374.389	\$ 225.173.233	\$ 225.173.233
	A-01-01-02-002	APORTES A LA SEGURIDAD SOCIAL EN SALUD	\$ 347.318.110	\$ 160.024.421	\$ 160.024.421
	A-01-01-02-003	AUXILIO DE CESANTÍAS	\$255.064.014	\$ 168.878.094	\$ 168.878.094
	A-01-01-02-004	APORTES A CAJAS DE COMPENSACIÓN FAMILIAR	\$ 147.432.176	\$ 78.181.900	\$ 78.181.900
	A-01-01-02-005	APORTES GENERALES AL SISTEMA DE RIESGOS LABORALES	\$ 21.067.571	\$ 9.682.000	\$ 9.682.000
	A-01-01-02-006	APORTES AL ICBF	\$ 110.574.131	\$ 58.636.500	\$ 58.636.500
	A-01-01-02-007	APORTES AL SENA	\$ 73.710.687	\$ 39.098.000	\$ 39.098.000
	A-01-01-03-001-002	INDEMNIZACIÓN POR VACACIONES	\$ 96.611.976	\$ 14.120.721	\$ 14.120.721

	A-01-01-03-001-003	BONIFICACIÓN ESPECIAL DE RECREACIÓN	\$ 16.798.597	\$ 1.132.921	\$ 1.132.921
A-02 ADQUISICIÓN DE BIENES Y SERVICIOS	A-02-01-01-004-004	MAQUINARIA PARA USOS ESPECIALES	\$ 1.659.417	\$ 1.659.417	\$ 1.659.417
	A-02-01-01-004-005	MAQUINARIA DE OFICINA, CONTABILIDAD E INFORMÁTICA	\$ 228.340.583	\$ 194.166.526	\$ 151.926.286
	A-02-01-01-004-007	EQUIPO Y APARATOS DE RADIO, TELEVISIÓN Y COMUNICACIONES	\$ 25.500.000	\$ 16.312.263	\$ 10.956.745
	A-02-01-01-004-009	EQUIPO DE TRANSPORTE	\$ 160.000.000	\$ 0	\$ 0
	A-02-02-01-001-007	ELECTRICIDAD, GAS DE CIUDAD, VAPOR Y AGUA CALIENTE	\$ 39.612.480	\$ 5.395.806	\$ 5.395.806
	A-02-02-01-003-002	PASTA O PULPA, PAPEL Y PRODUCTOS DE PAPEL; IMPRESOS Y ARTÍCULOS RELACIONADOS	\$ 4.084.964	\$ 4.084.964	\$ 2.472.540
	A-02-02-01-003-005	OTROS PRODUCTOS QUÍMICOS; FIBRAS ARTIFICIALES (O FIBRAS INDUSTRIALES HECHAS POR EL HOMBRE)	\$ 11.197.797	\$ 11.197.797	\$ 7.361.516
	A-02-02-01-003-006	PRODUCTOS DE CAUCHO Y PLÁSTICO	\$ 5.154.643	\$ 154.643	\$ 154.643
	A-02-02-01-003-008	OTROS BIENES TRANSPORTABLES N.C.P.	\$ 4.349.298	\$ 4.349.298	\$ 1.305.500
	A-02-02-01-004-003	MAQUINARIA PARA USO GENERAL	\$ 2.109.342	\$ 2.109.342	\$ 2.109.342
	A-02-02-01-004-005	MAQUINARIA DE OFICINA, CONTABILIDAD E INFORMÁTICA	\$ 12.720.726	\$ 12.720.726	\$ 12.520.211
	A-02-02-01-004-007	EQUIPO Y APARATOS DE RADIO, TELEVISIÓN Y COMUNICACIONES	\$ 127.425.436	\$ 21.423.758	\$ 21.423.758
	A-02-02-01-004-008	APARATOS MÉDICOS, INSTRUMENTOS ÓPTICOS Y DE PRECISIÓN, RELOJES	\$ 153.939	\$ 153.939	\$ 153.939
	A-02-02-02-006-004	SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS	\$ 50.000.000	\$ 21.018.599	\$ 988.599
	A-02-02-02-006-008	SERVICIOS POSTALES Y DE MENSAJERÍA	\$ 2.200.000	\$ 0	\$ 0
	A-02-02-02-007-001	SERVICIOS FINANCIEROS Y SERVICIOS CONEXOS	\$ 131.621.407	\$ 131.059.373	\$ 115.596.309
	A-02-02-02-007-002	SERVICIOS INMOBILIARIOS	\$ 503.257.867	\$ 328.344.167	\$ 287.085.278
	A-02-02-02-008-002	SERVICIOS JURÍDICOS Y CONTABLES	\$ 297.663.088	\$ 275.100.000	\$ 182.133.333
	A-02-02-02-008-003	OTROS SERVICIOS PROFESIONALES, CIENTÍFICOS Y TÉCNICOS	\$ 78.923.016	\$ 38.000.000	\$ 6.900.000
	A-02-02-02-008-004	SERVICIOS DE TELECOMUNICACIONES, TRANSMISIÓN Y	\$ 42.336.912	\$ 12.740.699	\$ 7.612.363

		SUMINISTRO DE INFORMACIÓN			
A-02-02-02-008-005		SERVICIOS DE SOPORTE	\$ 43.261.881	\$ 43.261.881	\$ 28.151.654
A-02-02-02-008-007		SERVICIOS DE MANTENIMIENTO, REPARACIÓN E INSTALACIÓN (EXCEPTO SERVICIOS DE CONSTRUCCIÓN)	\$ 4.087.650	\$ 0	\$ 0
A-02-02-02-008-009		OTROS SERVICIOS DE FABRICACIÓN; SERVICIOS DE EDICIÓN, IMPRESIÓN Y REPRODUCCIÓN; SERVICIOS DE RECUPERACIÓN DE MATERIALES	\$ 2.000.000	\$ 0	\$ 0
A-02-02-02-009-002		SERVICIOS DE EDUCACIÓN	\$ 45.000.000	\$ 5.285.385	\$ 3.523.590
A-02-02-02-009-003		SERVICIOS PARA EL CUIDADO DE LA SALUD HUMANA Y SERVICIOS SOCIALES	\$ 5.000.000	\$ 3.256.250	\$ 0
A-02-02-02-009-004		SERVICIOS DE ALCANTARILLADO, RECOLECCIÓN, TRATAMIENTO Y DISPOSICIÓN DE DESECHOS Y OTROS SERVICIOS DE SANEAMIENTO AMBIENTAL	\$ 20.000.000	\$ 790.214	\$ 790.214
A-02-02-02-009-006		SERVICIOS DE ESPARCIMIENTO, CULTURALES Y DEPORTIVOS	\$ 30.000.000	\$ 29.456.157	\$ 0
A-02-02-02-010		VIÁTICOS DE LOS FUNCIONARIOS EN COMISIÓN	\$ 50.000.000	\$ 3.471.316	\$ 3.471.316
A-03 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	A-03-04-02-012-001	INCAPACIDADES (NO DE PENSIONES)	\$ 10.900.000	\$ 687.640	\$ 687.640
TOTAL EJECUCIÓN PRESUPUESTO FUNCIONAMIENTO			\$ 7.351.756.542	\$ 3.871.339.937	\$ 3.558.653.748

9. REGLAMENTOS, MANUALES Y PROCEDIMIENTOS

A continuación, se relacionan los documentos expedidos tales como reglamentos, manuales y procedimientos, a saber:

Reglamentos y/o manuales

Denominación del reglamento y/o Manual	Descripción	Mecanismo de adopción	No. de acto administrativo	Fecha de adopción o vigencia
Resolución	Por la cual se crea el Comité Institucional de Gestión y Desempeño de la Unidad de Planeación de Infraestructura de	Resolución	063	23 de mayo 2022

	Transporte – UPIT y se dicta su reglamento.			
Política	Por la cual se adopta la Política de Prevención del Daño Antijurídico de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT	Resolución	070	28 de junio de 2022
Manual	Por la cual se adiciona y modifica el Manual de Funciones y Competencias Laborales para los empleos que conforman la planta de personal de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT.	Resolución	071	06 de julio de 2022
Manual	Por el cual se adopta el Manual de Contratación, Manual de Supervisión e Interventoría y se crea el Comité de Contratación	Resolución	078	08 de agosto de 2022
Reglamento	Por el cual se crea el Comité Técnico de Sostenibilidad Contable de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT.	Resolución	079	11 de agosto de 2022

Fuente: Oficina Asesora Jurídica

10. INSTANCIAS DE PARTICIPACIÓN

10.1. EXTERNAS

De acuerdo con la Oficina Asesora Jurídica de la UPIT, en la siguiente tabla se consignan las instancias en las cuales la Unidad debe participar. Sin embargo, resulta necesario adelantar las gestiones requeridas para garantizar el cumplimiento de dicha participación, de acuerdo con la normatividad y/o reglamentación vigente.

Instancias de participación externas de la UPIT

Tipo de Instancia	Marco Normativo	Miembro / Invitado Permanente/ Asistente	Delegado	Acto Administrativo de Delegación
Consejo Directivo Agencia Nacional de Infraestructura (*)	Decreto 946 de 2014	Director General (invitado permanente)	No hay delegado	No aplica
Consejo Directivo del INVIAS (*)	Decreto 946 de 2014	Director General (invitado permanente)	No hay delegado	No aplica
Consejo Directivo de AEROCIVIL (*)	Decreto 946 de 2014	Director General	No hay delegado	No aplica

		(invitado permanente)		
Comité Sectorial de Gestión y Desempeño del Sector Transporte	En proceso de modificación y Resolución 6610 de 2019 Ministerio de Transporte	Director General	No hay delegado	No aplica
Comité Sectorial para la coordinación e implementación de la Política Pública Nacional de equidad de género en el Sector Transporte*	En proceso de modificación de Resolución 0002830 de 2019 Ministerio de Transporte, para incluir a la UPIT	Director General o su Delegado	Profesional Especializado UPIT - Yira Bibian Beltrán Toro(**)	Pendiente de modificación de Resolución 0002830 de 2019 Ministerio de Transporte, para incluir a la UPIT.
Comisión intersectorial de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte	Decreto 2060 de 2015	Director General (miembro)	No hay delegado	No aplica
Comisión Intersectorial para los proyectos de infraestructura de transporte	En proceso de modificación de Decreto 2163 de 2018 para asignación de la Secretaría Técnica a la UPIT	Director General	No hay delegado	No aplica
Mesa estadística sectorial (Transporte)	Resolución 1372 de 2020 DANE	Delegado de UPIT	Subdirección de Estudios y Modelación Profesional Especializado UPIT - Nicolás Chudt	No aplica
Mesa interinstitucional de deforestación	CONPES 4021 de 2020	Delegado de UPIT	Subdirección de Estudios y Modelación Profesional Especializado UPIT - Nicolás Chudt	No aplica
Mesa interinstitucional para el desarrollo de infraestructura de transporte sostenible en la región de la Amazonía	Cumplimiento a sentencia 4360 de 2018 que declara a la Amazonía sujeta de derechos y la directiva presidencial 10	Delegado de UPIT	Subdirección de Formulación y Evaluación - Asesor UPIT - Jaime Ricardo Cruz Benavides	No aplica

(*) El Director de la UPIT debe hacer parte con voz pero sin voto.

(**) Se comenzará a asistir mientras se produce la modificación de la Resolución que incorpora a la UPIT como miembro.

Fuente: Oficina Asesora Jurídica. Elaboración propia.

Adicionalmente, considerando que la UPIT lleva un año de entrada en operación se ha considerado pertinente que se adelanten gestiones para contar con participación en las siguientes instancias:

Tipo de Instancia	Marco Normativo
Comisión Intersectorial de Logística y Transporte	Decreto 935 de 2022
Comisión Intersectorial de Corredores Logísticos	Decreto 1478 de 2014

Fuente: Oficina Asesora Jurídica. Elaboración propia.

10.2. INSTANCIAS DE PARTICIPACIÓN INTERNAS

La Unidad de Planeación de Infraestructura de transporte cuenta con las siguientes instancias de participación interna:

Instancias de participación interna de la UPIT

Tipo de Instancia (Comité, otro)	Marco Normativo	Periodicidad
Consejo Directivo Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte	Decreto 946 de 2014 / Acuerdo 01 de 2021	Director General (miembro)
Comité Institucional de Gestión y Desempeño	Resolución No. 063 de 2022	Al menos una vez cada 3 meses
Comité de Dirección	Resolución No. 015 de 2021	Se reunirá de forma ordinaria por lo menos dos (2) veces al mes
Comité de Conciliación y Defensa Judicial	Resolución No. 031 de 2022	Al menos una vez al mes
Comité de Convivencia Laboral	Resolución No. 030 de febrero de 2022 modificada por la Resolución No. 040 de 2022	Se reunirá ordinariamente cada 3 meses
Comité Paritario de Seguridad y Salud en el trabajo – COPASST	Resolución No. 043 de 2022	Se reunirá por lo menos una vez cada mes
Comité de Contratación	Resolución No. 078 de 2022	Se reunirá, de forma ordinaria, una vez al mes
Comité Técnico de Sostenibilidad Contable	Resolución No. 079 de 2022	Se reunirá de forma ordinaria por lo menos dos (2) veces al año

Fuente: Oficina Asesora Jurídica. Elaboración propia.

11. PARTICIPACION DE LA UPIT EN EL PMTI

La UPIT ha acompañado, en la revisión de informes de la consultoría, recopilación de información y mesas de trabajo técnicas, al Departamento Nacional de Planeación en la actualización del Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI), para que contemple la intermodalidad operativa de la red de transporte nacional, con la finalidad de encontrar una implementación gradual de todos los modos, así como de las necesidades de desarrollo de los nodos de transferencia y qué se requiere para su efectivo desarrollo. El producto final de esta labor se proyecta será recibido en el último trimestre del año, y una vez se encuentre cerrada la priorización de proyectos en el marco del PMTI, desde la UPIT se deberá realizar un balance del estado de la estructuración de los mismos, planteando las necesidades en cuanto al desarrollo de los estudios para elevar los proyectos resultantes a nivel de hasta prefactibilidad y los posibles esquemas de ejecución de los mismos.

Otro aspecto en el que se ha venido trabajando a lo largo del presente año es en la identificación de un esquema de seguimiento a la ejecución de los proyectos resultantes del PMTI, planteando esquemas de socialización de los informes resultantes. Así las cosas, la UPIT deberá proponer líneas de políticas asociadas a los resultados de la actualización del PMTI en cuanto a componentes estructurantes y si fuera necesario, proyectos puntuales en el Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026, fungiendo como entidad articuladora del sector transporte para apoyar al Ministerio de Transporte. Aunado a lo anterior, la UPIT deberá trabajar de la mano con el Ministerio de Transporte en la formulación de estudios y documentos de política en las temáticas resultantes.

Esta iniciativa cuenta con un borrador de Acto Administrativo que sería expedido por el Ministerio de Transporte, con el objetivo de crear y reglamentar la IDET, la cual sería presidida por el Ministerio de Transporte y con la coordinación de la UPIT.

12. ACTIVIDAD EN CONPES

Teniendo en cuenta la reciente entrada en funcionamiento de la UPIT, la Entidad cuenta con dos acciones a su cargo en documentos CONPES en las cuales está trabajando para su cumplimiento de acuerdo con sus respectivos Planes de Acción y Seguimiento – PAS, así:

- CONPES 4060 de 2021 - Concesiones del Bicentenario - acción 1.4. “Realizar la actualización del Plan maestro de transporte intermodal (PMTI). La priorización de inversiones en el mediano y largo plazo de este plan se deberá actualizar cada cinco años”. Esta acción tiene como fecha de inicio enero de 2022 y está prevista hasta 2027. Considerando que el PMTI se encuentra en proceso de elaboración bajo el liderazgo del DNP, actualmente se establece de manera conjunta entre las dos entidades, el mecanismo idóneo de reporte de seguimiento correspondiente al primer semestre de 2022.
- CONPES 4085 de 2021 - Política de internacionalización para el desarrollo productivo regional - acción “La UPIT con el apoyo del Ministerio de Transporte y el DNP identificará y socializará en las regiones, aquellas iniciativas de infraestructura de transporte que potencialicen la internacionalización de las cadenas productivas regionales con base en los resultados de la actualización del PMTI. Esta acción tiene como fecha de inicio 2024 y está prevista hasta 2025.

Adicionalmente, se ha apoyado al Ministerio de Transporte para el cumplimiento de acciones existentes en los siguientes CONPES:

- CONPES 4075 del 2022 - Política de transición energética: Formular el plan de modernización de la flota fluvial de los ríos priorizados en el Plan Maestro Fluvial, haciendo énfasis en tecnologías eléctricas.

- CONPES 4021 del 2020 - Política Nacional para el Control de la Deforestación y la Gestión Sostenible de los Bosques: Se está apoyando la mesa interinstitucional de cumplimiento a la actividad 3.8 acerca del levantamiento y consolidación de información de vías ilegales.

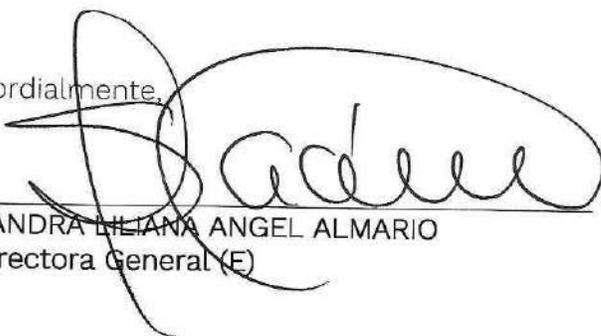
Así mismo, en el periodo del presente Informe, se ha apoyado la formulación de otros documentos CONPES, en los que se dejarán acciones a cargo de la UPIT y otras en las que la entidad brindará apoyo:

- CONPES de Política Portuaria, se plantearán acciones a cargo de la UPIT, relacionadas con:
 - Actualizar el modelo de transporte y capacidad portuaria.
 - Clasificación de los puertos en el país, con fundamento en la zona portuaria a la que pertenecen y apoyo al sector en la delimitación de las áreas acuáticas y terrestres del puerto.
 - Definición de estándares mínimos para el contenido de los planes maestros portuarios.
 - Actualizar metodología del POFP, consolidación de información y determinación de criterios y lineamientos para su formulación y recolección de información para plantear posibles cambios o mejoras.
- CONPES de seguridad alimentaria, se plantea una acción a cargo de la UPIT: Formular recomendaciones de política de transporte que consideren indicadores de seguridad alimentaria con base en información secundaria del DNP e integrada a la IDET.

13. PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2022 – 2026

Con el objeto de participar en la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo, del actual período de gobierno la UPIT ha presentado al Ministerio de Transporte algunas propuestas para el sector transporte. Anexo 2.

Cordialmente,



SANDRA LILIANA ANGEL ALMARIO
Directora General (E)

ANEXO 1

INFORME FINAL SANDRA LILIANA ÁNGEL ALMARIO

UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE – UPIT.

02 DE MAYO DE 2022 – 18 DE OCTUBRE DE 2022

MEDICION ESTADO DEL SISTEMA DE CONTROL INTERNO EN LA ENTIDAD

No.	Componente del MECI asociado	Lineamiento General por Componente	Literal	Requerimiento asociado al componente	Seguimiento al control (Si, No, En proceso)	Evidencia de seguimiento al control (Establezca actividades adelantadas de aplicación del documento o elemento antes identificado, esto cuando se responde SI o bien EN PROCESO)	Evaluación
1	AMBIENTE DE CONTROL	El ambiente de control institucional está integrado por todas esas condiciones mínimas que debe garantizar cualquier entidad pública para el ejercicio del control interno. Para el caso de su entidad indique si se cuenta con:	a	Documento interno o adopción del MECI actualizado	En proceso	<p>Se debe tener presente que la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, fue creada mediante el Decreto 946 del 21 de mayo de 2014, pero el inicio de la gestión administrativa y financiera de la UPIT se realizó en septiembre de 2021, razón por la cual, al momento de terminar el presente informe, el documento mediante el cual se adoptará el Modelo Estándar de Control Interno - MECI en la Unidad, se encuentra en proceso de elaboración y/o legalización.</p> <p>Es importante señalar que, en la elaboración del documento que adopta el MECI en la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, se acataron los más recientes parámetros dados por el DAFP, al igual que lo determinado por los decretos 1083 de 2015 y 1499 de 2017; así como los lineamientos dados en cada una de sus dimensiones, acorde a lo que le compete a la UPIT.</p>	Oportunidad de mejora
			b	Un documento tal como un código de ética, integridad u otro que formalice los estándares de conducta, los principios institucionales o los valores del servicio público	En proceso	<p>Se cuenta con un primer borrador del Código de integridad que una vez terminado y aprobado será adoptado mediante acto administrativo y publicado en lugar visible en la sede administrativa de la UPIT.</p> <p>Adicional a lo anterior, en la entidad se elaboró en el mes de mayo de 2022 la Carta del Trato Digno al Ciudadano, en el cual se dan a conocer los derechos y deberes del ciudadano, así como también los deberes de la UPIT, como también los canales de atención disponibles para la ciudadanía.</p>	Oportunidad de mejora

1	AMBIENTE DE CONTROL	El ambiente de control institucional está integrado por todas esas condiciones mínimas que debe garantizar cualquier entidad pública para el ejercicio del control interno. Para el caso de su entidad indique si se cuenta con:	c	Planes, programas y proyectos de acuerdo con las normas que rigen y atendiendo con su propósito fundamental institucional (misión)	En proceso	<p>Durante el periodo del presente informe en la entidad se formularon 9 (1. Plan anticorrupción y atención al usuario, 2. Plan anual de previsión de recursos humanos, 3. Plan anual de vacantes, 4. Plan de bienestar upit 2022, 5. Plan de capacitación upit 2022, 6. Plan de trabajo anual en seguridad y salud en el trabajo, 7. Plan estratégico de talento humano, 8. Plan institucional de archivos, 9. Plan anual de adquisiciones) de los 12 planes relacionados en el artículo 1 del Decreto 612 de de 2018, los cuales se encuentran publicados temporalmente en el enlace asignado a la UPIT dentro del dominio del Ministerio de Transporte, entidad cabeza del Sector, en la ruta: https://mintransporte.gov.co/publicaciones/10786/unidad-de-planeacion-de-infraestructura-de-transporte/, esto considerando que la página web de la Unidad se encuentra en construcción.</p> <p>Los planes restantes se encuentran en elaboración en el marco del Contrato Interadministrativo No 006 de 2021 suscrito entre UPIT y FINDETER, una vez culminados se proyecta la aprobación de la totalidad de los planes, integrando así el Plan de Acción Institucional, el cual será presentado a aprobación ante el Comité de Gestión y Desempeño.</p> <p>Es importante tener presente que el plan de gestión institucional, incluye el seguimiento de dos (2) proyectos de inversión enmarcados al fortalecimiento de la gestión de la planeación de la infraestructura de transporte de manera integral, hacia una institucionalidad fortalecida y ampliando la capacidad técnica.</p>	Oportunidad de mejora
			d	Una estructura organizacional formalizada (organigrama)	En proceso	El Decreto 946 de 2014 en el artículo 10, establece la estructura de La UPIT, sin embargo, en el plan estratégico de la Unidad se adoptó el organigrama de la entidad de acuerdo con los parámetros establecidos por el DAFP.	Oportunidad de mejora

1	AMBIENTE DE CONTROL	El ambiente de control institucional está integrado por todas esas condiciones mínimas que debe garantizar cualquier entidad pública para el ejercicio del control interno. Para el caso de su entidad indique si se cuenta con:	e	Un manual de funciones que describa los empleos de la entidad	Si	<p>Por medio de la Resolución No. 20219940000015 de 2021 "Por la cual se establece el manual de funciones y competencias laborales para los empleos que conforman la planta de personal de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transportes- UPIT" (anexo 7), posteriormente, a través de la Resolución No. 20219940000035 de 2021, "por la cual se modificó el manual de funciones y competencias laborales para los empleos que conforman la planta de personal de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT" (Anexo 3), ésta última, que fue modificada por la Resolución No. 071 del 6 de julio de 2022 "Por la cual se adiciona y modifica el Manual de Funciones y competencias laborales para los empleados que conforman la planta de personal de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte- UPIT" .</p>	Mantenimiento del control
			f	La documentación de sus procesos y procedimientos o bien una lista de actividades principales que permitan conocer el estado de su gestión	En proceso	<p>La UPIT producto de mesas de trabajo internas llevadas a cabo para establecer los principales procesos y procedimientos, realizó un documento base del manual de procesos y procedimientos , su elaboración en versión final hace parte del objeto del Convenio Interadministrativo 006 de 2021, el cual será adoptado mediante acto administrativo y publicado en lugar visible en la sede administrativa de la entidad.</p> <p>En la sesión del comité de sostenibilidad contable que se llevó a cabo el día 25 de agosto de 2022, se aprobó Manual de Políticas Contables, el cual se adoptará mediante acto administrativo en el mes de septiembre.</p> <p>Se cuenta con el GDO-M-001-Manual comunicaciones oficiales.https://upitgov.sharepoint.com/sites/SIG/Shared%20Documents/Forms/AllItems.aspx?id=%2Fsites%2FSIG%2FShared%20Documents%2FGeneral%2F2%2EDocumentaci%C3%B3n%20SIG%2F10%2E%20Gesti%C3%B3n%20Documental%2F3%2E%20Manual%2FGDO%2DM%2D001%2DManual%20comunicaciones%20oficiales%2Epdf&parent=%2Fsites%2FSIG%2FShared%20Documents%2FGeneral%2F2%2EDocumentaci%C3%B3n%20SIG%2F10%2E%20Gesti%C3%B3n%20Documental%2F3%2E%20Manual&p=true&ga=1</p> <p>Se cuenta con el Manual de Contratación aprobado el 9 de agosto, adoptado por la Resolución No. 078 de 2022: https://upitgov.sharepoint.com/:b/s/SIG/EWJ3uFbW7PFNtw0HmfP5sQEBVTN5VH7LyPLU9faN_f23aw?e=84qPEw</p>	Oportunidad de mejora

1	AMBIENTE DE CONTROL	El ambiente de control institucional está integrado por todas esas condiciones mínimas que debe garantizar cualquier entidad pública para el ejercicio del control interno. Para el caso de su entidad indique si se cuenta con:	g	Vinculación de los servidores públicos de acuerdo con el marco normativo que les rige (carrera administrativa, libre nombramiento y remoción, entre otros)	Si	Frente a la vinculación de los servidores públicos , la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT viene realizando lo estipulado en la normatividad nacional y por ello viene acatando lo determinado por la Ley 909 de 2004 y sus modificaciones, Decreto 1083 de 2015 y 648 de 2017 y Decreto 1819 de 2020, ficha de cumplimiento, nombramiento y acta de posesión.	Mantenimiento del control
			h	Procesos de inducción, capacitación y bienestar social para sus servidores públicos, de manera directa o en asociación con otras entidades municipales	En proceso	La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte realizó jornada de inducción a cada uno de los servidores públicos que se han vinculado a la Entidad, se anexa soporte. Lo anterior, toda vez que la Unidad entró en funcionamiento en el mes de septiembre de 2021. Teniendo en cuenta que la Unidad suscribió el Contrato Interadministrativo No. 06 de 2021 con el objetivo de construir la arquitectura empresarial este proceso se adoptará una vez se tenga el producto aprobado. En cuanto al Plan Institucional de Capacitación - PIC , puede ser consultado a través del siguiente enlace, toda vez que este documento hace parte de los planes cuya publicación está determinada por del Decreto 612 de 2018, debido a que hace parte de la línea para la ejecución de los procesos de Inducción, Capacitación y Bienestar de los servidores de la UPIT: https://mintransporte.gov.co/publicaciones/10786/unidad-de-planeacion-de-infraestructura-de-transporte/	Oportunidad de mejora
			i	Evaluación a los servidores públicos de acuerdo con el marco normativo que le rige	En proceso	En la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, posee una planta de personal provista en cargos de provisionalidad y personal del nivel directivo, respecto del cual, para el primer semestre del año 2022, se llevaron a cabo acuerdos de gestión para el nivel directivo nombrados en propiedad, para el caso en particular, la Secretaria General y la Jefe de la Oficina Asesora Jurídica, que serán objeto de seguimiento conforme a la normatividad vigente.	Oportunidad de mejora

1	AMBIENTE DE CONTROL	El ambiente de control institucional está integrado por todas esas condiciones mínimas que debe garantizar cualquier entidad pública para el ejercicio del control interno. Para el caso de su entidad indique si se cuenta con:	j	Procesos de desvinculación de servidores de acuerdo con lo previsto en la Constitución Política y las leyes	No	La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte- UPIT-, lleva a cabo el procedimiento de desvinculación de servidores, de acuerdo con lo establecido por las normas vigentes en la materia.	Deficiencia de control
			k	Mecanismos de rendición de cuentas a la ciudadanía	En proceso	En la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, para dar cumplimiento con lo dispuesto en Ley Estatutaria 1757 de 2015 de participación democrática, que reglamenta la rendición de cuentas para hacer seguimiento a la gestión pública y todos sus parámetros, se tiene previsto incluir esta actividad dentro de la estrategia de rendición de cuentas anticorrupción , documento que se elaborará en el segundo semestre de 2022.	Oportunidad de mejora
			l	Presentación oportuna de sus informes de gestión a las autoridades competentes	Si	La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT viene presentando los informes de gestión de acuerdo la normatividad vigente al respecto. Evidencia de lo anterior, son los planes que han sido publicados en cumplimiento de lo determinado por el Decreto 612 de 2018, así como los Informes de Austeridad, Estados Financieros, Informes de PQRS y de Seguimiento presupuestal, en página web del Ministerio de Transporte: https://mintransporte.gov.co/publicaciones/10786/unidad-de-planeacion-de-infraestructura-de-transporte/	Mantenimiento del control
2	EVALUACION DEL RIESGO	Toda entidad debe identificar, evaluar y gestionar eventos potenciales, tanto internos como externos, que puedan afectar el logro de los objetivos institucionales. Para el caso de su entidad indique si se cuenta con:	a	Identificación de cambios en su entorno que pueden generar consecuencias negativas en su gestión	En proceso	En la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, al momento de cerrar el presente informe, se está en la elaboración de los mapas de riesgos institucionales , documento que incluirá las respectivas matrices de seguimiento a cargo de cada uno de los responsables.	Oportunidad de mejora
			b	Identificación de aquellos problemas o aspectos que pueden afectar el cumplimiento de los planes de la entidad y en general su gestión institucional (riesgos)	En proceso	En la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, al momento de cerrar el presente informe, se está en la elaboración de los mapas de riesgos institucionales , documento que incluirá las respectivas matrices de seguimiento a cargo de cada uno de los responsables.	Oportunidad de mejora
			c	Identificación de los riesgos relacionados con posibles actos de corrupción en el ejercicio de sus funciones	En proceso	En la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, al momento de cerrar el presente informe, se está en la elaboración de los mapas de riesgos institucionales , documento que incluirá las respectivas matrices de seguimiento a cargo de cada uno de los responsables.	Oportunidad de mejora

2	EVALUACION DEL RIESGO	Toda entidad debe identificar, evaluar y gestionar eventos potenciales, tanto internos como externos, que puedan afectar el logro de los objetivos institucionales. Para el caso de su entidad indique si se cuenta con:	d	Si su capacidad e infraestructura lo permite, identificación de riesgos asociados a las tecnologías de la información y las comunicaciones	En proceso	En la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, al momento de cerrar el presente informe, se está en la elaboración de los <i>mapas de riesgos</i> institucionales, documento que incluirá las respectivas <i>matrices de seguimiento</i> a cargo de cada uno de los responsables.	Oportunidad de mejora
3	EVALUACION DEL RIESGO	Los líderes de los programas, proyectos, o procesos de la entidad junto con sus equipos de trabajo:	a	Hacen seguimiento a los problemas (riesgos) que pueden afectar el cumplimiento de sus procesos, programas o proyectos a cargo	En proceso	En la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, al momento de cerrar el presente informe, se está en la elaboración de la <i>matriz al seguimiento de riesgos</i> , donde se identifican las principales falencias y las posibles soluciones.	Oportunidad de mejora
			b	Informan de manera periódica a quien corresponda sobre el desempeño de las actividades de gestión de riesgos	En proceso	En la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT se está en la elaboración de la <i>matriz al seguimiento de riesgos</i> , donde se identifican las principales falencias y las posibles soluciones. En este documento, se tiene previsto que <i>se efectuará cada semestre una reunión</i> con las partes interesadas y responsables para medir los riesgos y revisar la eficiencia de los controles implementados.	Oportunidad de mejora
			c	Identifican deficiencias en las maneras de controlar los riesgos o problemas en sus procesos, programas o proyectos, y propone los ajustes necesarios	En proceso	En la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT se está en la elaboración de la <i>matriz al seguimiento de riesgos</i> , donde se identifican las principales falencias y las posibles soluciones. En este documento, se tiene previsto que <i>se efectuará cada semestre una reunión</i> con las partes interesadas y responsables para medir los riesgos y revisar la eficiencia de los controles implementados.	Oportunidad de mejora
4	EVALUACION DEL RIESGO	Para el manejo de los problemas que afectan el cumplimiento de las metas u objetivos institucionales (riesgos), el jefe de control interno o quien haga sus veces, ha podido evidenciar si en la entidad:	a	Se definen espacios de reunión para conocerlos y proponer acciones para su solución	En proceso	De acuerdo con lo avanzado al momento de cerrar el presente informe, en la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT durante el segundo semestre de 2022 se contará con un <i>espacio cómodo donde se efectuarán las reuniones</i> con los responsables de los procesos.	Oportunidad de mejora
			b	Cada líder del equipo autónomamente toma las acciones para solucionarlos.	En proceso	De acuerdo con lo avanzado al momento de cerrar el presente informe, en las reuniones que se tienen previstas realizar a partir del segundo semestre de 2022 en la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, <i>se identificarán las falencias y las posibles soluciones</i> .	Oportunidad de mejora
			c	Solamente hasta que un organismo de control actúa se definen acciones de mejora.	En proceso	En la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT y según las instrucciones impartidas; cada una de las acciones se efectúan de manera controlada, para evitar los llamados de atención o las posibles sanciones de los entes de control.	Oportunidad de mejora

5	ACTIVIDADES DE CONTROL	Una vez identificados los problemas que afectan el cumplimiento de los planes de la entidad o su gestión institucional, la entidad debe diseñar los controles o mecanismos para darles tratamiento. Para el caso de su entidad indique si se cuenta con:	a	La definición de acciones o actividades para dar tratamiento a los problemas identificados (mitigación de riesgos), incluyendo aquellos asociados a posibles actos de corrupción	En proceso	De acuerdo con lo avanzado al momento de cerrar el presente informe, se tiene previsto que en el segundo semestre de 2022 en la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, los riesgos de corrupción estarán debidamente identificados y se les realizará seguimiento periódico.	Oportunidad de mejora
			b	Mecanismos de verificación de si se están o no mitigando los riesgos, o en su defecto, elaboración de planes de contingencia para subsanar sus consecuencias	En proceso	De acuerdo con lo avanzado al momento de cerrar el presente informe, se tiene previsto que en el segundo semestre de 2022 en la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, se cuenta con la Matriz de seguimiento a Riesgos donde se podrá verificar que cada uno de los riesgos identificados estén controlados de manera adecuada.	Oportunidad de mejora
			c	Planes, acciones o estrategias que permitan subsanar las consecuencias de la materialización de los riesgos, cuando se presentan	En proceso	De acuerdo con lo avanzado al momento de cerrar el presente informe, se tiene previsto que en el segundo semestre de 2022 en la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, se cuenta con la Matriz de seguimiento a Riesgos donde se podrá verificar que cada uno de los riesgos identificados estén controlados de manera adecuada.	Oportunidad de mejora
			d	Un documento que consolide los riesgos y el tratamiento que se les da, incluyendo aquellos que conllevan posibles actos de corrupción y si la capacidad e infraestructura lo permite, los asociados con las tecnologías de la información y las comunicaciones	En proceso	En la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, al momento de cerrar el presente informe, se está en la elaboración del Manual para el manejo de riesgos presentes , así como también en el mapa de riesgos actualizado y la matriz de seguimiento de los riesgos .	Oportunidad de mejora
			e	Un plan anticorrupción y de servicio al ciudadano con los temas que le aplican, publicado en algún medio para conocimiento de la ciudadanía	Si	En la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, se cuenta con un plan anticorrupción y de atención al ciudadano, el cual se está actualizado y se mantiene monitoreado para evitar la materialización de los riesgos. El Plan Anticorrupción y Atención al Ciudadano - PAAC de la UPIT puede ser consultado accionando el siguiente enlace: https://mintransporte.gov.co/publicaciones/10786/unidad-de-planeacion-de-infraestructura-de-transporte/	Mantenimiento del control
6	INFORMACION Y COMUNICACIÓN	Las entidades deben procurar, de acuerdo con sus propias capacidades internas, que la información y la comunicación que requiere para su gestión y control interno fluya de manera clara. Acorde con lo anterior, indique si se cuenta con:	a	Responsables de la información institucional	En proceso	En la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, por medio de la Circular No. 01 adoptó medidas transitorias para la gestión documental.	Oportunidad de mejora
			b	Canales de comunicación con los ciudadanos	En proceso	De acuerdo con lo avanzado al momento de cerrar el presente informe, a la fecha se tiene dispuesto como buzón de PQRD la dirección: servicioalciudadano@upit.gov.co ; adicionalmente se encuentra realizando gestiones para la construcción de la página web y demás canales de comunicación.	Oportunidad de mejora

6	INFORMACION Y COMUNICACIÓN	Las entidades deben procurar, de acuerdo con sus propias capacidades internas, que la información y la comunicación que requiere para su gestión y control interno fluya de manera clara. Acorde con lo anterior, indique si se cuenta con:	c	Canales de comunicación o mecanismos de reporte de información a otros organismos gubernamentales o de control	En proceso	En la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, al momento de cerrar el presente informe se encuentra en el diseño y adopción de los respectivo de comunicación de la página Web y a la fecha se encuentran habilitados el canal presencial, el de correo electrónico (servicioalciudadano@upit.gov.co) y las comunicaciones oficiales.	Oportunidad de mejora
			d	Lineamientos para dar tratamiento a la información de carácter reservado	En proceso	En la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, tiene tiene proyectado en el segundo semestre del año estructurar la Matriz de Información Clasificada y Reservada que se desarrollará en el marco del Contrato Interadministrativo No.06 de 2021, de acuerdo con la Ley 1712 de 2014.	Oportunidad de mejora
			e	Identificación de información que produce en el marco de su gestión (Para los ciudadanos, organismos de control, organismos gubernamentales, entre otros)	En proceso	En la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, al momento de cerrar el presente informe se encuentra en el diseño y adopción del sistema de gestión documental el cual está siendo desarrollado bajo los lineamientos dados por el Decreto 1499 de 2017.	Oportunidad de mejora
			f	Identificación de información necesaria para la operación de la entidad (normograma, presupuesto, talento humano, infraestructura física y tecnológica)	En proceso	La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, una entidad pequeña, que cuenta con un normograma adoptado, presupuesto asignado, planta de personal e instalaciones físicas con su respectiva infraestructura física y tecnológica.	Oportunidad de mejora
			g	Si su capacidad e infraestructura lo permite, tecnologías de la información y las comunicaciones que soporten estos procesos	En proceso	La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT cuenta software licenciado actualmente en uso por parte de los colaboradores y con acceso a Internet de manera permanente.	Oportunidad de mejora
7	ACTIVIDADES DE MONITOREO	Las entidades deben valorar: la eficiencia y eficacia de su gestión y la efectividad del control interno de la entidad pública con el propósito de detectar desviaciones y generar recomendaciones para la mejora. Para el caso de su entidad indique si se cuenta con:	a	Mecanismos de evaluación de la gestión (cronogramas, indicadores, listas de chequeo u otros)	En proceso	La Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT implementó la Resolución No 051 de 2022 <i>"Por la cual se adopta un Mecanismo de Seguimiento Diferencial a Asuntos con Alertas Especiales en adelante-MSDAAE o El Mecanismo- para el fortalecimiento de la gestión y prevención de riesgos jurídicos en la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte- UPIT"</i> que tiene como finalidad ser un mecanismo de seguimiento diferencial de la gestión.	Oportunidad de mejora
			d	Algún mecanismo para monitorear o supervisar el sistema de control interno institucional, ya sea por parte del representante legal, o del área de control interno (si la entidad cuenta con ella), o bien a través del Comité departamental o municipal de Auditoría.	En proceso	En la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, al momento de cerrar el presente informe, ha solicitado a la Presidencia de la República en tres oportunidades la designación de un asesor de control interno, lo anterior, de acuerdo con lo establecido por el artículo 11 de la Ley 87 de 1997, sin embargo, a la fecha no se tiene provisto el cargo de asesor de control interno, motivo por el cual, no se ha realizado un proceso de Auditoría interna para efectuar el monitoreo interno Institucional .	Oportunidad de mejora

7	ACTIVIDADES DE MONITOREO	Las entidades deben valorar: la eficiencia y eficacia de su gestión y la efectividad del control interno de la entidad pública con el propósito de detectar desviaciones y generar recomendaciones para la mejora. Para el caso de su entidad indique si se cuenta con:	f	Medidas correctivas en caso de detectarse deficiencias en los ejercicios de evaluación, seguimiento o auditoría	En proceso	<p>En la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, al momento de cerrar el presente informe, ha solicitado a la Presidencia de la República en tres oportunidades la designación de un funcionario asesor de control interno, lo anterior, de acuerdo con lo establecido por el artículo 11 de la Ley 87 de 1997, sin embargo, a la fecha no se tiene previsto el cargo de asesor, motivo por el cual no se han realizado los documentos necesarios que permitan efectuar la planeación y el desarrollo de medidas correctivas en caso de presentarse.</p> <p>Es importante señalar que a la fecha de cierre del presente informe en la UPIT no se ha materializado ningún riesgo, por ende no hay oportunidades de mejora o acciones correctivas.</p>	Oportunidad de mejora
			g	Seguimiento a los planes de mejoramiento suscritos con instancias de control internas o externas	En proceso	<p>En la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, al momento de cerrar el presente informe, ha solicitado a la Presidencia de la República en tres oportunidades la designación de un funcionario con funciones de control interno, lo anterior, de acuerdo con lo establecido por el artículo 11 de la Ley 87 de 1997, es decir, a la fecha el cargo se encuentra vacante, motivo por el cual, no se han formulado planes de mejoramiento suscritos con instancias de control internas y externas.</p>	Oportunidad de mejora
8	ACTIVIDADES DE MONITOREO	¿La entidad ha solicitado hacer parte del Comité Municipal de Auditoría, a efectos de contar con un escenario para compartir buenas prácticas en materia de control interno, así como analizar la viabilidad de contar como mínimo con un proceso auditor en la vigencia?	h	La entidad participa en el Comité Municipal de Auditoría?	No	<p>En la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, no pertenece al nivel municipal y a la fecha de cierre del presente informe el cargo de asesor con funciones de control interno no ha sido provisto.</p>	Deficiencia de control
9	ACTIVIDADES DE MONITOREO	El jefe de control interno o quien haga sus veces, ha podido evidenciar si en la entidad el manejo que se ha hecho a los problemas que afectan el cumplimiento de sus metas y objetivos (riesgos) le ha permitido:	a	Evitar que los problemas (riesgos) obstaculicen el cumplimiento de los objetivos.	En proceso	<p>En la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, al momento de cerrar el presente informe, en la entidad se ha determinado que la auditoría interna le permitirá evidenciar este tipo de falencias, de tal suerte que sea posible corregir y/o mitigar aquellas situaciones que puedan originarlos, de tal manera que se solucionen los inconvenientes antes de que los mismos afecten el normal desarrollo de la UPIT. Sin perjuicio de lo anterior, la Dirección de la UPIT ha adoptado un mecanismo de identificación de riesgos especiales y su seguimiento por medio de la Resolución No. Resolución No 051 de 2022 <i>"Por la cual se adopta un Mecanismo de Seguimiento Diferencial a Asuntos con Alertas Especiales en adelante-MSDAAE o El Mecanismo-- para el fortalecimiento de la gestión y prevención de riesgos jurídicos en la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte- UPIT"</i>.</p>	Oportunidad de mejora
			b	Controlar los puntos críticos en los procesos.	En proceso	<p>De acuerdo con lo avanzado al momento de cerrar el presente informe, la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT debe controlar los puntos críticos de cada una de los procesos, mediante la matriz de seguimiento a riesgos.</p>	Oportunidad de mejora

9	ACTIVIDADES DE MONITOREO	El jefe de control interno o quien haga sus veces, ha podido evidenciar si en la entidad el manejo que se ha hecho a los problemas que afectan el cumplimiento de sus metas y objetivos (riesgos) le ha permitido:	c	Diseñar acciones adecuadas para controlar los problemas que afectan el cumplimiento de las metas y objetivos institucionales (riesgos).	En proceso	En la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, al momento de cerrar el presente informe, en la entidad se tiene previsto diseñar los respectivos planes de mejoramiento, en caso de presentarse problemas de este tipo.	Oportunidad de mejora
			d	Ejecutar las acciones de acuerdo a como se diseñaron previamente.	En proceso	De acuerdo con lo avanzado al momento de cerrar el presente informe, se tiene previsto que en el segundo semestre de 2022 en la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT se controle los puntos críticos de cada una de los procesos, mediante la <i>matriz de seguimiento a riesgos</i> .	Oportunidad de mejora
			e	No se gestionan los problemas que afectan el cumplimiento de las funciones y objetivos institucionales(riesgos).	En proceso	En la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, al momento de cerrar el presente informe, en la entidad se tiene previsto que los problemas se <i>deberán gestionar desde la alta dirección</i> , en pro de que los funcionarios que están afectando el funcionamiento y los objetivos institucionales corrijan sus falencias. EN PROCESO DE LA GESTIÓN DE LOS PROBLEMAS	Oportunidad de mejora

ANEXO 2

INFORME FINAL SANDRA LILIANA ÁNGEL ALMARIO

UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE – UPIT.

02 DE MAYO DE 2022 – 18 DE OCTUBRE DE 2022



MINISTERIO DE
TRANSPORTE



Fase de Alistamiento Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026

UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA
DE TRANSPORTE - UPIT



CONTENIDO

I.	DIAGNÓSTICO.....	4
	Planeación de la Infraestructura de Transporte.....	4
	Rediseño institucional del sector aéreo.....	5
	Consolidación de la Información del Sector Transporte.....	6
	Planificación férrea - nuevas vías con especificaciones del siglo XXI como parte de un plan estratégico de desarrollo del modo.....	7
	Buenas prácticas y nuevas tecnologías, para promover la adaptación y resiliencia a los efectos derivados del cambio climático.....	8
	Mantenimiento de la Infraestructura vial de la red nacional no concesionada.....	10
	Vías terciarias para el crecimiento agropecuario.....	12
	Programa de Servicios Aéreos Esenciales para la conexión de los territorios ..	15
	Evaluación temprana del esquema de contratación de los proyectos de infraestructura de transporte.....	16
	Portafolio de de fuentes de financiación sostenibles en el sector.....	17
	Aumento de tasas por sobrevuelo sobre el territorio nacional.....	18
II.	ANTECEDENTES.....	18
	Planeación de la Infraestructura de Transporte.....	18
	Rediseño institucional del sector aéreo.....	19
	Consolidación de la Información del Sector Transporte.....	19
	Planificación férrea - nuevas vías con especificaciones del siglo XXI como parte de un plan estratégico de desarrollo del modo.....	20
	Buenas prácticas y nuevas tecnologías, para promover la adaptación y resiliencia a los efectos derivados del cambio climático.....	20
	Mantenimiento de la Infraestructura vial de la red nacional no concesionada.....	20
	Vías terciarias para el crecimiento agropecuario.....	21
	Evaluación temprana del esquema de contratación de los proyectos de infraestructura de transporte.....	22
	Portafolio de fuentes de financiación sostenibles en el sector transporte.....	22
	Aumento de tasas sobrevuelo sobre el territorio nacional.....	23
III.	OBJETIVOS.....	23
	Planeación de la Infraestructura de Transporte.....	23
	Rediseño institucional del sector aéreo.....	23
	Consolidación de la Información del Sector Transporte.....	23
	Planificación férrea - nuevas vías con especificaciones del siglo XXI como parte de un plan estratégico de desarrollo del modo.....	24
	Buenas prácticas y nuevas tecnologías, para promover la adaptación y resiliencia a los efectos derivados del cambio climático.....	24
	Mantenimiento de la Infraestructura vial de la red nacional no concesionada.....	24



Vías terciarias para la conexión del territorio y el crecimiento agropecuario ...	24
Evaluación temprana del esquema de contratación de los proyectos de infraestructura de transporte.....	24
Portafolio de fuentes de financiación sostenibles en el sector transporte	25
Aumento de tasas sobrevuelo sobre el territorio nacional	25
IV. ESTRATEGIA.....	25
Estrategia: Fortalecimiento de la Planeación de la Infraestructura de Transporte	25
Estrategia: Rediseño institucional del sector aéreo.....	26
Estrategia: Consolidación de la Información del Sector Transporte	26
Estrategia: Planificación férrea - nuevas vías con especificaciones del siglo XXI como parte de un plan estratégico de desarrollo del modo.....	27
Estrategia: Buenas prácticas y nuevas tecnologías, para promover la adaptación y resiliencia a los efectos derivados del cambio climático	27
Estrategia: Mantenimiento de la Infraestructura vial de la red nacional no concesionada.....	28
Estrategia: Vías terciarias para el crecimiento agropecuario	28
Estrategia: Evaluación temprana del esquema de contratación de los proyectos de infraestructura de transporte.....	28
Estrategia: Portafolio de fuentes de financiación sostenibles en el sector transporte.....	29
Estrategia: Aumento de tasas sobrevuelo sobre el territorio nacional.....	29
V. ARTICULADO.....	29



I. DIAGNÓSTICO

Pilar: GOBERNANZA

Eje: Fortalecimiento institucional

Planeación de la Infraestructura de Transporte

A través del Decreto 946 de 2014 se creó la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) como una Unidad Administrativa Especial, integrada al sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional. Este Decreto, en su artículo 2, especifica, que la UPIT tiene como objeto planear el desarrollo de la infraestructura de transporte y la consolidación y divulgación de la información requerida para la formulación de política pública a cargo del sector.

No obstante esta Entidad entró en operación hasta octubre de 2021 por lo que simultáneamente se desarrollaron diferentes acciones en la búsqueda de planificar la infraestructura de transporte del país. Entre las diferentes iniciativas adelantadas, entre 2015 y 2017, se elaboró el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI) a través del cual definió una red básica intermodal para las 18 aglomeraciones del sistema de ciudades del país. Este documento señala que Colombia está atrasada en pilares importantes como la institucionalidad del sector vial en comparación con sus pares latinoamericanos, no obstante los intentos realizados hasta la fecha desde el nivel central son de pequeña escala y mantienen una disfuncionalidad por nivel, con incentivos al cabildeo local para reducir sus inversiones.

En este sentido, la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), como entidad adscrita al sector transporte, tiene la oportunidad de avanzar en los aspectos de la planificación del transporte que involucren: (i) la introducción de criterios de priorización adicionales a la rentabilidad social clásica, que den peso a la conectividad de regiones distantes de los mercados y al desarrollo de largo plazo; (ii) la profundización y evaluación del potencial de la inter y multimodalidad, y la logística de valor agregado; (iii) el modelaje más detallado de los flujos comerciales entre regiones y hacia el exterior; (iv) la adaptación y descubrimiento de nuevas alternativas de financiación; (v) la generación de estrategias para aprovechar las ventajas de los sectores y la economía geográfica dentro del país, y del país en un contexto internacional; (vi) liderar la formulación de la política nacional de transporte como plataforma de crecimiento y bienestar y (vii) la introducción de criterios de confiabilidad de la red ante las amenazas del cambio climático.



Rediseño institucional del sector aéreo

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) recomienda un marco institucional en el que idealmente las funciones de definición de políticas aéreas y relaciones internacionales, investigación de accidentes, y las de Autoridad de Aviación Civil sean ejercidas por organismos independientes, mientras que la provisión de servicios tenga una visión de negocio, con el objetivo de lograr una mejora en cuanto a la calidad en la prestación del servicio, generando un esquema institucional como el que se muestra a continuación:

Ilustración. Marco del sistema de aviación civil recomendado por la OACI



Fuente: tomado de (UPIT-FDN, 2022, pág. 133)

Para el caso colombiano se cuenta con un marco institucional en donde la Aerocivil concentra gran parte de las funciones que la OACI recomienda estén desconcentradas. Este hecho, aparece nuevamente, a pesar de las acciones adelantadas por la Aerocivil para ajustar su institucionalidad, en el Plan Maestro de Transporte Intermodal de 2015 y posteriormente en el “Plan Estratégico Aeroportuario 2050”, así como en el resultado de la consultoría “Análisis de la eficiencia e institucionalidad en la ejecución de la infraestructura aeroportuaria”, adelantados por la UPIT a través de la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN).

Actualmente el modo aéreo está organizado institucionalmente de la siguiente manera:

Ilustración. Marco institucional del sistema de aviación civil en Colombia



Fuente: tomado de (UPIT-FDN, 2022, pág. 135)

Aunque el diseño actual del modo aéreo es funcional, y en las auditorias de la Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) Colombia tiene un puntaje de 89,2%, el país tiene el reto de ajustar el modo aéreo de manera integral para adaptarse a las necesidades y al potencial mundial de tráfico de pasajeros, los cuales indican que en 2030 el país podría tener cerca de 70 millones de pasajeros y en 2050, 120 millones de pasajeros. Así mismo, una estructura institucional moderna contribuye a limitar los posibles conflictos de interés que se puedan presentar.

Eje: Movilidad Inteligente

Consolidación de la Información del Sector Transporte

Para formular políticas acertadas y efectivas es necesario contar con información de calidad, con procesos de seguimiento, de difusión y gestión de datos. La información con calidad implica entre otras cosas tener estándares, es decir contar con métodos, herramientas y servicios para la gestión, adquisición, procesamiento, análisis, acceso, presentación y transferencia de datos entre diferentes usuarios, sistemas y ubicaciones.

Actualmente, en el sector transporte si bien se cuenta con varios sistemas de información tales como: el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras SINC del Ministerio de Transporte, ANISCOPIO de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, así como con bases de datos y datos abiertos en el Instituto Nacional de Vías INVIAS, el observatorio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial,



La información de CORMAGDALENA, existe duplicidad de la información, debilidad en algunos procesos de actualización, información atributiva sin descripción precisa, bajo nivel de documentación para algunas de las bases datos, entre otras características, que impiden el manejo unificado de la información, y plantean oportunidades de mejora en referencia a la oportunidad, exactitud y pertinencia de los procesos de gestión de información.

Adicionalmente, la información geográfica del sector transporte requiere de la implementación de los estándares establecidos en el país, por parte de la Infraestructura Colombiana de Datos Espaciales ICDE, en cabeza del Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC.

Así las cosas, surge la necesidad de consolidar un sistema de información con carácter multidimensional, del sector transporte y herramientas asociadas, que contribuyan a los procesos de mejoramiento y que contemple los datos, cifras, indicadores de tipo geográfico y alfanumérico referidos a los modos de transporte: carretero, aéreo, férreo, fluvial, así como que permita realizar los análisis de intermodalidad, conectividad, accesibilidad, resiliencia y sostenibilidad, necesarios en la planeación de la infraestructura de transporte.

La información estructurada, consolidada y estandarizada facilitará al sector tomar decisiones con mayor certidumbre, permitirá el diseño de intervenciones de carácter multimodal con énfasis en los modos que el país requiera.

Pilar: SOSTENIBILIDAD

Eje: Infraestructura Resiliente

Planificación férrea - nuevas vías con especificaciones del siglo XXI como parte de un plan estratégico de desarrollo del modo.

Para el modo férreo en Colombia “Los trazados diseñados y realizados hace mucho más de un siglo, caracterizados por fuertes gradientes y curvas de pequeño radio impiden hoy, en buena parte de la red, formar trenes que utilicen plenamente las ventajas del transporte ferroviario y, en consecuencia, dan origen a operaciones escasamente rentables que dificultan el incremento de la demanda, crucial para viabilizar el modo” (Desafíos del transporte ferroviario de carga en Colombia, BID)

En consecuencia, el Plan Maestro Ferroviario (PMF) señala la necesidad de diseñar vías nuevas en aquellas zonas donde se tienen altas pendientes (mayores al 1%) y



radios de curvas horizontales pequeños (inferiores a 600 m) que hagan del modo un motor de desarrollo del país al abaratar los costos de transporte, disminuyendo los tiempos totales de viaje, permitiendo una integración efectiva con otros modos que proporcionen un aumento en la competitividad y desarrollo del país. Este plan estratégico debe considerar adicionalmente el desarrollo de zonas no exploradas con potencial para atender las necesidades del país.

Buenas prácticas y nuevas tecnologías, para promover la adaptación y resiliencia a los efectos derivados del cambio climático

En el marco de La Agenda 2030 para el desarrollo sostenible realizada en 2015, se adoptaron 17 objetivos de desarrollo (ODS), por parte de las Naciones Unidas, como una herramienta para la planificación de los territorios durante los próximos 15 años. Con el fin de dar cumplimiento a los ODS, el país formuló el documento CONPES 3918 de 2018 -Estrategia para la Implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia. Aunado a lo anterior, durante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático de 2015 (COP21), Colombia se acogió al Acuerdo de París. Este acuerdo tiene como meta global: mantener la variación de la temperatura por debajo de los 2°C y hacer el mayor esfuerzo para que no sobrepase los 1,5 °C.

En ese contexto, Colombia se comprometió a reducir el 20% de sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) para 2030, teniendo como punto de partida el inventario de emisiones nacionales de 2010, también se comprometió a aumentar la reducción de sus emisiones de GEI a un 30%, si recibe apoyo internacional. En consecuencia, el país planteó una serie de acciones a corto y largo plazo. Como medida de corto plazo, a través de la Comisión Intersectorial de Cambio Climático, se actualizaron las Contribuciones Nacionalmente Determinadas (NDC) con el objetivo de reducir emisiones GEI en un 51% para el año 2030. Sumado a esto en el año 2021, se formuló la Estrategia Climática de Largo Plazo E2050, con el fin de promover un modelo de desarrollo sostenible, bajo en carbono y resiliente a los cambios climáticos para el año 2050.

En particular el sector transporte tiene una tasa de crecimiento anual del 1,8% de emisiones de CO₂eq, ocupando el quinto puesto entre las actividades económicas con mayor emisión de CO₂, y aporta el 12% de las emisiones de GEI. De otra parte, el valor de pérdida anual promedio en vías, por deslizamientos equivale al 1,18 % del rubro de transporte (11,6 billones de pesos). En ese sentido el sector transporte tiene un papel fundamental en el cumplimiento de los compromisos climáticos, por su capacidad para disminuir emisiones de GEI, y por la necesidad de reducir la vulnerabilidad asociada a la infraestructura de transporte. Lo anterior en línea con los dos objetivos principales que planteó la E2050: i) “Colombia



deberá tener un balance neto cero entre sus emisiones y absorciones de gases de efecto invernadero (carbono equivalentes) a partir del año 2050, respecto a las emisiones reportadas en 2015” y; ii) “Colombia deberá reducir la vulnerabilidad de sus municipios y departamentos a categorías bajo o muy bajo ($\leq 0,4$), con relación a la clasificación actual de alto (0,88) y deberá reducir los daños y pérdidas causados por cambio climático, con un enfoque territorial integral y multisectorial.” (BID, AFD, PNUD, 2021)

De acuerdo con (CEPAL, BID, DNP, & IDEAM, 2014) durante la ola invernal 2010-2011, ocasionada por el fenómeno de La Niña, Colombia tuvo afectaciones en más de 31.635 kilómetros de carreteras, de las cuales el 10% correspondía a la red vial primaria del país, lo que se tradujo en una pérdida de aproximadamente el 2% del PIB debido a los daños en la infraestructura carretera. Adicionalmente, el Estudio de Impactos Económicos del Cambio Climático en Colombia indicó que, si no se toman medidas para adaptarse al cambio climático, se espera una reducción anual del 5,9% en la disponibilidad de la red vial nacional, lo que equivale a 21 días de cierres al año por eventos de remoción en masa, relacionados con la variación en la intensidad y frecuencia de precipitaciones (BID & DNP, Impactos económicos del cambio climático en Colombia. Sector Transporte, 2015)

De otra parte, el sector transporte, en especial el transporte carretero es la fuente principal de emisiones de Monóxido de Carbono (CO) y Dióxido de Nitrógeno (NO₂). En el 2014, esta fuente aportó un 27,18% del 47,48% de las emisiones totales de Monóxido de Carbono (CO) y un 70,75% del 88,16% de las emisiones totales de Dióxido de Nitrógeno. El transporte pesado, buses, microbuses, camiones y tractocamiones tiene la mayor participación en la generación de emisiones de Dióxido de Nitrógeno (NO₂). (BID, AFD, PNUD, 2021)

Respecto al modo férreo, en materia de identificación de impactos asociados al cambio climático en su infraestructura, se toma como referencia el fenómeno de La Niña 2010-2011, que en 2013 dieron origen a los contratos de obra que permitieron la rehabilitación de los corredores La Dorada – Chiriguaná y Bogotá Belencito, para mantener la conexión de la red férrea del atlántico, como referencia para identificar los eventos más recurrentes en el corredor. Los daños más relevantes fueron el hundimiento de la banca, el colapso de alcantarillas y el deslizamiento de tierra y rocas (talud inestable). Para la Red Férrea del Pacífico, las afectaciones en mención hicieron necesaria la reconstrucción de varios tramos y perjudicaron la operación de los trenes. Los mayores daños se presentaron en los tramos Buenaventura-La Tebaida debido a derrumbes a lo largo de la línea férrea y al desbordamiento de ríos; y en el sector Rehabilitación-Zaragoza-La Felisa, por la reconstrucción de varios sectores, derrumbes y la reubicación de



viviendas en zonas de alto riesgo. (BID & CEPAL, Valoración de daños y pérdidas. Ola invernal de Colombia 2010 - 2011, 2013)

En consecuencia, el sector transporte si bien tiene la responsabilidad de disminuir su huella de carbono e impactos asociados, también debe aumentar la capacidad de adaptación y resiliencia de los proyectos de infraestructura de transporte en su planeación, ejecución y operación. En tal sentido, es necesario formular proyectos de infraestructura de transporte que busquen potenciar la viabilidad social, económica y ecológica del territorio promoviendo así la transición socioecológica hacia la sostenibilidad, con capacidad de respuesta ante la incertidumbre del cambio climático, principalmente a través de la promoción de los modos de transporte fluvial y férreo como infraestructura de soporte (redundancia).

Eje: Territorios conectados y vitales

Mantenimiento de la Infraestructura vial de la red nacional no concesionada.

“Colombia cuenta con una red vial estimada de 205.745 km de carretera, de los cuales el 9% (18.323 km) corresponde a la red primaria, 22% (45.137 km) a la red vial secundaria y el 69% (142.284 km) de la red vial corresponde a vías terciarias. De los 18.323 Kilómetros de red primaria a cargo de la nación, el 59% (10.840 km) es administrado por el INVIAS y el 41% (7.484 km) es administrado por la ANI, a través de contratos de concesión. La red secundaria se encuentra en su totalidad bajo administración departamental y de los 142.284 km de red terciaria, el 71% (100.748 km) es administrado por los municipios, 10% (3.959 km) se encuentran bajo administración departamental y el 19% (27.577 km) es administrado por la nación a través del INVIAS” (MINISTERIO DE TRANSPORTE, 2022)

“El INVIAS tiene a su cargo el 59% del total de la red primaria y es el responsable de la construcción, mantenimiento y operación de esta red. Por su parte, la Agencia Nacional tiene a su cargo desde el 2006 los proyectos que se encuentran concesionados y que para el 2021 corresponden al 41% de la red primaria distribuidos en 42 contratos de concesión” (MINISTERIO DE TRANSPORTE, 2022)

A continuación, se presenta el estado de la red vial nacional no concesionada a cargo del INVIAS desde el año 2013 hasta el año 2022:

Tabla. Estado de la red vial nacional no concesionada desde 2013 al 2022

Año	Pavimentado					No Pavimentado					Total red (km)
	Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo	Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo	
2013	16,21%	34,68%	27,02%	20,12%	1,97%	0,78%	8,34%	33,37%	44,03%	11,76%	11.484,00
2014	21,10%	34,70%	29,07%	14,39%	0,73%	3,47%	14,38%	37,73%	38,32%	6,10%	11.457,00



2015	24,48%	34,77%	27,25%	13,12%	0,37%	1,01%	7,82%	38,84%	46,56%	5,77%	8.829,97
2016	22,96%	33,84%	28,27%	14,46%	0,47%	0,64%	8,49%	38,51%	45,83%	6,53%	8.840,49
2017	16,05%	37,05%	31,15%	14,97%	0,78%	3,55%	5,94%	35,01%	50,39%	5,11%	8.904,77
2018	14,79%	37,92%	30,81%	15,44%	1,03%	2,39%	7,06%	37,93%	45,30%	7,32%	9.114,06
2019	19,71%	34,43%	27,94%	18,92%	1,00%	0,98%	6,64%	31,83%	51,63%	8,94%	10.901,79
2020	16,22%	36,36%	28,94%	17,66%	0,82%	1,66%	12,38%	35,30%	46,61%	4,06%	11.317,47
2021	16,54%	34,85%	29,52%	18,21%	0,89%	0,51%	12,13%	39,17%	42,52%	5,68%	11.494,16
2022	16,25%	37,25%	29,34%	16,47%	0,68%	0,17%	10,11%	40,15%	44,84%	4,73%	10.946,64

Fuente: Elaboración UPIT, a partir información publicada en página web de INVIAS "Estado de la red Vial"

En el cuadro anterior se puede evidenciar las variaciones en el estado de las vías pavimentadas a cargo del INVIAS evidenciando un aumento, a partir del año 2015, de las vías en mal estado y la disminución de las vías en muy buen estado. Es importante indicar que el número de kilómetros a cargo de la entidad ha variado a través de los años, de acuerdo con la entrada en operación/reversión de diferentes proyectos de concesión.

Si bien es cierto que actualmente el INVIAS evalúa el estado de la red a través de criterios técnicos, en donde se califican parámetros como la señalización, estado de la superficie del pavimento en términos de daños (fisuras, baches ahuellamiento, entre otros) y estado de las obras hidráulicas, también lo es que no se realizan mediciones de la estructura del pavimento como deterioros, Índice de Rugosidad Internacional (IRI), deflexiones, espesores con georradar, entre otros, con el fin de conocer las intervenciones más adecuadas según parámetros funcionales, superficiales y estructurales.

Igualmente, en materia de mantenimiento de la infraestructura vial y la gestión de activos viales se ha evidenciado que la gran mayoría de los programas de mantenimiento realizados por el Gobierno nacional pertenecen a actividades de construcción y/o rehabilitación, más no involucran como tal una etapa de mantenimiento periódico posterior a las obras. Así mismo, se ha determinado que "el único programa de mantenimiento realizado en los últimos 20 años en el que se ha aplicado un concepto de gestión de pavimentos fue en el año 2004 con la ejecución de los "Corredores de Mantenimiento Integral". Lo anterior puede afirmarse partiendo de la base que dicho programa consideró dentro de sus criterios técnicos un inventario y diagnóstico de estado superficial (Deterioros, IRI, Ahuellamiento) y estructural (Deflexiones y espesores) del pavimento, una matriz de categorización de las vías y priorización de las intervenciones del pavimento y el empleo de un software de Gestión de pavimentos (HDM-IV)." (UPIT, FDN, 2022)

En el mismo sentido, si bien el Gobierno nacional ha realizado diversos programas para la intervención de corredores en el país y cuenta con manuales, guías y



resoluciones específicas sobre el mantenimiento de la infraestructura vial, actualmente no se cuenta con un Plan de Implementación de un Sistema de gestión de activos viales que permita tener objetivos claros con el fin de planear e invertir adecuadamente las intervenciones a futuro de los activos viales de la nación.

De otra parte, es importante indicar que “Los procesos de priorización de inversiones tanto en el gobierno central como en entidades territoriales están altamente condicionados por los ciclos de anualidad de las normas del Estatuto Orgánico del Presupuesto General de la Nación” (UPIT, FDN, 2022). Es así como las entidades deben realizar diferentes priorizaciones de sus necesidades a través de varios ciclos dentro de un mismo año para definir las inversiones del año siguiente, incluyendo las inversiones necesarias para el mantenimiento de la infraestructura vial. No obstante, “una vez asignados los presupuestos de inversión para la vigencia en curso es necesario revisar la priorización para ajustar los costos totales frecuentemente a la baja por las limitaciones del presupuesto.” (UPIT, FDN, 2022)

Al contar con estas limitaciones, “las actividades de mantenimiento periódico en los contratos de vías no concesionadas han estado condicionados más a la necesidad de garantizar la transitabilidad y funcionalidad de la vía en momentos determinados o las necesidades reportadas por los Administradores Viales en las diferentes territoriales” del INVIAS, pero no obedecen en sí a un proceso de Gestión Vial que involucre aspectos necesarios para una gestión de activos efectiva y sostenible a largo plazo. (UPIT, FDN, 2022)

Ante este panorama resulta inminente la necesidad de realizar inversiones desde el Presupuesto General de la Nación que den viabilidad a un plan de implementación de gestión de activos viales y, en consecuencia, al adecuado mantenimiento de la infraestructura vial de la red primaria no concesionada del país, con el fin de garantizar una asignación continua de recursos para la prevención y conservación de estas vías como una política de Estado.

Vías terciarias para el crecimiento agropecuario

El documento CONPES 3857 de 2016¹ identificó como uno de los principales obstáculos para la correcta gestión de la red vial terciaria la ausencia de los inventarios viales. Por esta razón, una de las acciones identificadas en la implementación de la nueva política de gestión de la red vial terciaria consistió en el desarrollo de los inventarios de este tipo de red. (CONPES, 2021)

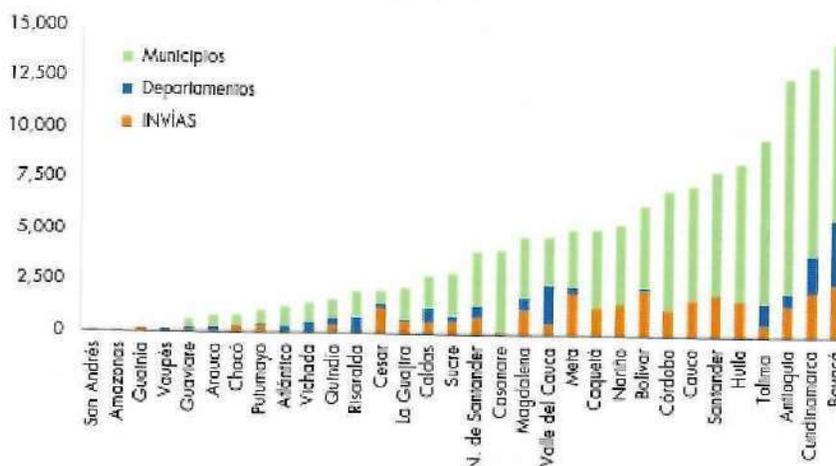
¹ Lineamientos de Política para la Gestión de la Red Terciaria



Como se ha mencionado, del total de la red vial del país, el 69% (142.284 km) corresponde a vías terciarias de las cuales el 71% (100.748 km) es administrado por los municipios, 10% (13.959 km) se encuentran bajo administración departamental y el 19% (27.577 km) es administrado por la nación a través del INVIAS. Sin embargo, actualmente no se cuentan con inventarios completos y actualizados de la red vial terciaria en el país; según cifras del Ministerio de Transporte a diciembre de 2021, tan solo se cuenta con 32.037 km inventariados de la red terciaria de competencia de los municipios. (MINISTERIO DE TRANSPORTE, 2022)

Adicionalmente, se estima que, de los 142.284 km de red vial terciaria, sólo el 25% se encuentra en buen estado (24% en tierra, 70% en afirmado, 6% pavimentado)²

Ilustración. Longitud estimada de la red terciaria por departamento
Kilómetros



Fuente: CONPES 3857 de 2016 (DNP): Lineamientos de Política para la Gestión de la Red Terciaria

Dado que el 71% de la red vial terciaria se encuentra administrada y gestionada por los municipios, son estos los llamados a realizar las inversiones necesarias para permitir su transitabilidad por medio de obras de mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación. En este sentido, los municipios invierten mayoritariamente los recursos del Sistema General de Regalías para realizar obras de mejoramiento y rehabilitación; sin embargo, estos recursos no son suficientes para la extensa red con a su cargo.

² Ministerio de Transporte, Transporte en cifras y estadísticas 2014



Por esta razón, el Gobierno Nacional desde hace más de 20 años ha realizado diferentes programas con el fin de invertir en las vías terciarias del país. Los principales programas se recopilan en la Tabla siguiente:

Tabla. Principales programas de inversión en vías terciarias

Programa	Año
Programas Vías para la Paz	1999
Inversión directa (INVIAS)	2003
Audiencias públicas	2004-2010
Programa de Inversión Rural -PIR	2007 -2009
Plan 2500	
Programa de Mejoramiento y Mantenimiento Rutinario de Vías Terciarias (PROVITER)	2009-2010
Contratos Plan	2012
Programa Caminos para la Prosperidad	2011-2014
Programa Camineros Federación Nacional de Cafeteros. Valle del Cauca.	2010-2015
Planes Viales Participativos Gobernación de Antioquia	2012-2015
Colombia Rural	2018-2022

Fuente: Elaboración UPIT a partir de Modelo Teórico de Planificación y Gestión de la Infraestructura Vial Regional. BID-Ministerio de Transporte

No obstante, en el periodo 2015-2019, solo se invirtieron alrededor de \$60.000 millones de pesos del Presupuesto General de la Nación (PGN) para la financiación y cofinanciación de las vías terciarias del país³.

De acuerdo con el análisis de las necesidades de inversión definido en el Documento CONPES 3857, para mejorar las condiciones de la red vial terciaria que se encuentra en mal estado, se requieren recursos aproximados por 43,25 billones de pesos en un horizonte de 20 años, lo que representa cerca de 2,5 billones de pesos de inversión anual en promedio. (CONPES, 2021)

Sin embargo, a pesar de que en el año 2016 se expidió el documento CONPES 3857: Lineamientos de Política para la Gestión de la Red Terciaria y que mediante Resolución 3260 de 2018, se emitió el Plan Nacional de Vías para la Integración Nacional (PNVIR) fue solo hasta la expedición de la Ley 1955 de 2019 del Plan

³ DNP, 2019



Nacional de Desarrollo (PND) 2018-2022 que se establecieron metas de mejoramiento y mantenimiento de vías en todo el territorio nacional.

Para el cumplimiento de las metas en mención, se estructuró la estrategia “Colombia Rural” por parte del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y bajo el liderazgo del Ministerio de Transporte, a través del cual se alcanzó una inversión por más de \$5 billones distribuidos de la siguiente manera: \$3,8 billones del Presupuesto General de la Nación (INVIAS), \$361.896 millones de Obras por Impuestos, \$1,3 billones de OCAD PAZ y \$58.841 millones provenientes de Cooperación Internacional” (BID-MINTRANSPORTE, 2022), recursos a través de los cuales se realizaron 1.529 proyectos en los 32 departamentos y se generaron 86.000 empleos⁴.

No obstante, las inversiones realizadas hasta el momento por el Gobierno Nacional, continúan siendo insuficientes frente a las necesidades anteriormente expuestas, razón por la cual surge la necesidad de realizar inversiones que den continuidad a la intervención de las vías terciarias específicamente como soporte fundamental para todo el sistema agroalimentario, el mercado interno y la promoción de exportaciones agropecuarias.

Programa de Servicios Aéreos Esenciales para la conexión de los territorios

Colombia cuenta con territorios que por su ubicación geográfica no cuentan con adecuada conexión terrestre o fluvial con el sistema de ciudades del país y si bien se cuenta con una red aeroportuaria pública compuesta por 198 aeropuertos distribuidos por todo el territorio, esta se concentra particularmente en las regiones costeras y andina, siendo la región del Amazonas la que menor dotación tiene.

Las estrategias implementadas hasta el momento han buscado conectar a los territorios ya mencionados a través del modo aéreo, partiendo de un principio social en donde las rutas se ven subvencionadas por el Gobierno nacional, al no contar con un mercado atractivo para atraer a los principales operadores privados. Es así, como a partir del Plan Nacional de Desarrollo de 2014-2018 se estableció que Satena S.A. recibiría la subvención por operar en las rutas aéreas sociales que se definieran.

Con el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, se determinó que la Aerocivil determinará las rutas y el Gobierno nacional las condiciones de estas

⁴ Colombia Rural, INVIAS, 2022



subvenciones, que en ningún caso podrán ser superiores al déficit que registre Satena S.A. como resultado de atender las denominadas rutas sociales en las cuales opere de manera exclusiva. Sin embargo, actualmente se encuentra que, de las 141 rutas identificadas para servicios aéreos esenciales, Satena S.A. opera 32, pero recibe la subvención por 26, ya que las otras 6 rutas las opera en competencia con otros actores (UPIT-FDN, 2022).

Adicionalmente, los servicios de transporte no regular (aerotaxi) operan en 77 rutas, por lo que 32 rutas no están siendo atendidas. Por lo tanto, el 60% de las rutas operadas por Satena S.A. son subvencionadas, aunque éstas representan el 40% de los pasajeros que transporta la empresa. Así mismo, en cuanto a frecuencias, los Servicios Aéreos Esenciales se operan con una media de 5 frecuencias semanales (40% de las rutas de Satena S.A.), mientras que las rutas comerciales tienen una de media de 11 frecuencias semanales.

En el año 2022, se identificó que “a pesar de la disminución del tráfico provocada por la pandemia, el número de rutas donde Satena S.A. es operador único no se ha visto afectado. Esto se ha debido al hecho de operar rutas esenciales para dar conectividad a todo el país y asegurar un crecimiento económico de todas las regiones” (UPIT-FDN, 2022). Aunque por los efectos de la pandemia generada por el COVID-19 se presentó una disminución de cerca del 60% de oferta de asientos y tráfico de pasajeros, estas rutas presentaron en el 2021 una recuperación importante de tráfico, ya que alcanzaron un 80% del registrado en el 2019. Todo lo anterior evidencia la importancia que tienen estas rutas por su carácter social de conexión de los territorios, así como la necesidad de estructurar un programa de Servicios Aéreos Esenciales.

Eje: Fuentes de financiación sostenible

Evaluación temprana del esquema de contratación de los proyectos de infraestructura de transporte.

Actualmente, la evaluación del esquema de contratación para la construcción y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte la realiza el estructurador del proyecto a través del Comparador Público Privado – CPP, después de surtir el proceso de estructuración. En esta evaluación se analiza la posibilidad de contar con participación del sector privado en conjunto con el sector público (APP) o si, por el contrario, se aporta mayor valor al proyecto si la modalidad de contratación es a través de obra pública. Esta evaluación se realiza a través de la comparación de los costos netos ajustados por riesgo en la modalidad de obra pública, con los costos netos asociados a la participación de un contratista privado en la



construcción, financiamiento y gestión de la infraestructura a través de una APP, razón por la cual se realiza en la etapa de estructuración, una vez se cuente con información suficiente de los proyectos.

De acuerdo con el estudio de Fortalecimiento de la Participación Privada en Proyectos de Infraestructura de Transporte, realizado por la UPIT a través de la FDN, la forma de presentación de la información de las iniciativas, las entidades competentes para presentarla y la oportunidad en la que pueden hacerlo, pueden generar una tendencia a corroborar una decisión, que ya ha sido efectivamente tomada, a través del Comparador Público – Privado. (UPIT & FDN, 2022), evidenciándose debilidad en materia de evaluación del esquema de contratación desde una etapa temprana de los proyectos.

Portafolio de de fuentes de financiación sostenibles en el sector.

Actualmente el país cuenta con limitadas fuentes de pago y financiación para proyectos de infraestructura de transporte; de acuerdo con el CONPES 4060 de 2021: Quinta Generación de Concesiones, el espacio fiscal para comprometer es reducido y los mercados financieros locales no cuentan con la capacidad de financiar estos proyectos. Aunado a lo anterior, existe la necesidad global de desarrollar e implementar instrumentos para la movilización de recursos financieros alineados con los objetivos ambientales.

La implementación de las diferentes estrategias y políticas del país para alcanzar los objetivos de cambio climático y biodiversidad, requiere niveles sin precedentes de inversión en tecnologías, servicios e infraestructura sostenibles y bajas en carbono, siendo fundamental el financiamiento que se movilice con estos objetivos para proporcionar los flujos de capital requeridos (Superintendencia Financiera de Colombia, 2022).

De otra parte y como ya se mencionó, en coherencia con la Estrategia Climática de Largo Plazo E2050, el sector transporte tiene un papel fundamental en el cumplimiento de los compromisos climáticos, por su capacidad para disminuir emisiones de GEI, y por la necesidad de reducir la vulnerabilidad asociada a la infraestructura de transporte, (resiliencia y adaptación al cambio climático). Así las cosas, el sector transporte debe encontrar alternativas para atender los requerimientos de financiación que existen y para cumplir los compromisos climáticos a través de proyectos formulados de manera sostenible en términos ambientales; algunas de estas alternativas ya existen tales como bonos verdes, bonos de carbono y de transición.



Lo anterior, amerita por parte del sector transporte, que se establezcan lineamientos e instrumentos para la implementación de fuentes de financiación verdes para infraestructura, desde la fase de planeación de proyectos.

Aumento de tasas por sobrevuelo sobre el territorio nacional

El país se enfrenta a la necesidad de buscar soluciones para aumentar su presupuesto de forma que pueda afrontarse la inversión que debe producirse en los próximos años, teniendo en cuenta el aumento de tráfico y los avances en desarrollos operacionales.

Por ello, se hace una revisión de las tasas por la provisión de servicios de navegación aérea, encontrando que la tarifa por sobrevuelo en Colombia es un 10% más baja que la media de otros países de la región, mientras que los niveles de tasas europeos, de Brasil y de Venezuela duplican o triplican la media regional (UPIT-FDN, 2022), permitiendo mayores inversiones, desarrollos y mejor calidad de servicio. La tasa de sobrevuelo corresponde al valor cobrado por cada kilómetro recorrido en el espacio aéreo del país por una aeronave que realice un sobrevuelo y que no aterriza ni despegue de aeropuertos en Colombia.

En este sentido se tiene una gran oportunidad para aprovechar la posición privilegiada del país como conexión entre las regiones de Norteamérica, Centroamérica y Suramérica cuyos flujos de vuelos atraviesan en su mayoría el territorio colombiano. Por lo cual, se debe considerar el margen actual de Colombia en tasas por sobrevuelo sobre el territorio nacional, como una oportunidad para adaptar el sistema tarifario orientado a los servicios tal y como establece el Plan Estratégico Aeroportuario 2050.

II. ANTECEDENTES

Pilar: GOBERNANZA

Eje: Fortalecimiento institucional

Planeación de la Infraestructura de Transporte

Entre 2015 y 2017 se elaboró el Plan Maestro de Transporte Intermodal como principal instrumento de planeación de infraestructura de transporte, que se centra en la infraestructura intermodal del orden nacional y aborda la caracterización de las redes subnacionales, identifica las necesidades de políticas de acceso a las ciudades y el apoyo público a diferentes modos de transporte,



movilidad y logística. El PMTI tiene como base escenarios macroeconómicos para aterrizar en proyectos específicos, incluyendo métodos de ingeniería de transporte, priorización basada en la efectividad para movilizar tráfico en la red básica, criterios de reducción de brechas en la red de integración, con objetivos de impulsar el comercio internacional, el desarrollo regional e integrar el territorio.

Actualmente, desde el Departamento Nacional de Planeación, dicho instrumento se encuentra en actualización, estará disponible en el último trimestre de 2022 y en adelante su actualización periódica y seguimiento estará a cargo de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT).

Rediseño institucional del sector aéreo

Con el Decreto 1294 de 2021 se realizó la última modificación sustancial de la estructura institucional de la Aerocivil, la cual permitió modernizar su institucionalidad teniendo en cuenta algunas recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Adicionalmente, con el Decreto 997 de 2022 se buscó optimizar la investigación de accidentes de aviación, seguridad operacional y seguridad de la aviación civil.

Sin embargo, pese a estos ajustes, la institucionalidad del sector aéreo presenta retos relevantes con el fin de evitar posibles conflictos de interés, por ejemplo, en la investigación de accidentes, la provisión de servicios de navegación aérea o el manejo de la infraestructura aeroportuaria. Así mismo, a pesar de avanzar en las recomendaciones de la OACI, la institucionalidad aérea colombiana no se ajusta plenamente al modelo recomendado para afrontar la demanda potencial de pasajeros.

Eje: Movilidad Inteligente

Consolidación de la Información del Sector Transporte

Actualmente, existen normas internacionales, particularmente de la Organización Internacional de Estandarización (ISO) y del Comité Europeo de Normalización (CEN), que guían a los gobiernos en la implementación de estándares de manejo de información espacial, y normas nacionales que han sido adaptadas de los desarrollos internacionales en la materia, generadas por el Comité Técnico de Normalización de Información Geográfica en Colombia - CTN 029 (Aldana Boutin, 2008).

Pilar: SOSTENIBILIDAD



Eje: Infraestructura Resiliente

Planificación férrea - nuevas vías con especificaciones del siglo XXI como parte de un plan estratégico de desarrollo del modo.

“El PMF es un instrumento de política pública para orientar la definición de un marco institucional, normativo y regulatorio que permitirá estructurar y ejecutar proyectos ferroviarios con bases sólidas que garanticen la sostenibilidad, rentabilidad y competitividad del modo en el largo plazo”. (Plan maestro ferroviario “Una estrategia para la reactivación del país”, 2020)

Buenas prácticas y nuevas tecnologías, para promover la adaptación y resiliencia a los efectos derivados del cambio climático

Entre otras medidas que el sector transporte ha venido tomando para contrastar los efectos del cambio climático, en el año 2014 el Ministerio de Transporte, en conjunto con otras entidades de Gobierno, implementaron el Plan Vía CC: Vías Compatibles con el Clima, en el que se definió la hoja de ruta para la implementación de medidas de adaptación ante el cambio climático, en especial para la Red Vial Primaria, por su potencial para conectar los centros urbanos y económicos del país con el puertos marítimos. En el mismo sentido, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), mediante Resolución 405 de 2020 adoptó la “Política de sostenibilidad de infraestructura de transporte”.

También en 2020 se formuló el documento CONPES 3982 de Política Nacional Logística, no solo con el fin de promover la intermodalidad y competitividad del sector, sino con el fin de disminuir emisiones que genera el transporte de carga convencional, a través de la promoción de los modos de transporte fluvial y férreo.

Eje: Territorios conectados y vitales

Mantenimiento de la Infraestructura vial de la red nacional no concesionada.

El Gobierno Nacional mediante el CONPES 3272 del 2004, estableció el programa “Corredores de mantenimiento integral” que contemplaba el mantenimiento periódico de 2000 km. Así mismo, a partir del año 2020 en el marco de la estrategia de reactivación lanzó los programas de obra pública “Concluir, concluir, concluir para la reactivación de las regiones”, el Programa Vías para la legalidad y la reactivación, visión 2030 y el Programa vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0, los cuales permiten consolidar la red



vial nacional, con el propósito de reactivar la economía del país, fortalecer la competitividad y afianzar la presencia del Estado a lo largo del territorio nacional. Estos son programas que contemplan en su gran mayoría intervenciones de mejoramiento (estructura de pavimento, obras de drenaje, corrección geométrica) y construcciones de segundas calzadas, con un enfoque marginal en mantenimiento.

Vías terciarias para el crecimiento agropecuario

Teniendo en cuenta las necesidades en cinco pilares: (i) inventarios; (ii) priorización; (iii) soluciones técnicas de intervención; (iv) cofinanciación nación-territorio; y (v) transparencia en contratación; el Gobierno nacional emite el CONPES 3857 de 2016 “Lineamientos de Política para la Gestión de la Red Terciaria”. Así mismo, en el año 2018 adopta mediante Resolución 3260 de 2018 del Ministerio de Transporte el Plan Nacional de Vías de Integración Regional (PNVIR), como herramienta orientadora que permite priorizar corredores de red vial terciaria con base en una matriz, la cual usa criterios técnicos, económicos, sociales y ambientales para definir los corredores estratégicos en esta red vial” (CONPES, 2021), lineamientos que han servido como base para la formulación de Programas como Colombia Rural, así como para los Planes viales departamentales y municipales.

Programa de Servicios Aéreos Esenciales para la conexión de los territorios

Actualmente se cuenta con la Resolución 03442 de 2016 a través de la cual la Aerocivil acogió la Metodología básica de apreciación de los Servicios Aéreos Esenciales (SAE), en donde se definieron los ocho criterios para valorar si una ruta se podía operar bajo el régimen de subvención de SAE. Con base en esta metodología, el Ministerio de Defensa, a través del Decreto 946 de 2016 definió las rutas sociales sujetas a subvención.

Así mismo, el Artículo 302 de la Ley 1955 de 2019 (Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022), indicó que la Aerocivil determinará las rutas y el Gobierno nacional las condiciones de estas subvenciones. No obstante, persiste la necesidad de conectar los territorios apartados del país, para lo cual es necesario permitir que actores privados puedan participar como operadores del Programa (SAE), bajo las rutas y criterios que el Estado determine, para que de esta manera se pueda diseñar una solución óptima desde el punto de vista costo/beneficio.

Eje: Fuentes de financiación sostenible



Evaluación temprana del esquema de contratación de los proyectos de infraestructura de transporte

Con la expedición de la ley 80 de 1993 “Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública” se establecieron los lineamientos para la contratación de obras pública, mientras que la ley 1508 de 2012 “Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público-Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones”, reguló las Asociaciones Público-Privadas. Sin embargo, es la Resolución 3656 de 2012, expedida por el Departamento Nacional de Planeación, el instrumento que incorporó el Comparador público Privado como la herramienta que permite definir el esquema de contratación adecuado para los proyectos, en fase de estructuración. De igual forma en el año 2021 la UPIT, en conjunto con la FDN, realizó el análisis de la herramienta metodológica del comparador público - privado con el fin de verificar su efectividad y proponer recomendaciones respecto de las etapas en que debería ser adelantado, teniendo como resultado que es necesario incluir una metodología de análisis del mejor esquema de contratación desde fases tempranas de la iniciativa.

Portafolio de fuentes de financiación sostenibles en el sector transporte

En Colombia, hasta la fecha, las innovaciones financieras han estado asociadas principalmente con las emisiones de bonos verdes. A febrero de 2022, las emisiones acumuladas de bonos verdes de entidades financieras y empresas alcanzaron cerca de \$2,2 billones. Adicionalmente, con el objetivo de promover el desarrollo de los mercados de capitales verdes colombianos, en 2021 la Nación adoptó el Marco de Referencia de Bonos Verdes y realiza la primera emisión de bonos verdes soberanos en el mercado local, por un monto de \$1,49 billones.

Estas emisiones tienen como objetivo contribuir a reducir la brecha de financiamiento público para el cumplimiento de las metas ambientales y promover el desarrollo del mercado de capitales local sostenible. Lo anterior, soportado en un portafolio diversificado de gastos verdes elegibles contemplados en el Presupuesto General de la Nación que prioriza la gestión sostenible y el saneamiento del agua, el transporte limpio, la protección de la biodiversidad, y la transición hacia energías renovables no convencionales en el contexto colombiano (Superintendencia Financiera de Colombia, 2022).

Adicionalmente, el país durante el año 2021, formuló estrategias y escenarios de discusión desde diferentes frentes públicos y privados como lo son: el Comité de Gestión Financiera del SISCLIMA, la Estrategia Nacional de Financiamiento Climático, el Protocolo Verde, el Task Force de Inversión Responsable, entre otros.



Cabe resaltar que el sector transporte no ha adoptado mecanismos de diversificación de fuentes de financiación asociados a mercados capitales verdes, de forma contundente, sin embargo, el (CONPES 4060, 2021) incluyó algunos incentivos para las concesiones que hagan uso de fuentes de financiación alternativas como bonos verdes, bonos de carbono o bonos de transición.

Aumento de tasas sobrevuelo sobre el territorio nacional

El Decreto 1294 de 2021 establece que es función de la Aerocivil fijar tasas y derechos, lo cual se realiza a través de resoluciones expedidas para cada año calendario. En este sentido, los criterios técnicos para la definición de la tarifa de sobrevuelos del país se pueden consultar en el AIP de Colombia (manual básico de Información Aeronáutica).

III. OBJETIVOS

Pilar: GOBERNANZA

Eje: Fortalecimiento institucional

Planeación de la Infraestructura de Transporte

- Planificar y Gestionar el Sector Transporte con enfoque intermodal y de transición energética.

Rediseño institucional del sector aéreo

- Adaptar la estructura institucional del sector de cara a los retos en materia de movilidad y conectividad.

Eje: Movilidad Inteligente

Consolidación de la Información del Sector Transporte

- Consolidar la información del sector transporte y de herramientas asociadas, contribuyendo a superar las barreras de interoperabilidad de los sistemas actuales, garantizando la disponibilidad de información actualizada, su obtención de manera inmediata, la armonización de diferentes fuentes y la realización de acuerdos de colaboración entre las entidades del sector.



Pilar: SOSTENIBILIDAD

Eje: Infraestructura resiliente

Planificación férrea - nuevas vías con especificaciones del siglo XXI como parte de un plan estratégico de desarrollo del modo.

- Evaluar la pertinencia de nuevas líneas con el fin de configurar la red férrea nacional.

Buenas prácticas y nuevas tecnologías, para promover la adaptación y resiliencia a los efectos derivados del cambio climático

- Promover la adaptación y resiliencia a los efectos derivados del cambio climático, en el ciclo de vida de la infraestructura de transporte, para cada uno de los modos de transporte.

Eje: Territorios conectados, vitales y sostenibles

Mantenimiento de la Infraestructura vial de la red nacional no concesionada.

- Garantizar el mantenimiento preventivo de la red vial no concesionada y una adecuada gestión de activos viales.

Vías terciarias para la conexión del territorio y el crecimiento agropecuario

- Mantener la inversión en mejoramiento y mantenimiento de infraestructura vial terciaria.

Programa de Servicios Aéreos Esenciales para la conexión de los territorios

- Facilitar la accesibilidad y conectividad aérea de las regiones/poblaciones más aisladas, a través de una solución eficiente desde el punto de vista costo/beneficio.

Eje: Fuentes de financiación sostenible

Evaluación temprana del esquema de contratación de los proyectos de infraestructura de transporte

- Fortalecer la evaluación de los esquemas de contratación de los proyectos de Infraestructura de Transporte.



Portafolio de fuentes de financiación sostenibles en el sector transporte

- Implementar fuentes de financiación de infraestructura alternativas y sostenibles, para lograr el desarrollo de los planes de infraestructura del Gobierno Nacional.

Aumento de tasas sobrevuelo sobre el territorio nacional

- Aumentar los ingresos para el modo aéreo, de cara a las necesidades de infraestructura para la atención de la demanda proyectada.

IV. ESTRATEGIA

Pilar: GOBERNANZA

Eje: Fortalecimiento institucional

Estrategia: Fortalecimiento de la Planeación de la Infraestructura de Transporte

- El Ministerio de Transporte y la UPIT deberán planificar y gestionar el sector con una visión de corredores intermodales apoyados por el desarrollo de la logística de carga y por la digitalización de procesos. Se deberá balancear el modo carretero con intervenciones eficientes de los modos férreo y fluvial. Esto exige una caracterización profunda de su alcance en el contexto intermodal y un desarrollo de los modelos contractuales para su ejecución. La infraestructura deberá ser resiliente a los impactos del cambio climático y el transporte deberá evolucionar a alternativas que reduzcan su huella de carbono. Por su parte, la regulación deberá definir estándares que ordenarán el desempeño y estimularán la modernización del transporte
- Promover alternativas de movilidad sin emisiones a partir de la priorización de infraestructura exclusiva para la movilidad peatonal y un transporte público urbano sostenible, mediante su descarbonización y alternativas de movilidad sin emisiones.
- Hacer las modificaciones normativas, para incorporar los lineamientos la logística urbana regional, pasos, accesos y tramos interurbanos en los instrumentos de ordenamiento territorial; de tal forma que se profundice en el diálogo entre ordenamiento territorial y redes nacionales para garantizar el cumplimiento de las normas de ordenamiento territorial, en especial la preservación de las reservas viales, entre otros temas relevantes de infraestructura de transporte. Los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) deben habilitar usos logísticos e infraestructura de conexión nacional.



Los empalmes entre modos de transporte, los accesos y la logística requieren coordinar usos del suelo y consideración en los contratos de concesión.

- Fortalecer la habilidad del Ministerio de Transporte de orientar sus entidades adscritas y a la UPIT para que juegue un papel relevante en la política sectorial, a través de la modificación del decreto de funciones de la UPIT y de estructura, con el fin de que sea la entidad encargada de la planeación de la infraestructura y los servicios de transporte y logística, del monitoreo de la eficiencia del sector y de la revisión de la pertinencia de incluir las iniciativas en el portafolio de proyectos de infraestructura intermodal de transporte; entre otras acciones.

Estrategia: Rediseño institucional del sector aéreo

- El Ministerio de Transporte modificará la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil de Colombia (UAEAC) para concentrarla en ser la autoridad rectora de aviación civil (AAC) del país, regulando y controlando a todos los participantes del sector. Se eliminarán funciones como prestador de servicios aeroportuarios, navegación aérea e investigador de accidentes.
- El Ministerio de Transporte, con apoyo de la UPIT y la Aerocivil deberá crear una nueva entidad técnica, adscrita al Ministerio de Transporte, que sea la responsable de todos los servicios de navegación aérea, incluyendo información aeronáutica, gestión de flujo de tráfico y las relacionadas con el control de tráfico aéreo.
- El Ministerio de Transporte, con apoyo de la UPIT y la Aerocivil deberá crear una nueva entidad técnica, adscrita al Ministerio de Transporte, que sea la responsable de la administración de infraestructura aeroportuaria.
- Se modificarán las funciones del Ministerio de Transporte para definirle la responsabilidad exclusiva en el ámbito de la definición de políticas aéreas y regulación económica del transporte aéreo.
- Crear una junta o comisión encargada de la investigación de accidentes autónoma e independiente de la UAEAC, los proveedores de servicios y del Ministerio de Transporte, que reporte a Presidencia de la República y con autonomía presupuestal, para adelantar las investigaciones de los accidentes que se presenten en el espacio aéreo colombiano o involucren a operadores con certificado de operación (AOC) expedido por la UAEAC.

Eje: Movilidad Inteligente

Estrategia: Consolidación de la Información del Sector Transporte



- El Ministerio de Transporte, con la coordinación técnica de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) y con el concurso de todas las entidades del sector productoras y usuarias de información, diseñará e implementará una Infraestructura de Datos Espaciales del Sector Transporte (IDET), compuesta por: servicios de información; procesos de gestión y captura, portal de mapas, datos abiertos, herramientas colaborativas y documentación basados en estándares y soportada en un espacio de coordinación interinstitucional para la gestión de información geográfica y alfanumérica.

Pilar: SOSTENIBILIDAD

Eje: Infraestructura resiliente

Estrategia: Planificación férrea - nuevas vías con especificaciones del siglo XXI como parte de un plan estratégico de desarrollo del modo.

- Realizar un estudio de Ingeniería de Perfil o de Prefactibilidad que identifique los principales corredores (posiblemente nuevos) para las líneas ferroviarias de altas especificaciones que garanticen la unión entre los principales puntos generadores de carga (puertos existentes y en proyecto, zonas industriales, zonas francas, zonas de acopio agrícola, minas, ciudades, etc.) con los principales atractores de carga (ciudades, puertos existentes y en proyecto, zonas industriales, zonas francas, zonas de acopio agrícola, etc.) con sistemas ferroviarios de alta eficiencia energética, ambiental y bajos costos de operación y mantenimiento, que hagan del sistema férreo en el país una alternativa para bajar costos de transporte de carga, disminuir los tiempos de viaje, generar puestos de trabajo dignos, aumentar la vida útil de las carreteras y disminuir las tasas de accidentalidad en las mismas, además de los beneficios sociales y ambientales que se derivan del uso de este sistema, logrando mejorar la competitividad del país en el ámbito internacional.

Estrategia: Buenas prácticas y nuevas tecnologías, para promover la adaptación y resiliencia a los efectos derivados del cambio climático

- Identificar buenas prácticas y nuevas tecnologías que permitan contrastar la incertidumbre por efectos asociados al cambio climático.
- Formular e implementar lineamientos para la adaptación al cambio climático para cada modo de transporte y durante el ciclo de vida de los proyectos.



Eje: Territorios conectados, vitales y sostenibles

Estrategia: Mantenimiento de la Infraestructura vial de la red nacional no concesionada.

- El INVIAS junto al DNP y el Ministerio de Hacienda gestionará la creación de un rubro presupuestal con el fin exclusivo de realizar las asignaciones presupuestales necesarias para la conservación y preservación de los activos viales de la nación.
- La UPIT en conjunto con personal técnico, financiero y jurídico del Ministerio de Transporte, el INVIAS, la ANI, el DNP, Firmas Consultoras Nacionales, Academia, y Gobiernos Territoriales elaborarán un plan de implementación que evalúe y valide objetivos, requerimientos y actividades para la puesta en marcha del sistema de gestión de activos de la red vial nacional.

Estrategia: Vías terciarias para el crecimiento agropecuario

- La UPIT en conjunto con el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías -INVIAS, estructurará los lineamientos que permitan la creación de un programa para el mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura vial terciaria donde se prioricen corredores que garanticen el derecho humano a la alimentación adecuada y la promoción de las exportaciones agropecuarias.

Estrategia: Programa de Servicios Aéreos Esenciales para la conexión de los territorios

- El Ministerio de Transporte con apoyo del Ministerio de Defensa, la UPIT, la Aerocivil y el DNP estructurará el Programa de Servicios Aéreos Esenciales, el cual tendrá como base que el Estado será quien define las rutas y las prioriza, además de establecer el nivel de servicio en términos de frecuencias, oferta de asientos por vuelo, tarifas, número de días máximos sin servicios, etc. Además, todas las aerolíneas podrán acceder a participar en el programa, bajo las condiciones de calidad que el Estado defina.

Eje: Fuentes de financiación sostenible

Estrategia: Evaluación temprana del esquema de contratación de los proyectos de infraestructura de transporte.

- El Gobierno Nacional a través de la UPIT deberá incorporar, en la etapa de estudios a nivel de prefactibilidad de los proyectos del sector transporte,



una metodología de evaluación temprana que permita definir la continuidad de las iniciativas de proyectos de importancia estratégica estableciendo el mejor esquema de contratación para el proyecto (Obra pública - APP)

- Se deberá realizar el ajuste normativo correspondiente, para que el uso de esta metodología se dé en fase de prefactibilidad y el resultado de la misma sea tenida en cuenta en la fase de estructuración de los proyectos.

Estrategia: Portafolio de fuentes de financiación sostenibles en el sector transporte

- La UPIT deberá planear y formular proyectos de infraestructura de transporte con altos estándares de sostenibilidad ambiental y financiera; y con lineamientos de adaptación al cambio climático, para acceder a fuentes de financiación alternativas.
- Diversificar el portafolio de fuentes de financiación para proyectos de infraestructura de transporte, a través de bonos verdes, bonos de carbono y bonos de transición.

Estrategia: Aumento de tasas sobrevuelo sobre el territorio nacional

- La Aerocivil realizará la revisión de la tarifa de sobrevuelo que pagan los operadores que sobrevuelan el país, teniendo el estudio realizado por la UPIT que contiene los lineamientos para la elaboración del “Plan Estratégico Aeroportuario 2050” y el AIP para Colombia definido por la OACI, con el fin de acercarla a la media regional para la garantizar la consecución de nuevos recursos, bajo un esquema que permita mantener su competitividad.

V. ARTICULADO

1) Modificar el Art. 304. de la Ley 1955 de 2019

Con el objetivo de reforzar el rol de la UPIT en el marco de las funciones del decreto 946 de 2014, se requiere incluir dentro del articulado del PND, como la entidad referente en materia de lineamientos para la implementación de fuentes de financiación de infraestructura, así:

“(…) ARTÍCULO 304. OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LA SOSTENIBILIDAD DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE. Para el financiamiento de la



infraestructura, las entidades del sector transporte podrán implementar estrategias de financiación, tales como enajenación directa de activos, cobro por derechos por uso de la infraestructura de los distintos modos de transporte de su competencia, **valor residual de concesiones, instrumentos de captura de valor del suelo, bonos verdes, bonos de transición y eficiencia energética, de acuerdo con los lineamientos que impartirá la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte.** Los recursos obtenidos se destinarán al sector transporte, previa incorporación presupuestal.

Con el mismo fin, el sector transporte podrá obtener ingresos a través de publicidad en la infraestructura o anexidades existentes, en los distintos modos de transporte propiedad de la Nación administrada por obra pública o concesión.

2) Regular la implementación una metodología de evaluación temprana en la etapa de prefactibilidad de los proyectos

La evaluación del esquema de contratación se realiza a través del Comparador Público Privado – CPP, después de surtir el proceso de estructuración de los proyectos. En esta evaluación se analiza la posibilidad de contar con participación del sector privado en conjunto con el sector público (APP) o si, por el contrario, se aporta mayor valor al proyecto si la modalidad de contratación es a través de obra pública. Esta evaluación se realiza a través de la comparación de los costos netos ajustados por riesgo en la modalidad de obra pública, con los costos netos asociados a la participación de un contratista privado en la construcción, financiamiento y gestión de la infraestructura a través de una APP, por esta razón se realiza en la etapa de estructuración una vez se cuente con información suficiente de los proyectos.

De acuerdo con el estudio de Fortalecimiento de la Participación Privada en Proyectos de Infraestructura de Transporte, realizado por la UPIT a través de la FDN, la forma de presentación de la información, las entidades competentes para presentarla y la oportunidad en la que pueden hacerlo, pueden generar una tendencia a corroborar una decisión que ya ha sido efectivamente tomada.

En ese sentido es necesario realizar un ajuste normativo, de modo que para el sector transporte, **desde la UPIT se incorpore una metodología de evaluación temprana que permita definir la continuidad de las iniciativas de proyectos de importancia estratégica que permita establecer el mejor esquema de contratación. Se propone que esta evaluación se realice dentro de la etapa de estudios a nivel de prefactibilidad de los proyectos.** Al efectuarse esta primera comparación en la etapa de prefactibilidad y en cabeza de una entidad no



ejecutora, sino responsable de la planeación sectorial (UPIT), se elimina el posible sesgo alrededor de los esquemas.

3) Rediseño institucional del modo aéreo

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) recomienda un marco institucional en el que idealmente las funciones de definición de políticas aéreas y relaciones internacionales, la de investigación de accidentes, y la de Autoridad de Aviación Civil, sean ejercidas por organismos independientes, mientras que la provisión de servicios tenga una visión de negocio, con el objetivo de lograr una mejora en cuanto a la calidad en la prestación del servicio, generando un esquema institucional esquematizado como se ilustró anteriormente.

Aunque el diseño actual del modo aéreo es funcional y en las auditorias de la Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) Colombia tiene un puntaje de 89.2%, el país tiene el reto de ajustar el modo aéreo de manera integral para adaptarse a las necesidades y al potencial mundial de tráfico de pasajeros, los cuales indican que en 2030 el país podría tener cerca de 70 millones de pasajeros y en 2050 120 millones de pasajeros.

Así pues, a partir de las recomendaciones de la consultoría de “Análisis de la eficiencia e institucionalidad en la ejecución de la infraestructura aeroportuaria “y el “Plan Estratégico Aeroportuario 2050” se proponen los siguientes ajustes:

- Modificar la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil de Colombia (UAEAC) para concentrarla en ser la autoridad rectora de aviación civil (AAC) del país, regulando y controlando a todos los participantes del sector. Eliminar funciones como prestador de servicios aeroportuarios, navegación aérea e investigador de accidentes.
- Crear una nueva entidad técnica, adscrita al Ministerio de Transporte, que sea la responsable de todos los servicios de navegación aérea, incluyendo información aeronáutica, gestión de flujo de tráfico y las relacionadas con el control de tráfico aéreo.
- Crear una nueva entidad técnica, adscrita al Ministerio de Transporte, que sea la responsable de la administración de infraestructura aeroportuaria.
- Modificar las funciones del Ministerio de Transporte para definirle su responsabilidad exclusiva en la definición de políticas aéreas y regulación económica del transporte aéreo.
- Crear una junta o comisión encargada de la investigación de accidentes autónoma e independiente de la UAEAC, los proveedores de servicios y del Ministerio de Transporte, que reporte a Vicepresidencia o Presidencia de la



República y con autonomía presupuestal para adelantar las investigaciones de los accidentes que se presenten en el espacio aéreo colombiano o involucren a operadores por certificado de operación (AOC) expedido por la UAEAC.

En este sentido, se propone la siguiente inclusión en el PND: ***El Ministerio de Transporte deberá proponer los ajustes institucionales necesarios en el modo aéreo, con el fin de contar con instituciones modernas y eficientes, que reflejen independencia técnica, funcional y financiera para atender las condiciones y proyecciones del modo.***

4) Programa de Servicios Aéreos Esenciales

En el Artículo 240 de la Ley 1753 de 2015 “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país” se estableció la posibilidad otorgar subvenciones a Satena S.A., a través del presupuesto del Ministerio de Defensa Nacional para la prestación del servicio público esencial de transporte aéreo en aquellas rutas sociales en las cuales Satena S.A. sea el único operador.

En este sentido, en el Decreto 946 de 2016 el Ministerio de Defensa definió las rutas sociales sujetas a subvención, las cuales, según la consultoría para la realización del Plan Estratégico Aeroportuario 2050 han aumentado llegando a 141 en 2019. De estas, SATENA opera bajo régimen de subvención 26 y 6 en competencia con otras aerolíneas. Mientras que 77 rutas son cubiertas por compañías de aerotaxis.

A partir de la revisión de experiencias internacionales, se ha identificado la necesidad de estructurar un Programa de Servicios Aéreos Esenciales que permita articular una Política de Estado que propenda por facilitar la accesibilidad de las regiones/poblaciones más aisladas y sea una solución óptima desde el punto de vista costo/beneficio. Así pues, los fundamentos del Programa deberían incluir, entre otros:

- El Estado define las rutas y las prioriza
- El Estado establece el nivel de servicio en términos de frecuencias, oferta de asientos por vuelo, tarifas, número de días máximos sin servicios, etc.
- Todas las aerolíneas podrán acceder a participar en el programa, bajo las condiciones de calidad que el Estado defina.



Así mismo, con el fin de mantener la estabilidad financiera del Programa de Servicios Aéreos Esenciales se hace necesario que las subvenciones de las rutas sociales se mantengan, de tal manera que se logre establecer los niveles de servicio en condiciones de calidad, sin que ello afecte a los pasajeros ni a las empresas prestadoras del servicio, por lo anterior considera pertinente:

Mantener y Modificar el ARTÍCULO 302. SUBVENCIONES RUTAS SOCIALES SATENA de la Ley 1955 de 2019. Modifíquese el artículo 240 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:

*Artículo 240. **Subvenciones rutas sociales.** Con el fin de promover la prestación del servicio de transporte aéreo en las regiones de difícil acceso y conectividad, el Gobierno nacional podrá otorgar subvenciones **al programa de rutas esenciales (SAE)**, a través del presupuesto del Ministerio de Defensa Nacional, para la prestación del servicio público esencial de transporte aéreo, en el marco del SAE.*

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, con el acompañamiento del Ministerio de Transporte y la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte, determinará las rutas del Programa de Servicios Aéreos Esenciales y el Gobierno nacional las condiciones de estas subvenciones, que en ningún caso podrán ser superiores al déficit que registren las empresas como resultado de atender las denominadas rutas sociales en las cuales opere de manera exclusiva.

Esta subvención tendrá una vigencia del 1 de enero al 31 de diciembre de cada anualidad y estará sujeta a la disponibilidad presupuestal del Ministerio de Defensa Nacional.

Parágrafo 1. Mientras se determina la entrada en operación del programa de Servicios Aéreos Esenciales (SAE), las subvenciones objeto del presente artículo, se mantendrán en los términos estipulados en el artículo 302 de la Ley 1955 de 2019, tal y como se fijaron en dicha Ley.

5) Aumento tasas de sobrevuelo

El país se enfrenta a la necesidad de buscar soluciones para aumentar su presupuesto de forma que pueda afrontarse la inversión que debe producirse en los próximos años, teniendo en cuenta el aumento de tráfico y los avances en desarrollos operacionales.

Por ello, se hace una revisión de las tasas por la provisión de servicios de navegación aérea, encontrando que la tarifa por sobrevuelo en Colombia es un



10% más baja que la media de otros países de la región, mientras que los niveles de tasas europeos, de Brasil y de Venezuela duplican o triplican la media regional, permitiendo mayores inversiones, desarrollos y mejor calidad de servicio. La tasa de sobrevuelo corresponde al valor cobrado por cada kilómetro recorrido en el espacio aéreo del país por una aeronave que efectúa un vuelo que no aterriza ni despegue de aeropuertos en Colombia.

Se debe aprovechar la posición privilegiada del país como conexión entre las regiones de Norteamérica, Centroamérica y Suramérica cuyos flujos de vuelos atraviesan en su mayoría el territorio colombiano. Por lo anterior se debe considerar este margen como una oportunidad para adaptar el sistema tarifario orientado a los servicios tal y como establece el Plan Estratégico Aeroportuario 2050.

El decreto 1294 de 2021 establece que es función de la UAEAC fijar tasa y derechos, lo cual se realiza a través de resoluciones expedidas para cada año calendario.

Por lo tanto, se propone un artículo en el PND, que establezca que ***la Aerocivil deberá actualizar las tarifas de sobrevuelo a un nivel óptimo y dentro de la media regional, manteniendo su competitividad, de tal forma que se permita aprovechar el potencial estratégico del país y que a su vez coadyuve en el aumento de ingresos para el modo, de cara a las necesidades de infraestructura para la atención de la demanda proyectada.***

6) Mantenimiento de la Infraestructura vial de la red nacional no concesionada.

“A través de una gestión de activos efectiva, los gobiernos pueden aumentar su viabilidad financiera, su capacidad crediticia y la confianza del público anticipando costos futuros, demostrando responsabilidad financiera sobre activos costosos y mejorando los procesos de rendición de cuentas y transparencia del gobierno” (Nations, 2021).

“Con frecuencia, como resultado del fuerte énfasis en activos ‘nuevos y brillantes’, se descuidan los activos antiguos, mientras que los nuevos se construyen sin establecer un marco de gestión de activos que apoye unos servicios esenciales confiables, inclusivos y sostenibles.” (Nations, 2021)

A pesar que el Gobierno Nacional a partir del año 2020 en el marco de la estrategia de reactivación lanzó el Programa de obra pública Concluir, concluir, concluir para la reactivación de las regiones, el Programa Vías para la legalidad y la reactivación,



visión 2030 y el Programa vías para la conexión de territorios, el crecimiento sostenible y la reactivación 2.0, que permiten consolidar la red vial nacional, con el propósito de reactivar la economía del país, fortalecer la competitividad y afianzar la presencia del Estado a lo largo del territorio nacional, son programas que contemplan en su gran mayoría intervenciones de mejoramiento (estructura de pavimento, obras de drenaje, corrección geométrica) y construcciones de segundas calzadas y no de mantenimiento como si se estableció dentro del programa “Corredores de mantenimiento integral” del CONPES 3272 del 2004⁵

Por lo que surge la necesidad de realizar inversiones desde el Presupuesto General de la Nación que den viabilidad a un plan de implementación de gestión de activos viales y en consecuencia al adecuado mantenimiento de la infraestructura vial de la red primaria no concesionada del país, con el fin de garantizar una asignación continua de recursos para la prevención y conservación como una política de Estado.

Con el propósito de atender las necesidades previamente descritas, se presentan los siguientes planteamientos a ser considerados dentro del Plan Nacional de Desarrollo:

RUBRO PRESUPUESTAL EXCLUSIVO PARA EL MANTENIMIENTO DE LA RED VIAL NACIONAL NO CONCESIONADA. *Para la promoción del adecuado mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura vial no concesionada del país y la adecuada gestión de los activos viales, el INVIAS junto al DNP y el Ministerio de Hacienda gestionará la creación de un rubro presupuestal exclusivo con el fin de realizar las asignaciones presupuestales necesarias para la conservación y preservación de los activos viales de la nación.*

PLAN DE IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMA DE GESTIÓN DE ACTIVOS DE LA RED VIAL NACIONAL. *Con el propósito de contar con objetivos, componentes, recursos, financiación y programación de un sistema de gestión de activos para la red vial nacional, la UPIT en conjunto con personal técnico, financiero y jurídico del Ministerio de Transporte, el INVIAS, la ANI, el DNP, Firms Consultoras Nacionales, Academia, y Gobiernos Territoriales elaboraran un plan de implementación que evalúe y valide objetivos, requerimientos y actividades para la puesta en marcha del sistema de gestión de activos de la red vial nacional.*

Parágrafo 1. *Con el objetivo de mejorar la condición del patrimonio vial y como guía para que las inversiones tiendan a mantener y recuperar ese patrimonio, el INVIAS*

⁵ POLÍTICA INTEGRAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL



deberá realizar cada tres años la evaluación superficial y estructural de la red vial nacional no concesionada.

7) Regulación de incentivos para la implementación de infraestructura logística (ILE/ILA)

En el marco de la promoción de la intermodalidad es fundamental generar nodos de interconexión eficiente entre los distintos modos de transporte que interfieren en la cadena logística. Estos nodos mejoran los índices de calidad de la infraestructura, mejoran las condiciones de operación de cada modo de transporte y reduce los costos generalizados de la cadena logística. Vale la pena destacar que la eficiencia del transporte intermodal no solo depende de disponer de infraestructura logística física sino también de su adecuada gestión, que debe estar asociada a las particularidades de la carga, a las dinámicas del sector privado y del mercado en general.

En ese sentido, es necesario propiciar el trabajo conjunto entre el sector privado y el sector público para la implementación de infraestructuras logísticas. La participación privada tiene un papel importante en el desarrollo y gestión de esa infraestructura para atender las necesidades de transporte de manera asertiva, en coherencia con las necesidades del sector. Adicionalmente el capital privado facilita el uso e implementación de mejores mecanismos y tecnologías en los procesos logísticos, así como el fortalecimiento y facilitación de comercio internacional. En contraste, el sector público debe generar los marcos de política, normativos y regulatorios para que los generadores de carga participen de manera activa en la cadena logística, como inversionistas y gestores de las plataformas logísticas.

En consecuencia, y ante la ausencia de incentivos para el sector privado, que impulsen la implementación de infraestructuras logísticas, existe la necesidad de **generar y regular incentivos que hagan atractiva la infraestructura logística para inversionistas privados, con el fin de facilitar el desarrollo de la red de transporte intermodal.**