



Transporte



Informe al
Congreso del
Sector Transporte

2024-2025



María Fernanda Rojas Mantilla

Ministra de Transporte

Liliana María Ospina Arias

Viceministra de Infraestructura

Lina María Margarita Huari Mateus

Viceministra de Transporte

Stephanie Dayan Britton Nieto

Secretario General

Luis Alejandro Zambrano Ruiz

Director de Transporte y Tránsito

Liliana Bohórquez Avendaño

Director de Infraestructura

Lina María Rojas Ospina

Jefe Oficina Asesora de Planeación

Francisco Julio Taborda Ocampo

Jefe Oficina Asesora Jurídica

Alba Yaneth Varón Torres

Jefe Oficina de Regulación Económica.

Ana María Hernández Quirós

Jefe Oficina de Control Interno



ENTIDADES ADSCRITAS

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI

Francisco Ospina Ramírez

Presidente

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS

Alexandra Reyes Gómez

Directora General

UNIDAD DE PLANEACION DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE - UPIT

Martha Constanza Coronado Fajardo

Director General

UNIDAD ESPECIAL ADMINISTRATIVA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL

Brigadier General (RA) José Henry Pinto Rodríguez

Director General

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL – ANSV

Mariantonia Tabares Pulgarín

Directora General

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE – SUPERTRANSPORTE

Alfredo Enrique Piñeres Olave

Superintendente

OTRAS ENTIDADES RELACIONADAS CON EL SECTOR

CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL RÍO GRANDE DE LA MAGDALENA – CORMAGDALENA

Álvaro José Redondo Castillo

Director Ejecutivo



DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LA POLICÍA NACIONAL

Coronel Claudia Susana Blanco Romero

Director

I.



I. INTRODUCCIÓN

Desde el inicio de este gobierno, el sector transporte ha puesto en el centro a las personas, priorizando la calidad de vida de las regiones más apartadas. El Plan Nacional de Desarrollo “Colombia Potencia Mundial de la Vida” definió una ruta de transporte con justicia social, económica y ambiental, enfocada en conectividad, movilidad urbana y competitividad.

Entre los programas estratégicos destacan: la reactivación férrea de carga y pasajeros, los Caminos Comunitarios de la Paz Total, la modernización de terminales y corredores fluviales, la navegabilidad de ríos, el dragado de canales, la mejora vial y la expansión aeroportuaria.

Un hito clave es la primera APP férrea del país (corredor La Dorada–Chiriguaná), con una inversión de \$3,4 billones, que ha triplicado la demanda y abre paso a proyectos como la conexión Bogotá–Belencito, el corredor del Pacífico, Villavicencio–Puerto Gaitán y el canal interoceánico de Cupica. Estas iniciativas buscan mayor eficiencia logística y reducción de costos hasta en un 26%.

Se ha avanzado en:

- Vías comunitarias rurales.
- Construcción y mejoramiento de muelles para territorios anfibios.
- Aeródromos en zonas de difícil acceso para impulsar el turismo.
- Tecnología para seguridad vial y prevención de siniestros.
- Diálogo nacional con comunidades y sectores para priorizar proyectos.

El sector avanza hacia la intermodalidad y la movilidad sostenible, con eficiencia energética, descarbonización y transporte de bajas y cero emisiones.



En síntesis, el transporte se consolida como motor de conectividad, productividad y bienestar para la ciudadanía.

II. Seguridad humana y justicia social

1. Infraestructura eficiente para la alimentación

En el marco de la seguridad alimentaria, y con el fin de continuar mejorando la red de infraestructura mediante las instalaciones portuarias (muelles, embarcaderos y terminales) con actividades de construcción, rehabilitación y mantenimiento para mejorar la conectividad de las regiones más alejada y así generar la adecuada conectividad entre los insumos, centros de producción, acopios y distribución de los alimentos.

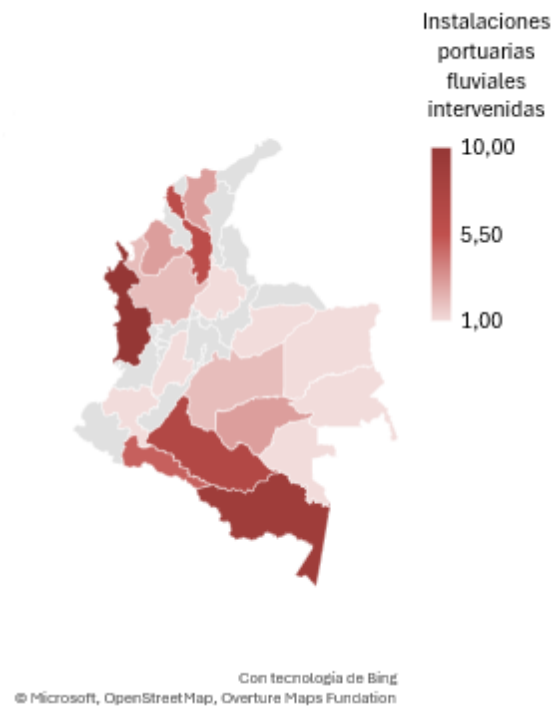
En lo correspondiente a 2024, se han intervenido 35 instalaciones nuevas portuarias fluviales, con lo cual se llegó a 47 en total, cifra que significa un avance superior al 100% con respecto a la meta de la vigencia (37), y del 33,33 % respecto a la meta del cuatrienio (117). Mejorando así la conectividad fluvial del territorio, garantizando un transporte fluvial seguro no solo para pasajeros, sino también para el transporte de mercancías; así como la promoción de las diferentes actividades entorno al río como la pesca y el turismo, generando un impacto en el desarrollo de la economía local.

En cuanto a la desagregación territorial en los siguientes departamentos se intervinieron las 47 instalaciones: Antioquia (2); Bolívar (4); Caquetá (6); Cauca (1); Chocó (8); Magdalena (3); Meta (2); Santander (1); Tolima (1); Putumayo (5); Amazonas (9); Guainía (1); Guaviare (3); Vichada (1).

En lo corrido de 2025, se han intervenido 10 instalaciones portuarias distribuidas de la siguiente manera: (1) Un muelle en Cartagena del Chaira, Caquetá; (1) Un muelle en San Pablo, Bolívar; (3) Tres muelles en Montería, Córdoba; (2) dos muelles en el Departamento de Chocó para las comunidades de la Unión y Puerto Meluk; y (3) tres muelles fluviales en Cantagallo, Bolívar, Carurú, 5 Vaupés, y Orocué, Casanare; logrando un avance de 57 muelles.

Departamento	Instalaciones portuarias fluviales intervenidas
Chocó	10
Amazonas	9
Caquetá	7
Bolívar	6
Putumayo	5
Córdoba	3
Guaviare	3
Magdalena	3
Antioquia	2
Meta	2
Casanare	1
Cauca	1
Guainía	1
Santander	1
Tolima	1
Vaupés	1
Vichada	1
TOTAL	57

Mapa 3-3 Instalaciones portuarias fluviales intervenidas, 2025



Fuente: DNP, Sinergia- Ministerio de Transporte.



III. Transformación productiva, internacionalización y acción climática

Transporte sostenible

En este escenario, durante 2024 y lo corrido de 2025, se mantuvo el apoyo técnico y normativo para el despliegue de sistemas de carga eléctrica, se financiaron estudios para la expansión de redes en ciudades intermedias, y se avanzó en los convenios intersectoriales para el escalamiento de flotas eléctricas, especialmente en el Caribe y el Pacífico. Además, se trabajó en coordinación con el sector de ciencia y tecnología para desarrollar capacidades nacionales en la fabricación de baterías y componentes para vehículos eléctricos, alineando así la transición energética con la reindustrialización verde.

El Gobierno nacional viene trabajando en la reducción de las emisiones de CO2 mediante la implementación, seguimiento y reporte de las acciones nacionales establecidas en la Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC), así como en el cumplimiento de la Ley 2169 de 2021 o ley de acción climática; además, del desarrollo proyectos que contribuyen a disminuir las emisiones producidas por el sector transporte, esto con el objetivo de continuar con el apoyo en la lucha contra el cambio climático,

Por lo que a junio de 2024 se mitigaron 598.233 toneladas de CO2 mediante la incorporación de: 1) vehículos eléctricos de las siguientes clases: taxi (4); vehículos de pasajeros (1); vehículos (2.192); camiones ligeros (161); vehículos oficiales (3); 2) modernización de transportes de carga: camiones (240) y tractocamiones (160); 3) toneladas transportadas mediante modo fluvial (1.484.483) toneladas de carga; y 4) toneladas transportadas en modo férreo (79.495) toneladas de carga; logrando un avance del cuatrienio de 18,34%.



Transporte

De igual forma, con el fin de mejorar la eficiencia energética del sector aportando a la reducción de emisiones de CO2. con corte a abril de 2025 en el cumplimiento del programa de modernización se desintegraron 282 vehículos y se renovaron 15 vehículos de carga pesada; en cuanto a la movilidad eléctrica se Introdujo 1.409 vehículos; en lo referente a la navegabilidad Rio Magdalena transportó 306.691 toneladas de carga.

Así mismo, se hizo la publicación el Decreto 0402 de 2025 que reglamenta el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB), el cual permite alinear la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con su línea de promoción y fomento a modos activos.



IV. Convergencia regional

Vías comunitarias para la Paz Total

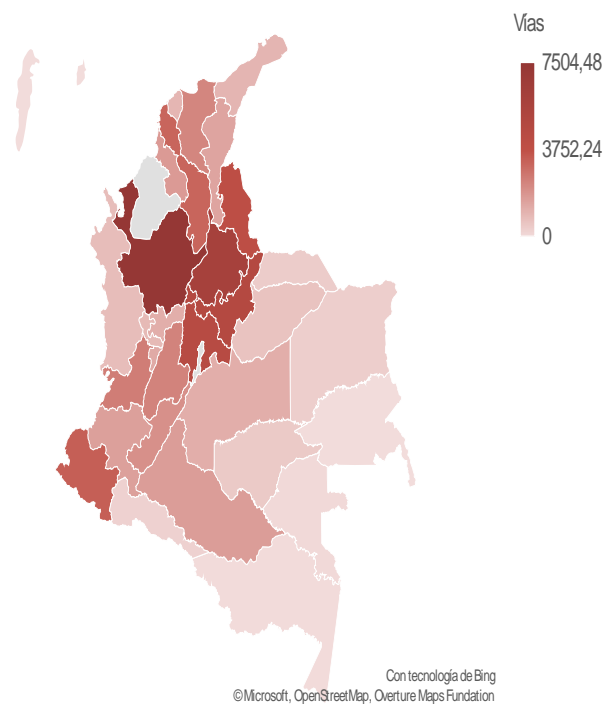
Con el propósito de mejorar la conectividad del país y fomentar el desarrollo económico y social, el gobierno viene adelantando programas para la atención de las vías, mediante la rehabilitación, construcción y mantenimiento de las carreteras en las zonas rurales y de difícil acceso. Lo cual ha permitido la generación de empleo local y el fomento de la participación de las comunidades; buscando así reducir las brechas de acceso, fortalecer el desarrollo territorial y contribuir y mejorar las infraestructuras de transporte.

Para 2024, se obtuvo un avance de 7.162,37 km, longitud que significa un avance del 87,97 % en la meta 2024 (8.142 km). Para un total en el cuatrienio de 62.402,37 km incluida la línea base de (55.240 km) de red vial terciaria, secundaria y caminos ancestrales intervenidos mediante actividades de mejoramiento, mantenimiento y rehabilitación. El logro se obtuvo con la continuación de programas como Caminos Comunitarios de la Paz Total, Colombia Rural y Conectar Territorios. Este cumplimiento, representa un avance del 21,64 % en la meta cuatrienal (88,342 km). Los departamentos con mayor participación fueron Antioquia con 7.451,44 km, Santander con 6.022,95 km y Boyacá con 4.773,82 km.

En lo corrido de 2025, se registra un avance de 410,54km, y un acumulado a la fecha de 62.812,91 km incluida la línea base de (55.240 km). Mediante los siguientes programas: Caminos comunitarios de la Paz Total: 377,46 km, Colombia rural: 267,91 km, Obras por impuestos: 258,88 km, Vías para la legalidad: 252,03 km, Reactivación 2.0: 252,13 km, Concluir: 254,05 km, Colombia Avanza: 251,83 km, Conectar territorios: 259,02 km. Y una inversión de \$1.3 billones de pesos en los diferentes convenios interadministrativos. A nivel departamental, se presentan los siguientes avances:

Mapa. Vías regionales y caminos ancestrales, 2025 (abril)

Departamento	Dato departamental
Antioquia	7504,48
Santander	6024,44
Boyacá	4775,82
Cundinamarca	4518,74
Norte De Santander	4027,55
Córdoba	3600,5
Nariño	3348,39
Bolívar	3186,19
Valle Del Cauca	2537,32
Tolima	2397,29
Magdalena	2317,52
Huila	2028,78
Sucre	1760,07
Caquetá	1693,94
Cauca	1621,14
Cesar	1496,41
Quindío	1337,41
Meta	1235,3
Caldas	1230,62
La Guajira	1042,64
Atlántico	1010,47
Risaralda	920,86
Chocó	820,16
Casanare	671,83
Guaviare	494,03
Arauca	438,22
Vichada	370,82
Putumayo	287,13
Vaupés	86,69
Amazonas	16,39
Guainía	7,12
Archipiélago De San Andrés. Providencia Y Santa Catalina	4,65
Total general	62812,92



Fuente: DNP, Sinergia – Instituto Nacional de Vías - INVÍAS



Adicionalmente frente a las prioridades de gobierno en las que el presidente busca dejar un legado significativo al país, enfocándose en temas de vital importancia de acuerdo con su programa de gobierno y el Plan Nacional de Desarrollo (PND). Para el sector transporte, se definieron otras metas monitoreadas por DAPRE como son:

- 2.000 convenios solidarios firmados con las JAC o comunidades étnicas en zona de influencia – INVIAS

Esta meta está cumplida en 109% ya que se han firmado un total de 2.181 convenios a 2024, con estos actores. A pesar de este importante avance, son necesarios recursos adicionales para poder avanzar la meta de plan de desarrollo de llegar a 33.102 km de vías comunitarias y caminos ancestrales intervenidos.

- 12.361 kilómetros del inventario de la red vial terciaria en municipios PDET elaborado

El avance en esta meta, a corte de 30 de abril de 2025, es de 9.102 km inventariados lo que corresponde con un 73,63% de la meta del cuatrienio. El cumplimiento de la meta requiere la asignación de recursos adicionales para el Viceministerio de Infraestructura del Ministerio de Transporte

Transporte eficiente para la conectividad

Los esquemas de transporte juegan un papel clave en la mejora de la conectividad y la integración de las regiones, por lo que la inversión en varios corredores ha permitido el mantenimiento y rehabilitación de 1.159 km de vías primarias no concesionadas en el 2024, superando en 106 p. p. la meta anual. En el cuatrienio se lleva un total de 6.217,49 km incluyendo la línea base de (5.058 km). Los tres departamentos con mayor número de proyectos de carreteras no concesionadas mantenidas y rehabilitadas son Santander (1.047,20 km), Norte de Santander (911,59 km) y Valle del Cauca (846,24 km). Así se superó la meta cuatrienal (6.054 km). Las actividades de mantenimiento y rehabilitación se destacan en un modelo de operación de atención de los corredores mediante el Programa de gestión vial



integral, y contratos de mejoramiento que incluyen dentro de su alcance el mantenimiento de los corredores.

En lo corrido de 2025, se reporta un avance acumulado a la fecha de 6.393,84 km, registradas en vías primarias en proyectos de la Red nacional de carreteras no concesionadas logrando un avance en el período de 176,35 km. los departamentos con vías primarias no concesionadas rehabilitadas y mantenidas son: Antioquia (143,75 km), Bolívar (155,30 km), Boyacá (458,33 km), Caldas (12,16 km), Caquetá (17,08 km), Cauca (322,98 km), Cesar (568,69 km), Córdoba (106,40km), Chocó (56,50 km), Cundinamarca (301,84 km), Huila (41,20 km), La Guajira (52,08 km), Magdalena (42,77 km), Guaviare, Meta (347,93 km), Nariño (53,29 km), Norte de Santander (941,59 km), Quindío (106,84 km), Risaralda (290,25 km), Santander (1.070,21), Sucre (44,13 km), Tolima (87,12 km), Valle del Cauca (846,88 km), Arauca (19,54 km), Casanare (15,03 km), Putumayo (107,08 km), archipiélago de San Andrés y Providencia y Santa Catalina (2,34 km), Amazonas (0,02 km), Guaviare (86,51 km) y Vichada (96 km).

Con corte a abril de 2025, se logró un avance en vías primarias no concesionadas en los diferentes programas así:

Tabla Avance en vías primarias no concesionadas por programas

Programa	Avance en vías primaras no concesionadas
Legalidad	108,38 km
Reactivación 2.0	0,52 km
Colombia Avanza	11,12 km
Equidad	0,30 km
Gestión Vial Integral	31,05 km
Otros proyectos de la Red Vial no concesionada	24,98 km

Fuente: DNP, Sinergia – Instituto Nacional de Vías - INVÍAS -



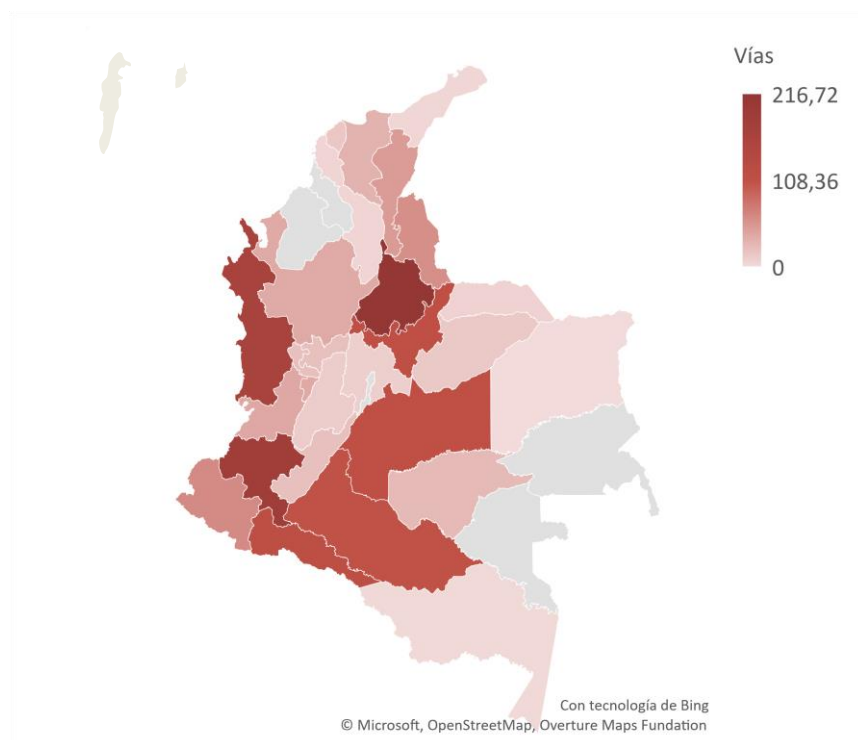
Se continua con un avance acumulado en la ejecución de rehabilitación en 339,15 km y el mantenimiento periódico en 6.054,70 km en los proyectos de la Red nacional de carreteras no concesionadas, lo que representa un total de 6.393,84 km. Los factores que han incidido en el cumplimiento del indicador corresponden a un modelo de operación de atención de los corredores mediante el programa de gestión vial integral, y contratos de mejoramiento que incluyen dentro de su alcance el mantenimiento de los corredores.

Igualmente, en 2024, se mejoraron 254,39 km, distancia que supera en 33 p. p. la meta anual. En el cuatrienio se lleva un total de 1.530,39 km de vías primarias de la Red Nacional de Carreteras No Concesionadas, incluida la línea base de 1.276 km, y un cumplimiento del 63,28 % en la meta cuatrienal de 1.678 km. Las vías regionales y los caminos ancestrales buscan mejorar la conectividad en zonas apartadas del país, de la mano con las organizaciones de acción comunal, las cuales son esenciales para mejorar la conectividad, impulsar el desarrollo local y garantizar la movilidad de las comunidades y de la población en general.

Al mes de abril de 2025, se han mejorado 29,12 km, para un acumulado de 1.559,51 km en vías primarias no concesionadas, con base en los proyectos que se encuentran en ejecución. Lo que muestra un cumplimiento 70,53 % para el cuatrienio.

Mapa Vías primarias no concesionadas mejoradas, 2025 (abril).

Departamento	Dato departamental
Santander	216,72
Cauca	187,1
Chocó	166,15
Putumayo	114,43
Boyacá	108,62
Meta	108,1
Caquetá	106,72
Córdoba	68,82
Nariño	62,58
Norte De Santander	59,21
Cesar	49,33
Valle Del Cauca	40,11
Quindío	39,57
Antioquia	38,29
Magdalena	31,62
Guaviare	26,44
Caldas	21,44
Risaralda	21
Huila	20,62
Atlántico	16,04
Casanare	14,91
Tolima	11,62
Cundinamarca	9,98
Arauca	7,38
Bolívar	5,15
La Guajira	4,19
Amazonas	2,59
Vichada	0,77
Total General	1559,5



Fuente: DNP, Sinergia – Instituto Nacional de Vías - INVÍAS



De igual manera, con el objetivo de impulsar la competitividad regional y mejorar el acceso a los territorios mediante el transporte aéreo, férreo y marítimo; el Gobierno ha fortalecido la operación de SATENA, con la puesta en marcha de 13 rutas de Servicio Aéreo Esencial (SAE), con un aumento en 29 p.p. para la vigencia 2024 y un acumulado 62 rutas incluyendo la línea base de (31 rutas), para un avance del cuatrienio es de 64,58 % (79 rutas SAE). Se destacan las rutas entre: Bahía Solano – Quibdó; Medellín – Condoto; Villavicencio – San José; Villavicencio – Arauca; Timbiquí – Popayán; Popayán – Guapi; Cali – Neiva, Timbiquí, Bahía Solano, Condoto - Niqui, San Vicente; Florencia - Araraucara -Leticia.

Entre 2023 y marzo de 2025, entraron en operación 34 nuevas rutas del SAE, alcanzando un total de 65 rutas activas al incluir la línea base. Allí se han entregado tres nuevas rutas: Quibdó – Bajo Baudó; Cúcuta – Ocaña; Medellín – Ocaña. Reforzando así, el sistema de transporte aéreo y consolidándolo como una alternativa de movilidad para conectar a la Colombia profunda y apartada.

En cuanto a la entrega efectiva de pistas, se viene avanzando en la materialización de 6 aeropuertos priorizados: En Cumaribo y La Primavera (Grupo 1) se verificaron condiciones de maquinaria y se evidencian avances de obra del 8,66 % y 8,01 %, respectivamente. En Bahía Solano y Bajo Baudó (Grupo 2) se coordinó el inicio de labores con la firma BICIS 8, encargada de la construcción. Asimismo, se desarrolló una mesa de articulación interinstitucional en la Aerocivil para el aeródromo de Magüi Payán (Grupo 3), con participación del Ejército Nacional y la interventoría, consolidando esfuerzos para fortalecer la conectividad en regiones apartadas.

Para el caso del Aeropuerto de Tibú, Norte De Santander en el mes de abril se suscribió convenio con ASOJUNTAS para mantenimiento lado aire y lado tierra. El valor del contrato es de \$711.263.713 El porcentaje de ejecución está en un 34 %.

Con el fin de garantizar la seguridad y la eficiencia del transporte marítimo, el cual es fundamental para el desarrollo económico la generación de ventajas



competitivas y el mejoramiento de las acciones para la integración territorial, para lo corrido de 2024 se culminó el dragado de rehabilitación y adecuación al canal de acceso al Puerto de Tumaco – Nariño, con aportes de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD) y la supervisión del Instituto Nacional de Vías, para un total de (13) canales, logrando un incremento de 50 p.p. respecto a lo programado (12) y del 75 % en la meta cuatrienal (14).

De igual manera, se continuó con las actividades de dragado en los frentes de la Boca Matuntugo, Boca el Roto y Coquito, desembocadura del río Atrato. A 30 de marzo de 2025, se reporta avance del 91 %, en el desarrollo de los estudios y diseños para el dragado de profundización del canal de acceso al puerto de Buenaventura-Valle del Cauca.

Finalmente, con el fin de mejorar y modernizar la infraestructura ferroviaria y así poder potenciar modos de transporte más eficientes y amigables con el medio ambiente, el gobierno del cambio para la vigencia 2025 adjudicó la APP y el contrato de concesión Dorada – Chiriguaná adjudicando así 525,45 km de red férrea, para un avance del 100,85 % en la meta 2025 (521 km) y del 28,92 % de la meta cuatrienal (1.817 km).

El comportamiento de los costos logísticos sobre las ventas juega un papel fundamental en la competitividad del país, estos se miden a través de la Encuesta Nacional Logística (ENL). La ENL, es un instrumento de captura y generación de información que mide el desempeño logístico del país.

En el 2023, se realizó el lanzamiento y socialización de los resultados de la ENL 2022, cuyo resultado de costo logístico como porcentaje de las ventas fue de 17,9 %, el componente de transporte fue el de mayor participación 35,9 %, seguido por inventarios 25,5 % y almacenamiento 25,1 %, cifras que podrían estar relacionadas con las dificultades en el transporte sufridas en el país en el año 2021, producto del impacto de la pandemia. Es importante tener en cuenta que la ENL se realiza cada dos años, los últimos resultados socializados corresponden al año



2020.

La Encuesta Nacional Logística (ENL) es un instrumento de captura y generación de información a través del cual se mide el desempeño logístico del país, sirviendo como insumo para la toma de decisiones, tanto en política pública como del sector privado, enfocadas en mejorar la infraestructura y los servicios de transporte, almacenamiento, comercio exterior y demás operaciones del sector logístico. Esta encuesta es llevada a cabo por el DNP cada dos años y de manera general, mide aspectos de la logística, relacionados con: el costo logístico empresarial, el nivel de tercerización de servicios logísticos, prospectiva en servicios logísticos, y desempeño logístico regional.

La medición se realiza a nivel nacional, y de manera desagregada por tamaños empresariales, actividades económicas, y regiones logísticas. En la edición más reciente, de 2022 que contó con la participación de 4021 empresas, se realizó la medición del desempeño de las operaciones de comercio exterior mediante un análisis complementario basado en el levantamiento de información primaria de los costos logísticos en operaciones de exportación e importación en los principales nodos logísticos del país.

El principal indicador de la encuesta, El costo logístico, es calculado como la razón entre el costo de las actividades logísticas de una empresa sobre el total de sus ventas en un periodo de tiempo (anual en esta encuesta). En la ENL 2022, el costo logístico nacional se ubicó en 17,9 %, por encima de la meta de 12,9% definida en la Política Nacional Logística para ese mismo año (Documento CONPES 3982).

Durante el mes de abril de 2025 se adelantaron un total de 398 encuestas efectivas, alcanzando un acumulado de 1.885 encuestas. Las encuestas adelantadas fueron generadas de acuerdo con las regiones logísticas y tamaños de empresa. Así mismo, el consultor remitió la versión final del Informe Parcial de avance del Producto No 3, en cumplimiento a lo estipulado en el Contrato. Mencionado Informe fue validado y aceptado por parte del Comité Técnico de Seguimiento



Adicionalmente frente a las prioridades de gobierno en las que el presidente busca dejar un legado significativo al país, enfocándose en temas de vital importancia de acuerdo con su programa de gobierno y el Plan Nacional de Desarrollo (PND). Para el sector transporte, se definieron otras metas monitoreadas por DAPRE como son:

- 14 aeropuertos sociales mejorados en su infraestructura física (pistas)

Si bien la meta tiene avance, en cuanto a entrega efectiva de pistas de 0%, por diferentes dificultades logísticas y de concertación con actores locales, se viene avanzando en la materialización de estos proyectos.

De los 6 aeropuertos priorizados se cuenta con la siguiente información:

Grupo N. 1 (La Primavera y Cumaribo).

Se desarrolló en abril comisión por parte de ENTerritorio S.A. y Ejército Nacional – COING a los aeródromos de Cumaribo y La Primavera. Lo anterior con el fin de verificar condiciones de la maquinaria con la que cuentan actualmente en los aeródromos. Avance de obras en estos aeródromos: Cumaribo registra un avance de 8,66% mientras que La Primavera registra un avance del 8,01%.

Grupo N. 2 (Bajo Baudó y Bahía Solano).

Se realizó visita técnica de Aerocivil con ENTerritorio S.A. y unidades ejecutoras al aeródromo de Bahía Solano para coordinación de labores de obra e inspección logística en sitio. También se hizo una reunión de engranaje entre ENTerritorio y Coing, dado que se cambió la unidad ejecutora del aeródromo de Bahía Solano. Es decir, ya el proceso constructivo no lo hará el BICON 52 que tiene sede en Ipiales, sino el BICIS 8, que tiene sede en Montenegro – Quindío.



Grupo N. 3 (Magüi Payán y Barrancominas).

Se realiza mesa de trabajo presencial de engranaje en instalaciones de la Aerocivil entre Aerocivil, Ejército Nacional – COING y la interventoría contratada para el aeródromo de Maguí Payán.

Para otros aeródromos con avances se tienen los siguientes datos:

Para el mes de abril se avanzó en reuniones con el DNP con el fin de establecer un cronograma para el inicio de aprobación de los tramites asociados al CONPES ASAES, el cual contiene los aeródromos de Alta Guajira, San José del Guaviare, Timbiquí, López de Micay y otros. Se inicio con la justificación de ampliación de horizonte para los proyectos de inversión asociados a los aeródromos mencionados. El DNP nos remitió la estructura general para el CONPES de ASAES y al interior de la Aerocivil se desarrolla el documento para posterior mesa de trabajo el 7 de mayo.

Se estructura las vigencias futuras que requieren los aeródromos (Sabana torres, Málaga, Araracuara y La Pedrera) y el traslado presupuestal que requieren para el apalancamiento de las obras.

Para el caso del Aeropuerto de Tibú en el mes de abril se suscribió convenio con ASOJUNTAS para mantenimiento lado aire y lado tierra: Contrato: 25000665 H3 Objeto: Aunar esfuerzos para realizar el mantenimiento de la infraestructura lado aire y lado tierra del Aeródromo de Tibú, Norte De Santander. El valor del contrato es de \$711.263.713 e inició el 16 de abril de 2025. Debe terminar el 15 de agosto de esta vigencia. El porcentaje de ejecución está en un 34%.

V. PUEBLOS Y COMUNIDADES ÉTNICAS

Compromisos con Comunidades Étnicas

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

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

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

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

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

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

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

Compromisos

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

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

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



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

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

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

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