



06-08-2026

Bogotá, D. C.,
Honorable Senador
HONORIO MIGUEL HENRÍQUEZ PINEDO
Presidente del Congreso de la República
Presidente del Senado de la República
honorio.henriquez@senado.gov.co.
Capitolio Nacional
Bogotá, D. C.

Asunto: Presentación del Informe al Congreso del sector transporte, vigencia 2025–2026

Respetado señor Presidente:

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 208 de la Constitución Política y en el artículo 254 de la Ley 5.ª de 1992, nos permitimos presentar al Congreso de la República el Informe de Gestión del Sector Transporte correspondiente al periodo comprendido entre junio de 2025 y junio de 2026. Estas disposiciones establecen que los ministros y directores de departamentos administrativos deben presentar, dentro de los primeros quince días de cada legislatura, un informe sobre el estado de los asuntos a su cargo y las reformas que estimen pertinentes.

El documento adjunto consolida los principales avances y resultados alcanzados por el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas y vinculadas, así como las dificultades, los riesgos, los retos y los asuntos que requieren continuidad. En particular, presenta el balance de la gestión adelantada en materia de infraestructura y conectividad intermodal; movilidad sostenible y segura; inspección, vigilancia y control; financiación y ejecución de proyectos; presencia territorial; fortalecimiento institucional; y cumplimiento de compromisos de paz y con las comunidades.

En consecuencia, remitimos el informe para su conocimiento y para los fines correspondientes, como parte del ejercicio de rendición de cuentas y control político sobre la gestión adelantada por el sector transporte.

Cordialmente,



María Fernanda Rojas Mantilla
Ministra de Transporte

Elaboró: Linda Marcela Sanabria- Oficina Asesora de Planeación *LMS*
Revisó: Lina María Rojas Ospina – Jefe Oficina Asesora de Planeación *Lina María Rojas*

Anexo: Informe al Congreso del sector transporte 2025–2026, en archivo PDF.

Correos para la remisión
Copia: presidencia@senado.gov.co
correspondencia@senado.gov.co
secretaria.general@senado.gov.co

Ministerio de Transporte

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.
Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>
Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 opción 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.



INFORME AL CONGRESO

Junio 2025 – Junio 2026



Transporte



Sector Transporte

I. Introducción

El presente informe, elaborado en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 208 de la Constitución Política, rinde cuenta al Congreso de la República sobre los principales resultados de la gestión del sector transporte durante el periodo comprendido entre junio de 2025 y junio de 2026. El documento presenta una visión integral de los avances alcanzados, las dificultades enfrentadas, los riesgos identificados y los asuntos que requieren continuidad, en el marco de una gestión orientada a reducir las brechas territoriales, fortalecer la conectividad, recuperar modos de transporte históricamente rezagados y consolidar un sistema intermodal, competitivo, sostenible, seguro e incluyente. Bajo este enfoque, la infraestructura se concibe no solo como la ejecución de obras, sino como un instrumento de integración territorial, desarrollo económico y acceso equitativo de la población a servicios, mercados y oportunidades.

Durante el periodo reportado se consolidaron avances estratégicos en la reactivación del modo ferroviario, la estructuración y puesta en marcha de proyectos de alcance nacional y regional, el fortalecimiento de las redes viales primarias, secundarias y terciarias y la ampliación del modelo de Caminos Comunitarios, que vinculó directamente a las organizaciones sociales en la ejecución de intervenciones para mejorar la conectividad rural. Asimismo, se avanzó en la modernización de la infraestructura portuaria y fluvial, el mantenimiento de corredores estratégicos para la navegación, la transformación tecnológica del sistema aeronáutico y la ampliación de la conectividad aérea hacia territorios apartados.

De igual manera, la sostenibilidad se afianzó como eje transversal de la política sectorial mediante la adopción de instrumentos de planeación climática, el impulso a la movilidad eléctrica, el desarrollo de infraestructura de recarga y la consolidación de mecanismos financieros y regulatorios para promover el ascenso tecnológico y la renovación del parque automotor. Estos avances se complementaron con la incorporación de enfoques de género, accesibilidad, inclusión y protección de poblaciones vulnerables; el fortalecimiento de las capacidades institucionales, la planeación, la transformación digital, la atención a la ciudadanía y la toma de decisiones basada en evidencia; y el desarrollo de una agenda normativa orientada a modernizar la regulación y brindar mayor seguridad jurídica a los actores públicos y privados del sector.

El contenido del informe se estructura alrededor de los principales componentes de la gestión sectorial: infraestructura y conectividad intermodal; movilidad sostenible y segura; inspección, vigilancia y control; financiación y ejecución de proyectos; presencia y articulación territorial; fortalecimiento institucional; cumplimiento de los compromisos derivados del Acuerdo Final de Paz; y atención de los acuerdos establecidos con comunidades y grupos de valor. Para garantizar su consistencia y trazabilidad, las cifras, fechas, metas y afirmaciones presentadas fueron contrastadas con los informes de empalme 2022–2026 y sus anexos, los reportes oficiales de SINERGIA y las fuentes institucionales de



las entidades adscritas y vinculadas, indicando en cada caso la fecha de corte correspondiente. Esta validación permite ofrecer al Congreso un balance sustentado de los resultados obtenidos y, al mismo tiempo, identificar los retos, riesgos y decisiones que deberán ser atendidos para asegurar la continuidad y sostenibilidad de las políticas, programas y proyectos estratégicos del sector transporte.

II. Infraestructura intermodal, planificación y servicios de transporte

Durante el periodo comprendido entre junio de 2025 y junio de 2026, el Sector transporte orientó su gestión al fortalecimiento de una infraestructura articulada, sostenible y con enfoque territorial, reconociendo la complementariedad entre los modos carretero, férreo, fluvial, aéreo, marítimo y portuario. Las actuaciones adelantadas buscaron mejorar la conectividad regional, facilitar la movilización de pasajeros y carga, reducir brechas de acceso y consolidar corredores estratégicos.

En este contexto, se avanzó en la estructuración y consolidación de instrumentos de planificación, proyectos estratégicos y mecanismos de coordinación institucional que permitieron fortalecer la toma de decisiones y orientar las inversiones hacia una visión intermodal. De manera complementaria, se desarrollaron acciones para la recuperación y modernización de infraestructura en los diferentes modos, así como para mejorar su articulación con las dinámicas productivas, sociales y territoriales del país.

1. Planificación estratégica de infraestructura de transporte

La planificación estratégica de la infraestructura de transporte constituyó un eje fundamental para orientar las decisiones de inversión y fortalecer la conectividad del país durante el periodo comprendido entre junio de 2025 y junio de 2026. En este marco, el Sector Transporte avanzó en la formulación y consolidación de instrumentos de planeación que promueven una visión intermodal, articulan el desarrollo regional con las necesidades de movilidad y logística, y priorizan proyectos estratégicos con criterios técnicos, territoriales, ambientales y socioeconómicos. Estos avances fortalecen la capacidad institucional para orientar el desarrollo de la infraestructura de transporte mediante una planeación de mediano y largo plazo, alineada con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo y las políticas públicas del sector.

1.1. Planes de infraestructura sectorial, instrumentos de planeación intermodal y planeación de infraestructura regional

Los Planes Regionales de Transporte Intermodal (PRTI) constituyen un pilar estratégico para la transformación territorial. Estos instrumentos consolidan una visión integral del sector al articular la planeación de mediano y largo plazo, la conectividad intermodal y el desarrollo logístico regional. Su metodología participativa recoge información primaria y secundaria en el territorio para comprender las dinámicas de movilidad y las necesidades específicas de conectividad.

- **Planes Regionales de Transporte Intermodal – PRTI.**

Los PRTI son instrumentos de planeación del sector transporte que consideran el contexto regional y buscan organizar la red de infraestructura para conectar internamente las regiones y articularlas con ciudades, fronteras y puertos. Entre sus objetivos se encuentran consolidar la intermodalidad, contribuir a la resiliencia climática del sector y aportar al bienestar y al desarrollo económico regional. Su formulación se orienta por el Acuerdo Final para la Paz, la Reforma Rural Integral, el Plan Nacional de Desarrollo y el enfoque territorial, con priorización de municipios PDET y ZOMAC, a fin de facilitar el acceso a educación, vivienda, salud, alimentación y oportunidades.

Durante la vigencia 2026 avanzó la formulación de tres (3) PRTI, cuyos principales resultados y estados se presentan a continuación:

Tabla 1. *Planes Regionales de Transporte Intermodal – PRTI. Vigencia 2026.*

ID	PRTI	Departamentos	No. de Municipios	Principal resultado (Proyectos identificados)	Valor Plan (Bill COP)	Estado
1	Montes de María	Bolívar Sucre	15 – PDET y ZOMAC	61 carreteros, 15 Terminales, 17 Fluvial/Marítimo, 10 Centros Acopio, 6 Cables, 1 Aeródromo	\$ 1,77	80 %
2	Sierra Nevada, Serranía del Perijá y ZOMAC	Cesar La Guajira Magdalena	13 - PDET y ZOMAC 10 - ZOMAC	292 carreteros, 12 Senderos, 6 Fluvial/Marítimo, 52 Centros Acopio, 21 Terminal, 33 Cables	\$ 7,35	70 %
53	Catatumbo y ZOMAC	Cesar Norte de Santander	5 - PDET y ZOMAC 8 - PDET 12 - ZOMAC	164 carreteros, 7 Proy. Fluvial, 22 Terminales, 4 Aeropuerto/Aeródromo, 2 Cables. *Tren Catatumbo	\$ 44,28 \$13,78	54 %

Fuente: elaboración propia del Viceministerio de Infraestructura, 2026.

En términos generales, los PRTI permitirán:

- ✓ Identificar y priorizar corredores de transporte estratégicos que respondan a las necesidades de integración regional y nacional.

- ✓ Reducir las desigualdades territoriales mediante soluciones de transporte que conecten zonas rurales, dispersas y periféricas con centros urbanos, servicios y mercados.
- ✓ Promover la sostenibilidad social, económica y ambiental en la planificación del transporte.
- ✓ Proponer soluciones de infraestructura que respeten y potencien las formas locales de habitar el territorio.
- ✓ Impulsar procesos participativos de planificación, fortaleciendo el vínculo entre comunidades e institucionalidad en la toma de decisiones sobre infraestructura.
- ✓ Servir como hoja de ruta técnica y política para orientar inversiones públicas y privadas en infraestructura de transporte

1.2. Priorización de corredores estratégicos

En cumplimiento de sus funciones como entidad técnica del sector, la UPIT cumple un papel clave en la planeación estratégica de la infraestructura de transporte mediante la formulación y evaluación de planes, programas y proyectos con alcance máximo de prefactibilidad. Esta labor se desarrolla con criterios técnicos de sostenibilidad, movilidad e integración territorial.

- **Estudio de Prefactibilidad de las Avenidas Simón Bolívar y Cabal Pombo, en el tramo El Pailón-El Retén y Citronela, en el distrito de Buenaventura.**

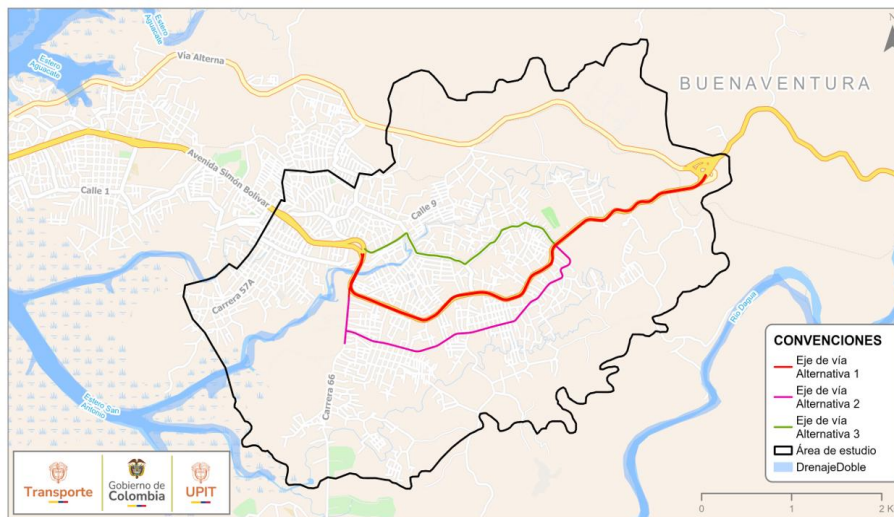
Entre septiembre de 2025 y junio de 2026, en el marco del seguimiento al Acuerdo 1.15 del sector transporte, derivado de los compromisos suscritos por el Gobierno Nacional con el Paro Cívico de Buenaventura en 2017, la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) adelanta el Estudio de Prefactibilidad para la construcción de las avenidas Simón Bolívar y Cabal Pombo, en el tramo comprendido entre el sector El Pailón – El Retén y la intersección Citronela, en el Distrito de Buenaventura. Este estudio responde al compromiso de avanzar en la identificación de una solución de infraestructura de transporte para el tramo definido entre el K9+800 y el K15+000.

Durante el desarrollo de la fase de perfil se incorporaron los análisis interdisciplinarios requeridos y se llevó a cabo una mesa técnica de seguimiento con representantes de la Mesa TVI (Territorio, Vivienda e Infraestructura), el Ministerio de Transporte y de otras entidades distritales en la que se abordaron las alternativas técnicas evaluadas para el corredor.

Como resultado de este proceso, se evaluaron tres (3) alternativas técnicas para el tramo comprendido entre el sector El Pailón – El Retén y la intersección Citronela, y se realizó la entrega de la etapa de perfil del estudio. Esta gestión contribuyó al cumplimiento de los

objetivos sectoriales orientados a mejorar la conectividad y la accesibilidad del distrito de Buenaventura.

Imagen 1. Alternativas en las Avenidas Simón Bolívar y Cabal Pombo, en el tramo El Pailón-El Retén y Citronela, en el distrito de Buenaventura



Fuente: UPIT, 2026

Como reto para el siguiente periodo, se debe avanzar en la finalización de la fase de prefactibilidad, etapa en la cual se definirá la selección de la alternativa de trazado o solución que, a este nivel de estudio, satisfaga en mayor medida los requisitos técnicos y financieros, conforme a lo establecido en la Ley 1682 de 2013.

- **Estudio de Prefactibilidad de la conexión férrea Villavicencio con el Corredor Férreo Central**

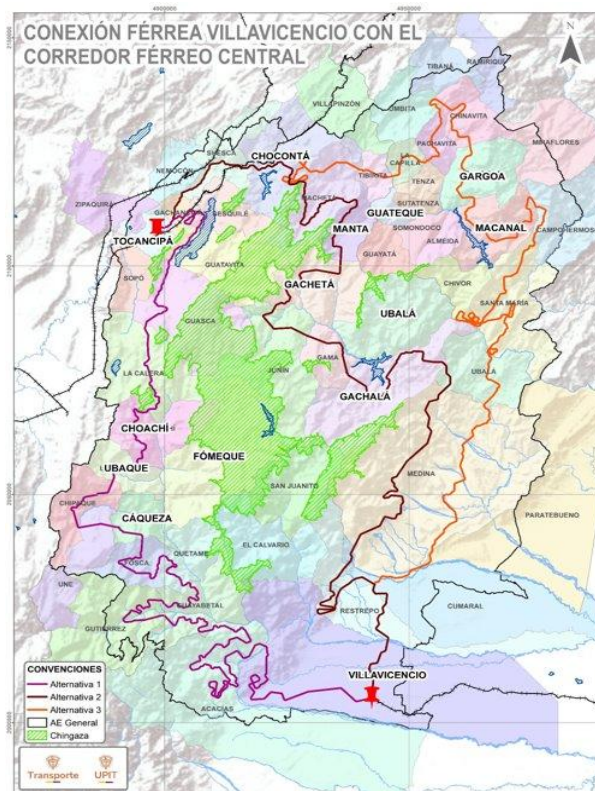
Los estudios de prefactibilidad de la Conexión Férrea Villavicencio con el Corredor Férreo Central corresponden a una iniciativa estratégica del sector transporte orientada a estructurar, a nivel de ingeniería conceptual, una alternativa de infraestructura ferroviaria que conecte la región de la Orinoquía con el centro del país mediante su articulación con el Corredor Férreo Central, fortaleciendo la integración de la red férrea nacional y la conectividad hacia los principales corredores logísticos del país. El proyecto surge como complemento de los estudios de prefactibilidad de la Conexión Férrea Andes – Orinoquía: Villavicencio – Puerto Gaitán, cuyos resultados evidenciaron la conveniencia de evaluar una conexión directa entre Villavicencio y el centro del país para fortalecer la competitividad y el desarrollo regional.

Durante el periodo comprendido entre junio de 2025 y junio de 2026 se culminó el análisis exploratorio de corredores geográficos y la fase de perfil del proyecto, constituyendo los principales resultados alcanzados durante el período reportado. El análisis exploratorio identificó el corredor con mayor aptitud territorial para continuar con la estructuración del proyecto, a partir de la evaluación integrada de criterios técnicos, ambientales y sociales.

La culminación de la fase de perfil consolidó la situación base del proyecto mediante la caracterización integral del territorio desde los componentes técnicos, ambientales y sociales. Como resultado, se delimitó un área de estudio aproximada de 1,88 millones de hectáreas, distribuida en los departamentos de Boyacá, Cundinamarca, Meta y Casanare; se elaboró un mapa integrado de aptitud territorial y se definieron tres (3) alternativas iniciales de solución para su desarrollo y evaluación en la fase de prefactibilidad (Villavicencio-Tocancipá, Villavicencio-Chocontá-Tocancipá y Villavicencio-Ventaquemada-Tocancipá). Las alternativas se estructuraron tomando como punto de conexión el municipio de Tocancipá, dada su condición de articulación con el Corredor Férreo Central y con otros proyectos ferroviarios actualmente en estructuración, contemplando inicialmente para dos de ellas la utilización de un tramo del corredor férreo Bogotá–Belencito.

En febrero de 2026 se inició la fase de prefactibilidad del proyecto, y se evidenció en el diagnóstico de interoperabilidad con el corredor férreo Bogotá–Belencito, que se presentan restricciones relacionadas con la trocha existente, los parámetros geométricos, las obras especiales y las condiciones operacionales, determinando la necesidad de replantear las alternativas inicialmente definidas. Posteriormente, los resultados de la visita técnica de reconocimiento a territorio complementaron los análisis técnicos preliminares realizados y permitieron ajustar las alternativas propuestas. Como resultado, se estructuraron tres (3) alternativas con conexión directa hacia Tocancipá, optimizando su trazado y redefiniendo el área general de estudio a aproximadamente 1,08 millones de hectáreas, con cobertura en 56 municipios de los departamentos de Boyacá, Cundinamarca y Meta.

Imagen 2. Alternativas en estudio para la conexión férrea VCFC



Fuente: UPIT, 2026

Con corte a junio de 2026, los estudios de prefactibilidad registran un avance del 22%. Durante este período se completó la geometrización en planta de las tres (3) alternativas de trazado y se avanzó en la construcción de sus perfiles. Paralelamente, continúa la caracterización y diagnóstico de cada una de las alternativas desde los componentes técnicos, ambientales y sociales, junto con la definición preliminar de las obras especiales y la estimación de los costos asociados, insumos que servirán de base para la evaluación multicriterio mediante la cual se seleccionará la alternativa que, a nivel de prefactibilidad, satisfaga en mayor medida los requerimientos técnicos y financieros del proyecto.

- **Estudio de Prefactibilidad Corredor Interoceánico**

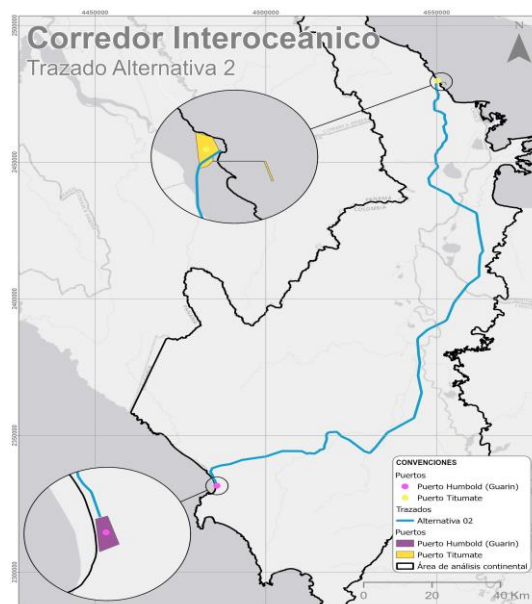
El estudio de prefactibilidad del proyecto Corredor Interoceánico corresponde a una iniciativa estratégica del sector transporte orientada a estructurar, a nivel de ingeniería conceptual, una alternativa de infraestructura de transporte intermodal que permita conectar, mediante un corredor ferroviario, puertos de gran calado ubicados sobre el océano Pacífico y el océano Atlántico (mar Caribe), a través de los departamentos de Chocó y Antioquia. Además de mejorar la conectividad interna, el proyecto busca complementar la oferta

logística del Canal de Panamá mediante un corredor que facilite el transporte y el intercambio de carga entre ambos litorales, ampliando las alternativas para el comercio internacional.

El estudio fue desarrollado bajo una visión integral e intersectorial durante el período comprendido entre marzo de 2024 y junio de 2026, incorporando criterios de sostenibilidad, adaptación de la infraestructura a las condiciones del territorio, eficiencia operativa y gestión de los recursos naturales. Como resultado de la fase de prefactibilidad, se seleccionó la alternativa de trazado con mejor desempeño integral mediante un proceso de evaluación multicriterio que consideró variables técnicas, ambientales, sociales, prediales y económicas. Sobre esta alternativa se desarrollaron los estudios de ingeniería a nivel de prefactibilidad, incluyendo el diseño conceptual de la infraestructura férrea y portuaria, la estimación de cantidades de obra y costos de inversión, la identificación de requerimientos ambientales, sociales y prediales, la definición preliminar de la configuración operativa del sistema ferroviario y la caracterización de las necesidades de material rodante.

En consecuencia, la UPIT culminó el estudio de prefactibilidad del Corredor Interoceánico, mediante el cual se seleccionó una alternativa integral de infraestructura de transporte intermodal, conformada por un corredor férreo de 222,3 kilómetros de longitud que conecta los terminales portuarios proyectados en el corregimiento de Guarín, municipio de Juradó (Chocó), sobre el océano Pacífico, y en el corregimiento de Titumate, municipio de Unguía (Chocó), sobre el mar Caribe. A lo largo de su recorrido, el corredor conecta también los municipios de El Carmen del Darién, Nuevo Belén de Bajirá, Riosucio y Turbo, dinamizando así una de las regiones con mayor potencial de desarrollo en el país.

Imagen 3. Prefactibilidad Corredor Interoceánico



Fuente: UPIT (2026)

El corredor férreo, considerado de doble vía, fue diseñado con trocha estándar internacional de 1.435 mm, la cual permite interoperabilidad con flotas y componentes ferroviarios de uso global, mayor estabilidad dinámica en trenes de carga pesada, diseñada con sistema eléctrico por catenaria para el uso principal de trenes eléctricos y la posibilidad de integrar, en fases posteriores, material rodante híbrido sin restricciones de compatibilidad.

Para ambos terminales se definió una configuración funcional compuesta por un muelle de atraque, una pasarela de conexión entre tierra firme y el muelle, patios de contenedores, áreas operativas y los sistemas de soporte requeridos para la operación portuaria. Las soluciones adoptadas se fundamentan en tipologías ampliamente utilizadas en terminales de características similares, priorizando criterios de seguridad estructural, eficiencia logística, facilidad constructiva y adaptación a las condiciones ambientales del litoral chocoano.

Los estudios desarrollados por la UPIT, que comprendieron la evaluación integral de los componentes técnico, ambiental, social, jurídico, financiero y socioeconómico del proyecto, fueron remitidos a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) como insumo técnico para las actuaciones que correspondan en las siguientes fases de maduración del proyecto, de conformidad con las funciones asignadas a dicha entidad mediante el Decreto 746 de 2022, en particular aquellas a cargo de la Vicepresidencia de Estructuración.

1.3. Articulación entre infraestructura, logística y desarrollo territorial

Con el propósito de contar con una hoja de ruta técnica de mediano y largo plazo para conectar de manera sostenible al país, la UPIT se encuentra formulando el Plan de Infraestructura de Transporte, su enfoque principal se basa en la intermodalidad, articulando proyectos carreteros, férreos, fluviales, marítimos y aéreos.

- **Plan de Infraestructura de Transporte – PIT**

La entidad tiene como función elaborar y actualizar el Plan de Infraestructura de Transporte, que establece la planeación integral, indicativa y permanente de mediano y largo plazo para la infraestructura de transporte del país.

Este plan busca desarrollar la política pública de mediano y largo plazo que contiene las estrategias, proyectos y recomendaciones propuestos para garantizar una red de infraestructura de transporte intermodal, eficiente, segura y accesible que facilite la movilidad

de personas y mercancías, promoviendo el desarrollo económico y social bajo un enfoque de sostenibilidad desde todas sus dimensiones, de conformidad con la normatividad.

El PIT está cimentado en cinco pilares: información, priorización, intermodalidad, financiación y gestión de activos e integrando de manera articulada los modos carretero, fluvial, férreo, aéreo y marítimo.

Operativamente el Plan de Infraestructura de Transporte se desarrolla a través de dos componentes que son el estratégico y el de infraestructura. El estratégico contiene el conjunto de acciones y programas o proyectos orientados a cumplir los objetivos de cada pilar mediante líneas estratégicas coherentes y claras que responden a las diferentes problemáticas identificadas en el diagnóstico. Estas acciones y proyectos (no son de infraestructura) deben responder a cambios normativos, estudios técnicos, modificaciones institucionales, entre otros.

El componente de infraestructura, denominado infraestructura para la integración, es el conjunto integrado y articulado de proyectos de infraestructura (vías, ferrocarriles, puertos, aeropuertos, plataformas logísticas, entre otros) que componen los corredores que permiten la circulación de personas y bienes en el territorio nacional. Esta red está orientada a garantizar la conectividad entre regiones, centros de producción y consumo, servicios esenciales y fronteras, con criterios de eficiencia, sostenibilidad y equidad territorial.

Al corte del informe, el PIT se encontraba en la fase final de elaboración, con un avance aproximado del 80 %, representado en la consolidación de los siguientes componentes:

- ✓ Diagnósticos de 5 pilares estratégicos (terminados)
- ✓ Diagnósticos de 5 modos de transporte (terminados)
- ✓ Documento de formulación (en desarrollo)
- ✓ DTS del componente estratégico con Plan de Acción detallado (en desarrollo)
- ✓ DTS del componente de infraestructura para la Integración (en desarrollo)
- ✓ Cartera de proyectos, red base con cobertura nacional y cartografía (en desarrollo)
- ✓ Visor geográfico y fichas de proyectos (en desarrollo)
- ✓ Cartillas: Urbano-Territorial y Subregionalización (en desarrollo)

Una vez finalizados los documentos técnicos se deberá proceder la fase final:

- ✓ Concertación con entidades involucradas (plan de acción)
- ✓ Consolidación de cartera de proyectos
- ✓ Socialización preliminar con grupos de valor
- ✓ Ajustes y armonización final de todos los documentos

- ✓ Presentación y aprobación del Plan en Consejo Directivo de la UPIT
- ✓ Socialización y Adopción

2. Intermodalidad y conectividad estratégica

El Sector transporte ha orientado su gestión hacia la consolidación de un sistema intermodal que articule de manera eficiente las redes carreteras, férreas, fluviales, marítimo-portuarias y aéreas, de acuerdo con las características territoriales, productivas y logísticas de las distintas regiones del país. Este enfoque busca superar la planificación aislada por modos y fortalecer corredores, nodos de transferencia y conexiones de acceso que faciliten la movilidad de pasajeros y mercancías entre los centros de producción, consumo y comercio exterior. En este contexto, se presentan a continuación los principales avances alcanzados en materia de planeación y gobernanza, fortalecimiento de corredores de conectividad, modernización de la infraestructura y articulación entre las redes nacionales, regionales y locales, contribuyendo a mejorar la competitividad la eficiencia logística y la integración territorial del país.

2.1. Integración intermodal

La consolidación de corredores intermodales constituye uno de los principales componentes de la política de infraestructura, transporte y logística del país, en la medida en que permite articular los centros de producción y consumo con los nodos urbanos, las zonas fronterizas, los puertos, los aeropuertos y las demás infraestructuras estratégicas.

En este contexto, el Ministerio de Transporte adelantó acciones orientadas a fortalecer la articulación entre los diferentes modos y a consolidar una red integrada. Como parte de estas acciones, expidió la Resolución 20223040002435 del 19 de enero de 2022, mediante la cual estableció siete corredores logísticos de importancia estratégica:

- Bogotá–Buenaventura–Ipiales.
- Cali–Medellín–Cartagena.
- Bogotá–Barranquilla.
- Bogotá–Cúcuta.
- Medellín–Bucaramanga.
- Bogotá–Yopal.
- Bogotá–Puerto Asís.

Estos corredores incluyen los nodos urbanos, puertos, aeropuertos y ramales relevantes para las operaciones logísticas, y se articulan con la Política Nacional Logística, expedida mediante el Documento CONPES 3982 de 2020.

De manera complementaria, el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI 2021-2051) constituye el principal instrumento de planeación de largo plazo para orientar la estructuración y priorización de la red nacional de infraestructura y servicios de transporte. En este Plan se plantea una red intermodal conformada por corredores férreos y fluviales articulados con la red carretera, los puertos, aeropuertos y nodos de transferencia, con el propósito de conectar eficientemente las regiones, las aglomeraciones urbanas, las fronteras y los mercados nacionales e internacionales.

Mediante el Documento CONPES 4161 de 2025 se declaró de importancia estratégica el programa Vías para la Paz, orientado a mejorar la infraestructura vial de corredores nacionales y regionales con rezagos históricos de conectividad. De acuerdo con la información sectorial de empalme, el programa comprende 22 proyectos con horizonte de ejecución hasta 2035; el DNP reportó recursos hasta por \$15,04 billones para su construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento en regiones priorizadas, entre ellas el Pacífico, Catatumbo, La Guajira, Putumayo, Arauca y La Mojana.

El programa contribuye al desarrollo de la intermodalidad del transporte al alinearse con el PMTI 2021-2051, fortaleciendo la conectividad entre las redes vial primaria, secundaria y terciaria que alimentan los corredores logísticos nacionales y facilitan la articulación con otros modos de transporte, como el férreo, fluvial, marítimo y aéreo. Asimismo, mejora el acceso a centros de producción, puertos, aeródromos, zonas turísticas y nodos logísticos estratégicos, reduciendo tiempos y costos de transporte, promoviendo una movilidad más eficiente y contribuyendo a la integración funcional de los territorios dentro del sistema de transporte nacional.

Durante el periodo comprendido entre junio de 2025 y junio de 2026, el sector avanzó en el fortalecimiento de corredores de acceso, la recuperación y estructuración de la red férrea, el mantenimiento de hidrovías, la construcción de infraestructura fluvial, el desarrollo de terminales portuarias con conexiones terrestres y ferroviarias y el fortalecimiento de la conectividad aérea en territorios con restricciones de acceso. Con corte al 31 de diciembre de 2025, se reportó la movilización de 151,5 millones de toneladas de carga por carretera; 29,1 millones por el modo férreo; 4,06 millones por el modo fluvial, y 1,59 millones por cabotaje marítimo. En pasajeros, se reportaron 123,5 millones de personas movilizadas por el modo terrestre, 528.379 por el modo férreo y 3,64 millones por el modo fluvial.

2.1.1. Fortalecimiento institucional para la integración modal

En 2026 se creó el Grupo Ferroviario del Despacho del Ministerio de Transporte mediante la Resolución 20263040001005, con el propósito de liderar la articulación técnica, la formulación de política pública y el seguimiento estratégico del modo férreo. Esta instancia fortaleció la coordinación entre el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) y el Departamento Nacional de Planeación (DNP), y contribuyó a integrar la agenda ferroviaria con la planeación logística y territorial del sector.

Asimismo, se avanzó en la estructuración de la política nacional para el desarrollo de la red ferroviaria, en la construcción de lineamientos técnicos y normativos, y en la consultoría orientada a evaluar la creación de una entidad férrea nacional. Lo que permitió fortalecer la gobernanza del modo y establecer una hoja de ruta para su articulación con los corredores carreteros, los puertos y los principales centros productivos del país.

Adicionalmente se realizó la expedición de siete (7) resoluciones orientadas a mejorar la planeación, regulación y gestión de la infraestructura de transporte. En el modo ferroviario la Resolución 20253040024075 de 2025 ajustó el procedimiento para la asignación de surcos ferroviarios en la Red Férrea Nacional, mientras que en lo marítimo la Resolución 20253040053895 de 2025 estableció el procedimiento para declarar la habilitación de puertos y muelles destinados al comercio exterior, fortaleciendo las condiciones regulatorias para la operación ferroviaria y portuaria.

De manera transversal, la Resolución 20253040029505 de 2025 incorporó un enfoque orientado al bienestar de las personas y de la sociedad en la estructuración de proyectos de infraestructura, y la Resolución 20253040053135 de 2025 adoptó la metodología para el reporte de información del Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras (SINC). Adicionalmente, en 2026 se adoptaron el Gestor de Proyectos de Infraestructura de Transporte, versión 2, mediante la Resolución 20263040014485; las definiciones y metodologías para identificar ubicaciones críticas de siniestralidad vial, mediante la Resolución 20263040014815; y el Sistema de Administración de Puentes de Colombia (SIPUCOL 2.0), junto con su ficha técnica e instructivo de seguimiento, mediante la Resolución 20263040023605.

2.1.2. Conectividad en el Pacífico

En la región del Pacífico se desarrollaron actuaciones complementarias en infraestructura carretera, ferroviaria y portuaria, orientadas a mejorar la conexión entre los centros productivos del interior y los puertos del litoral.

El INVÍAS avanzó en el proyecto vial de acceso al puerto de Tumaco, con una inversión reportada de \$22.936,89 millones y un avance físico del 28,10 %. Asimismo, continuó la intervención del corredor Ánimas–Nuquí, con un avance físico del 77 % y una asignación de \$16.877 millones para la vigencia 2026, fortaleciendo la conexión terrestre hacia la zona costera.

Estas intervenciones se complementaron con los proyectos de las vías del Chocó incorporados en el Documento CONPES 4161, Programa Vías para la Paz. En el corredor Quibdó–Medellín avanzaron los procesos de contratación de nuevas intervenciones y el Contrato 4303 de 2024 alcanzó un avance físico del 62 %. En el corredor Quibdó–Pereira se adjudicó la licitación prevista en el CONPES y el Contrato 4328 de 2024 registró un avance físico del 46 %, frente al 44 % programado. Estas actuaciones buscan mejorar la conexión del Chocó con Antioquia, el Eje Cafetero y los nodos logísticos del occidente del país.

En la red concesionada, durante febrero de 2026 entraron en operación tres unidades funcionales del proyecto Buga–Buenaventura, Córdoba–Katanga, Zabaletas–Lago Calima y el sector comprendido entre el PR103+000 y Media canoa. Estas unidades fortalecieron progresivamente el corredor carretero de acceso al principal puerto colombiano sobre el océano Pacífico.

En el componente férreo, en octubre de 2025 culminaron los estudios de prefactibilidad del Tren del Pacífico, mediante los cuales se priorizó la alternativa Buenaventura–Palmira–La Tebaida–Alvarado–La Dorada. Esta alternativa busca conectar el puerto de Buenaventura con los centros industriales y agroindustriales del Valle del Cauca, el Eje Cafetero y el corredor férreo central, permitiendo en el largo plazo su articulación con la red del Caribe. Adicionalmente, se avanzó en la maduración de los corredores Buenaventura–Palmira y Yumbo–Caimalito–La Felisa. Para este último se adjudicaron, en enero de 2026, los estudios y diseños de factibilidad, incluyendo la adecuación de un centro de transferencia en Yumbo y el diseño de variantes para fortalecer la conexión con los puertos del Pacífico.

Mediante el Documento CONPES 4160 de 2025 se declaró de importancia estratégica la recuperación de los corredores férreos del Pacífico y Bogotá–Belencito. La información oficial del DNP reporta recursos superiores a \$1,5 billones para modernizar más de 278 kilómetros de vía férrea. Al cierre del periodo, el proceso de selección se encontraba temporalmente suspendido para la consolidación y validación de sus componentes técnicos, jurídicos y financieros.

Finalmente, el Corredor Interoceánico culminó su etapa de prefactibilidad y avanzó, en junio de 2026, hacia la fase de factibilidad. Este proyecto plantea un sistema integrado de

infraestructura ferroviaria, portuaria y logística de aproximadamente 222 kilómetros para conectar los litorales Pacífico y Caribe, constituyéndose en una de las principales apuestas de largo plazo para diversificar las rutas de comercio exterior.

En materia portuaria, el INVÍAS adelanta, mediante el Contrato N.º 5026 de 2023, la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental (EIA), la gestión de licencias y la revisión, actualización o complementación de los estudios y diseños para el dragado de profundización del canal de acceso al puerto de Buenaventura. Este proyecto es estratégico para la operación portuaria y el fortalecimiento del comercio internacional de Colombia. Al corte reportado, se encontraba en etapa de consulta previa y protocolización de acuerdos.

En el componente aéreo, se avanzó en el fortalecimiento de la conectividad regional mediante intervenciones orientadas a mejorar la infraestructura aeroportuaria en territorios donde el transporte aéreo constituye un servicio esencial para la movilidad de pasajeros, el acceso a bienes y servicios y la articulación con otros modos de transporte. En Nariño continuó la ejecución del proyecto de construcción del terminal nacional y obras complementarias del aeropuerto La Florida de Tumaco, una de las principales actuaciones aeroportuarias desarrolladas en el litoral Pacífico durante el periodo reportado. Asimismo, se registraron avances en el aeropuerto San Luis de Ipiales, mediante la construcción de una nueva terminal, torre de control, base de salvamento y extinción de incendios y el mejoramiento de la plataforma e infraestructura asociada.

En Cauca se avanzó en la consolidación de la nueva terminal y plataforma del aeropuerto Guillermo León Valencia de Popayán, mientras que en Guapi se desarrollaron actuaciones para planificar y expandir la infraestructura aeroportuaria. Por su parte, en el aeropuerto Reyes Murillo de Nuquí continuaron las intervenciones dirigidas al mejoramiento de la infraestructura operacional y al fortalecimiento de sus capacidades de servicio. De manera complementaria, la Aeronáutica Civil avanzó en la estructuración de proyectos estratégicos para fortalecer la conectividad aérea regional y social del litoral Pacífico, priorizando futuras intervenciones en aeropuertos y aeródromos como Guapi, Tumaco, Nuquí, Acandí, Timbiquí, Riosucio, El Charco, López de Micay y Bocas de Satinga, con el propósito de ampliar progresivamente la cobertura y las condiciones de accesibilidad en territorios con limitadas alternativas de conexión terrestre y fluvial.

2.1.3. Conectividad en el Caribe

En el eje del río Magdalena se avanzó en la complementariedad entre la navegación fluvial, la red carretera, los corredores ferroviarios y los terminales portuarios del Caribe.

En el periodo reportado Cormagdalena mantuvo las condiciones de navegación para el transporte de carga y pasajeros entre Barrancabermeja y Barranquilla, mediante intervenciones continuas sobre los canales navegables y la definición de rutas adecuadas para convoyes y cruceros, con una inversión total reportada de aproximadamente \$153.991 millones y fecha estimada de terminación del 31 de diciembre de 2026. El corredor tiene unos 650 kilómetros de la corriente principal y 144 kilómetros adicionales correspondientes al brazo de Mompox. Con el mantenimiento de esta hidrovía se fortaleció la conexión entre los centros productivos del interior y los puertos del Caribe, y se articula territorialmente con corredores carreteros como la Troncal del Magdalena, Bucaramanga–Barrancabermeja–Yondó, la Ruta del Sol y las vías de acceso a Santa Marta y Barranquilla.

Adicionalmente, se avanzó en el fortalecimiento de la infraestructura marítima y portuaria estratégica con la ejecución del proyecto de mantenimiento del canal navegable a través de dragado hidráulico en el río Magdalena, en el sector del canal de acceso al puerto de Barranquilla. Esta intervención, ejecutada por el Consorcio Dragado Puerto de Barranquilla 2024–2025, permitió garantizar, por primera vez, una profundidad operativa de 10,4 metros durante un periodo de cuatro años, mejorando la estabilidad y confiabilidad de las condiciones de navegación.

Al corte reportado, el proyecto se encontraba en ejecución, con un avance del 73,9%, un valor contractual aproximado de \$181.715,5 millones y un valor total registrado de aproximadamente \$245.893,8 millones; su terminación está prevista para el 31 de diciembre de 2026.

Por su parte, el INVÍAS finalizó la rehabilitación de la vía alterna al puerto de Santa Marta, con una inversión ejecutada de \$25.539,97 millones. Esta infraestructura constituye un conector estratégico para el transporte de carga entre el terminal portuario, la red vial nacional y los corredores logísticos del Caribe.

De manera complementaria, el Sector transporte realizó seguimiento a proyectos asociados con nuevas concesiones portuarias, así como a modificaciones y prórrogas de contratos existentes, con el propósito de fortalecer la capacidad y continuidad de la operación portuaria del país. En este marco, el Ministerio de Transporte adelantó el proceso de declaratoria de habilitación de puertos y muelles para comercio exterior relacionado con la concesión de Puerto Antioquia; asimismo, se otorgó a través de Cormagdalena la autorización temporal a la Sociedad Portuaria Río Grande, contribuyendo al desarrollo de nuevas capacidades para la movilización de carga y la consolidación de la infraestructura portuaria nacional.

En abril de 2026, el Consejo Directivo de la ANI otorgó la concesión para el desarrollo del terminal marítimo multipropósito Río Córdoba, en Ciénaga, Magdalena. De acuerdo con la comunicación oficial de la ANI del 10 de abril de 2026, el proyecto contempla una inversión superior a USD 82,8 millones y se conectará con el Ferrocarril del Atlántico, el corredor La Dorada–Chiriguaná, el poliducto Pozos Colorados–Galán y la concesión carretera Ruta del Sol.

La configuración del terminal prevé que más del 90 % de sus cargas sean movilizadas por ferrocarril y contempla infraestructura para el arribo y despacho de trenes de hasta 150 vagones. Esta actuación representa uno de los avances más concretos del periodo en materia de integración entre infraestructura portuaria, ferroviaria, carretera y energética.

En el corredor La Dorada–Chiriguaná, se avanzó durante 2025 y 2026 en la etapa de preconstrucción y en la evaluación de usos complementarios. En marzo de 2026 se suscribió un memorando de entendimiento para analizar la posibilidad de movilizar pasajeros en el corredor, ampliando su función, inicialmente concentrada en la carga, y fortaleciendo su articulación con Barrancabermeja y los nodos del Magdalena Medio.

En el componente aéreo, se fortaleció la conectividad de la región Caribe mediante la ejecución de proyectos estratégicos orientados a mejorar la infraestructura aeroportuaria y ampliar las capacidades de acceso a los principales nodos de transporte y desarrollo regional.

Durante el periodo reportado se registraron avances en los aeropuertos Ernesto Cortissoz de Barranquilla, San Bernardo de Mompox y Hacaritama de Aguachica, donde se desarrollaron obras asociadas al fortalecimiento de la infraestructura aeroportuaria y de apoyo a la prestación del servicio.

Asimismo, continuó la ejecución de intervenciones en los aeropuertos Almirante Padilla de Riohacha y Simón Bolívar de Santa Marta, orientadas a mejorar sus condiciones operacionales y soportar el crecimiento de la conectividad regional y turística. Un avance relevante para la región correspondió al aeropuerto Golfo de Morrosquillo de Tolú, donde se desarrollaron obras de mejoramiento y ampliación de la infraestructura lado aire, incluyendo actuaciones sobre pista, plataforma, franjas de seguridad y obras complementarias, con el propósito de fortalecer su capacidad operativa y consolidar su papel dentro de la red de conectividad del Caribe colombiano.

De igual manera, en el Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina avanzaron las actuaciones relacionadas con la optimización de las torres de control y la modernización de infraestructura estratégica para la conectividad insular. De forma

complementaria, la Aeronáutica Civil continuó la estructuración de inversiones de largo plazo para el aeropuerto Golfo de Morrosquillo y otros aeropuertos priorizados de la región, orientadas al desarrollo de nueva infraestructura lado tierra y al fortalecimiento de las condiciones de conectividad aérea regional y social, en articulación con los corredores logísticos, portuarios y turísticos del Caribe colombiano.

2.1.4. Conectividad de la Orinoquía y articulación con las redes fluviales

En la Orinoquía, las intervenciones se orientaron a conectar la infraestructura carretera con los ríos Meta, Orinoco, Unilla e Itilla, así como a estructurar futuras conexiones ferroviarias para la movilización de productos agroindustriales y energéticos.

El INVÍAS avanzó en dos contratos para mejorar las vías de acceso a Puerto Carreño, con avances físicos del 38% y el 25%, respectivamente, y recursos proyectados por aproximadamente \$342.460 millones para el periodo 2026–2030. Estas intervenciones fortalecen la conexión terrestre de la capital del Vichada con la red fluvial de los ríos Meta y Orinoco.

Asimismo, el corredor San José del Guaviare–Calamar alcanzó un avance físico del 54%, mejorando el acceso terrestre hacia los ríos Unilla e Itilla. La Transversal del Casanare, en el tramo Barquereña–Orocué, presenta un avance del 47% y fortalece la conexión con el río Meta. Estas actuaciones permiten integrar redes viales regionales con embarcaderos, centros poblados y rutas fluviales utilizadas para el abastecimiento y la movilidad de las comunidades.

Adicionalmente, se gestionaron soluciones para mejorar la estabilidad, seguridad y continuidad operativa del corredor Bogotá–Villavicencio, afectado desde 2023 por emergencias asociadas a fenómenos naturales y antrópicos que ocasionaron cierres parciales y totales, así como la aparición de múltiples puntos críticos. Como resultado, de las gestiones adelantadas por el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público asignó al INVÍAS recursos por \$100.000 millones para atender necesidades prioritarias del corredor. Lo que permitirá adelantar obras de estabilización definitiva de la ladera ubicada en el sector del kilómetro 18 y la construcción del puente Naranjal, en el kilómetro 59, sobre la calzada en sentido Bogotá–Villavicencio.

La estructuración, desarrollada en el marco del contrato de consultoría VE-698-2023, presenta estimaciones preliminares de inversión de \$4,22 billones en costos de construcción (CAPEX) y \$1,35 billones en costos de operación y mantenimiento (OPEX), valores que deberán ser ajustados al cierre de la etapa de factibilidad, previsto para diciembre de 2026.

De manera complementaria, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) continuó la estructuración a nivel de factibilidad de una solución de largo plazo para el primer tercio del corredor, mediante un esquema de Asociación Público-Privada. El proyecto contempla la construcción de una segunda calzada de aproximadamente 31,9 kilómetros en sentido Villavicencio–Bogotá, que operaría como par vial de la infraestructura existente, e incluye el mejoramiento de 8,1 kilómetros, la construcción de cuatro túneles, con una longitud total aproximada de 5,8 kilómetros, 36 puentes, con cerca de 15,7 kilómetros, y 15 intersecciones.

En el componente férreo, durante diciembre de 2025 se adjudicaron y suscribieron los contratos para los estudios de factibilidad de la conexión Villavicencio–Puerto Gaitán, dividida en los tramos Villavicencio–Puerto López y Puerto López–Puerto Gaitán. El proyecto busca articular la producción agrícola y de hidrocarburos de los Llanos Orientales con la red nacional de transporte y con los futuros corredores logísticos del centro del país. De acuerdo con el reporte sectorial, las consultorías iniciaron actividades durante el primer trimestre de 2026.

De manera complementaria, se avanzó en la prefactibilidad de la conexión Villavicencio–Corredor Férreo Central, concebida para enlazar Meta, Cundinamarca y Boyacá, y en los estudios de la conexión férrea entre la Región Metropolitana Bogotá–Cundinamarca y el corredor central. Estas iniciativas conforman una hoja de ruta para conectar la Orinoquía con los principales centros de consumo, transformación y exportación del país.

En el componente aéreo, se avanzó en el fortalecimiento de la conectividad de la Orinoquía mediante intervenciones orientadas a mejorar la infraestructura aeroportuaria en territorios donde las grandes distancias, la dispersión poblacional y las limitaciones de conectividad terrestre y fluvial hacen del transporte aéreo un servicio estratégico para la integración regional. Durante el periodo reportado continuaron las actuaciones en los aeropuertos El Alcaraván de Yopal, Vanguardia de Villavicencio y Germán Olano de Puerto Carreño, incluyendo proyectos asociados al mejoramiento de infraestructura operacional, zonas de movimiento de aeronaves y fortalecimiento de capacidades aeroportuarias.

De manera particular, se consolidó la habilitación del aeropuerto El Alcaraván para la atención de operaciones internacionales, ampliando su potencial como nodo de integración de la Orinoquía con corredores logísticos y productivos de alcance nacional e internacional. Asimismo, avanzaron las obras para la terminación de la terminal aeroportuaria de Puerto Carreño y las intervenciones orientadas al mejoramiento de pista, calles de rodaje y zonas de seguridad, fortaleciendo la articulación de Vichada con los corredores logísticos de la región. De igual manera, continuaron las actuaciones en el aeropuerto Santiago Pérez Quiroz de Arauca y en la red aeroportuaria regional de Casanare, contribuyendo a mejorar las condiciones de conectividad con los centros urbanos y productivos de los Llanos Orientales.

De forma complementaria, la Aeronáutica Civil avanzó en la ejecución y estructuración de proyectos para Servicios Aéreos Esenciales en municipios como Cumaribo y La Primavera, así como en la priorización de intervenciones futuras en aeródromos estratégicos de la Orinoquía, con el propósito de ampliar progresivamente la cobertura del transporte aéreo y fortalecer su articulación con las redes viales y fluviales de la región.

2.1.5. Conectividad Sur y articulación fronteriza

En el sur del país se fortalecieron los corredores que conectan Cauca, Nariño, Huila y Putumayo con el puerto de Buenaventura, la frontera con Ecuador y los nodos productivos del interior.

En marzo de 2026 se suscribió el contrato de concesión del proyecto El Estanquillo–Popayán, con una inversión estimada de \$8,82 billones de pesos. El proyecto comprende la operación y mejoramiento de 252,8 kilómetros, incluyendo 62,4 kilómetros de doble calzada, 14 túneles y 125 puentes. Su ejecución permitirá fortalecer la continuidad del corredor Bogotá–Buenaventura–Ipiales y mejorar la conexión de Cauca, Nariño y Putumayo con el centro del país y la frontera ecuatoriana.

A esta actuación se sumaron los avances de las concesiones Santana – Mocoa – Neiva, que puso en operación el tramo Campoalegre – Gigante en septiembre de 2025 y el tramo Pitalito–San Juan de Villalobos en marzo de 2026, contribuyendo a la conexión entre el Huila, el Putumayo y el corredor fronterizo del sur.

De manera complementaria, se avanzó en la consolidación del corredor vial al mar Pacífico, orientado a mejorar la conectividad entre el interior del país y la costa pacífica caucana mediante la intervención de los corredores Popayán–Huisitó–El Plateado–López de Micay y Popayán–Munchique–El Tambo–Argelia. Estas actuaciones buscan integrar territorios históricamente aislados, facilitar la movilidad de personas y mercancías, fortalecer la presencia institucional y promover el desarrollo económico y social de la región.

La intervención contempla aproximadamente 217 kilómetros de mejoramiento y pavimentación vial, lo que permitirá incrementar la velocidad de operación de los corredores, reducir los costos de transporte y mejorar el acceso a servicios básicos, mercados y centros productivos. Se estiman ahorros anuales cercanos a \$581.789 millones en costos de operación vehicular y superiores a 4,8 millones de horas de viaje, además de la generación aproximada de 55.086 empleos directos e indirectos. En conjunto, estas inversiones

contribuirán al cierre de brechas sociales, al fortalecimiento de la competitividad regional y a la consolidación de una economía formal en el Cañón del Micay y la costa pacífica caucana.

En el componente aéreo, se avanzó en el fortalecimiento de la conectividad del sur del país mediante intervenciones orientadas a mejorar la infraestructura aeroportuaria en los departamentos de Nariño, Huila, Putumayo y Caquetá, territorios donde el transporte aéreo complementa la integración con los corredores viales y fronterizos del sur de Colombia. Durante el periodo reportado continuaron las actuaciones en el aeropuerto San Luis de Ipiales, incluyendo la construcción de una nueva terminal de pasajeros, torre de control, base de salvamento y extinción de incendios y el mejoramiento de su infraestructura operacional, consolidándolo como uno de los proyectos aeroportuarios más importantes de la región.

Asimismo, avanzaron las intervenciones en los aeropuertos Benito Salas de Neiva y El Contador de Pitalito, orientadas al fortalecimiento de sus capacidades operativas y de atención de pasajeros. De igual manera, se desarrollaron actuaciones en los aeropuertos Puerto Asís y Villagarzón, en Putumayo, y en los aeropuertos de Florencia y San Vicente del Caguán, contribuyendo a mejorar las condiciones de conectividad con territorios de frontera y zonas de especial importancia para la articulación regional. Complementariamente, la Aeronáutica Civil continuó la ejecución y estructuración de iniciativas orientadas al fortalecimiento de la conectividad aérea regional y social, con el propósito de ampliar las alternativas de acceso a servicios, mercados y oportunidades de desarrollo para las comunidades del sur del país.

2.1.6. Conectividad Región Andina

Entre junio de 2025 y 2026, el Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), las demás entidades del Sector transporte y las autoridades ambientales competentes —entre ellas, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADS), y la Autoridad de Licencias Ambientales, la Corporación Autónoma Regional del Alto Magdalena (CAM), acompañó la gestión técnica e institucional orientada a destrabar la intervención en el sector de Pericongo. Este punto, considerado uno de los más críticos para la conectividad entre el centro y el sur del país, forma parte de la Unidad Funcional 4 del corredor Santana–Mocoa–Neiva. Durante este período se consolidaron espacios de articulación interinstitucional para avanzar en la definición y el cumplimiento de los requisitos ambientales y contractuales asociados con la construcción de dos viaductos proyectados en el entorno del río Magdalena. Con ello se promovió una solución estructural a las restricciones de movilidad y a los riesgos geotécnicos que históricamente han afectado este tramo estratégico de la Ruta 45, fortaleciendo la conectividad entre Huila, Putumayo y la frontera sur del país.

Como resultado de estas gestiones, en 2026 se habilitaron las condiciones ambientales necesarias para avanzar en la construcción de los dos viaductos de Pericongo, luego de superarse uno de los principales obstáculos que condicionaban la ejecución del proyecto. El hito central correspondió a la sustracción definitiva de 7,89 hectáreas de la Reserva Forestal de la Amazonía, autorizada por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible mediante la Resolución 1544 de 2025, modificada por la Resolución 436 de 2026, decisión acompañada de obligaciones de compensación ambiental, acciones de bioingeniería y seguimiento a las condiciones hídricas del área de influencia. Este avance permitirá mejorar la seguridad vial, reducir los tiempos de recorrido y aumentar la resiliencia de la infraestructura frente a eventos de remoción en masa, erosión y cierres recurrentes. Desde la perspectiva de conectividad estratégica, la intervención fortalece uno de los ejes logísticos que articula los centros productivos del sur de Colombia con la red vial nacional y con los flujos comerciales hacia Ecuador, contribuyendo a una mayor integración territorial y competitividad regional.

Adicionalmente, se impulsó la coordinación sectorial necesaria para avanzar en la consolidación de los proyectos Accesos Norte I y Accesos Norte Fase II, orientados a mejorar la conexión entre Bogotá, la Sabana de Cundinamarca, Boyacá y los Santanderes. Durante este período se efectuó seguimiento a los componentes técnicos, prediales, financieros, ambientales y contractuales, así como a las actividades correspondientes a la etapa de preconstrucción, promoviendo la articulación entre las redes nacionales, regionales y urbanas de movilidad. También se verificaron avances en la infraestructura destinada a peatones y ciclistas, fortaleciendo la conectividad multimodal del acceso norte de la capital y mejorando las condiciones para el transporte de pasajeros y mercancías.

Por la articulación institucional, técnica, ambiental y social, se tuvo un hito en el habilitar las condiciones para iniciar la fase de construcción de Accesos Norte Fase II al verificar el cumplimiento de los requisitos contractuales, financieros, prediales y ambientales aplicables. En particular, para el tramo de la Autopista Norte comprendido aproximadamente entre las calles 191 y 245, la participación ciudadana y la coordinación entre las entidades competentes permitieron avanzar en la concertación de medidas para la ejecución de infraestructura ambientalmente resiliente en el entorno de los humedales Torca y Guaymaral. Las intervenciones proyectadas —que comprenden la ampliación del corredor vial, carriles exclusivos para Transmilenio, infraestructura peatonal y ciclorrutas, así como intersecciones y retornos a desnivel— incorporan medidas dirigidas a proteger la fauna, la flora y la conectividad hídrica del sector, además de mejorar el manejo de las crecientes y reducir su incidencia sobre la movilidad de la Autopista Norte. Las soluciones van encaminadas al diseño y construcción de canales trapezoidales, con pasos de fauna involucrados.

En el componente aéreo, se avanzó en el fortalecimiento de la conectividad de la Región Andina mediante la ejecución de proyectos orientados a mejorar la infraestructura aeroportuaria de los principales nodos de transporte de pasajeros y carga del país. Durante el periodo reportado continuaron las actuaciones en los aeropuertos El Dorado de Bogotá y José María Córdova de Rionegro, encaminadas al fortalecimiento de sus capacidades operativas y a la planificación de largo plazo requerida para atender el crecimiento de la demanda y consolidar su papel dentro de la red nacional e internacional de transporte aéreo. Asimismo, se registraron avances en los aeropuertos Palonegro de Bucaramanga, Yariguíes de Barrancabermeja, El Edén de Armenia, Matecaña de Pereira, La Nubia de Manizales, Benito Salas de Neiva, El Contador de Pitalito, Perales de Ibagué y los aeropuertos regionales de Boyacá, contribuyendo al fortalecimiento de la conectividad entre los principales centros urbanos, productivos y turísticos del país. De manera complementaria, continuó el desarrollo de las actuaciones asociadas al proyecto Aeropuerto del Café, considerado una iniciativa estratégica para ampliar las capacidades aeroportuarias del Eje Cafetero y fortalecer su articulación con los corredores logísticos nacionales. Estas intervenciones se complementaron con avances en la estructuración y priorización de proyectos aeroportuarios de mediano y largo plazo, orientados a mejorar la integración territorial y la articulación de la Región Andina con los demás corredores estratégicos del país.

2.1.7. Transporte Aéreo como complemento a la conectividad territorial

Con corte a mayo de 2026 se encontraban en operación 73 rutas del Servicio Aéreo Esencial (SAE), en la cuales se movilizaron más de 808.000 pasajeros y fortalecieron la conexión de territorios históricamente aislados con centros regionales, servicios de salud, educación, abastecimiento y mercados. Entre los avances del periodo se destaca la entrada en operación de la ruta Cali–El Charco, que complementa las alternativas terrestres, fluviales y marítimas disponibles en el litoral Pacífico. De igual forma, la propuesta realizada por la Aeronáutica civil en el marco del programa Conectividad Aérea para la Paz, donde priorizó aeropuertos y aeródromos localizados en regiones como la Alta Guajira, Guaviare, Chocó, Cauca, Nariño, Meta, Guainía y Caquetá. Estas intervenciones aportan a la conformación de una red territorial en la que el transporte aéreo funciona como enlace entre zonas rurales y centros urbanos, especialmente en áreas donde la infraestructura terrestre no permite garantizar desplazamientos continuos durante todo el año.

La Aeronáutica Civil continuó la implementación de la estrategia de Aeropuertos para Servicios Aéreos Esenciales (ASAES), para el mejoramiento de infraestructura aeroportuaria en municipios donde el transporte aéreo es una condición fundamental para la integración territorial. En este marco se avanzó en intervenciones y procesos de estructuración en aeropuertos y aeródromos localizados en regiones apartadas del país, fortaleciendo las

condiciones para la prestación de servicios de transporte aéreo y mejorando el acceso de las comunidades a oportunidades económicas y sociales.

Asimismo, se continuó el fortalecimiento de la infraestructura aeroportuaria y de los servicios de navegación aérea mediante inversiones orientadas a mejorar las condiciones de operación, seguridad y gestión del espacio aéreo nacional. Estas actuaciones incluyeron el desarrollo de proyectos de modernización tecnológica, ampliación de capacidades de vigilancia y comunicaciones aeronáuticas y fortalecimiento de los sistemas de navegación aérea, contribuyendo a una mayor integración de los diferentes modos de transporte y al mejoramiento de la conectividad entre regiones.

En conjunto, estas acciones permitieron consolidar el transporte aéreo como un complemento estratégico de la red intermodal del país, facilitando la conexión de territorios donde las condiciones geográficas, ambientales o de infraestructura limitan la continuidad de otros modos de transporte y contribuyendo a una mayor articulación entre las redes viales, fluviales, férreas, marítimas y aeroportuarias.

2.2. Conexiones logísticas estratégicas

El Ministerio de Transporte culminó el proceso técnico y jurídico para la expedición del primer decreto que reglamenta el registro de las Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE) y de sus operadores en Colombia, en cumplimiento del CONPES 3982 de 2020 y de la Ley 1682 de 2013. El proyecto es resultado de más de cinco años de trabajo interinstitucional con entidades del orden nacional y surtió los conceptos técnicos y jurídicos requeridos, así como los procesos de participación ciudadana establecidos para su expedición.

Durante 2026 se atendieron integralmente las observaciones formuladas por la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República, mediante ajustes de técnica normativa, reorganización del articulado, obtención de los conceptos favorables requeridos y nuevas publicaciones para comentarios ciudadanos, consolidando una versión final que obtuvo el visto bueno de la Secretaría Jurídica.

Como resultado, el 10 de julio de 2026 el Ministerio radicó ante la Presidencia de la República la versión definitiva del decreto y su memoria justificativa, debidamente firmadas por la Ministra de Transporte, quedando el proyecto en la etapa final para su expedición. Su entrada en vigor permitirá implementar el primer marco normativo para el registro de las Infraestructuras Logísticas Especializadas, fortaleciendo la competitividad, la infraestructura intermodal y la eficiencia logística del país.

Asimismo, durante el periodo reportado, se continuó fortaleciendo la articulación y el seguimiento de las conexiones logísticas estratégicas del país, entendidas como los corredores que integran los principales centros de producción, consumo, distribución y comercio exterior con la infraestructura portuaria, aeroportuaria, férrea, fluvial, fronteriza y carretera. Estas conexiones cumplen un papel fundamental en la competitividad nacional, al facilitar la movilización eficiente de mercancías entre las regiones, los principales centros urbanos y los mercados internacionales y permiten identificar y gestionar restricciones relacionadas con infraestructura, movilidad, seguridad, operación logística, condiciones sociales y articulación institucional.

Entre las conexiones de mayor relevancia se encuentran los corredores que articulan el centro del país con los puertos del Caribe y del Pacífico, la conexión Bogotá–Buenaventura, como principal eje de acceso al comercio con la cuenca Asia-Pacífico; los corredores Bogotá–Cúcuta y Bucaramanga–Cúcuta, que facilitan la integración fronteriza con Venezuela; la conexión Cali–Pasto–Ipiales, estratégica para el intercambio comercial con Ecuador; y los corredores hacia la Orinoquía, el Magdalena Medio, Antioquia, Urabá y el Eje Cafetero.

De igual manera, se destaca la importancia del corredor multimodal conformado por la red férrea La Dorada–Chiriguaná–Santa Marta, su articulación con la hidrovía del río Magdalena y su conexión con los principales nodos portuarios del Caribe. Esta infraestructura constituye un elemento esencial para promover la complementariedad entre los modos carretero, férreo, fluvial y marítimo, así como para reducir los costos y tiempos asociados al transporte de carga.

La gestión de estas conexiones se desarrolla mediante las Gerencias de Corredor Logístico, las Alianzas Logísticas Regionales y los espacios de coordinación sectorial e interinstitucional liderados por el Ministerio de Transporte. A través de estos mecanismos se realiza el seguimiento a las condiciones de operación, se identifican cuellos de botella, se reportan eventos que afectan la movilidad de carga y se promueven acciones conjuntas con entidades nacionales, autoridades territoriales, gremios, empresas transportadoras, generadores de carga, concesiones, puertos y demás actores de la cadena logística.

En este contexto, el fortalecimiento de las conexiones logísticas estratégicas contribuye al cumplimiento de los objetivos de la Política Nacional Logística (CONPES 3982), orientados a mejorar la eficiencia del transporte, consolidar la intermodalidad, facilitar el comercio exterior, fortalecer la conectividad regional y promover un sistema logístico más competitivo, sostenible, resiliente y articulado territorialmente.

De esta manera se continua con el monitoreo de los corredores, la gestión de alertas operativas, la consolidación de información logística y la formulación de acciones que permitan mejorar el nivel de servicio, reducir los tiempos improductivos y facilitar la toma de decisiones basada en evidencia.

2.3. Complementariedad entre infraestructura nacional, regional y local.

La complementariedad entre la infraestructura nacional, regional y local constituye un principio orientado a garantizar la conectividad eficiente del territorio, promoviendo la integración de los diferentes modos de transporte y fortaleciendo el desarrollo económico, social y ambiental de las regiones. Es así como la planeación de la infraestructura responde a una visión que permita optimizar la movilidad de personas y mercancías, mejorar la accesibilidad y reducir brechas territoriales.

El Plan de Infraestructura de Transporte (PIT) que se viene formulando y los Planes Regionales de Transporte Intermodal (PRTI) formulados por la UPIT, buscan materializar ese enfoque mediante una planeación coordinada entre los niveles nacional, departamental y municipal. Estos instrumentos de planeación buscan consolidar una red de transporte intermodal que integre la infraestructura vial, férrea, fluvial, marítima y aeroportuaria, permitiendo que las inversiones respondan a las necesidades particulares de cada región y se articulen con los corredores estratégicos definidos para el desarrollo del país.

Cabe indicar que la formulación de estos instrumentos incorpora los aportes de las comunidades y de los actores territoriales, fortaleciendo la gobernanza y la apropiación de los proyectos propuestos, a la vez que contribuye al cierre de brechas de conectividad y al fortalecimiento de la competitividad territorial. Es por ello por lo que la complementariedad entre las redes nacionales, regionales y locales favorece la disminución de los costos logísticos, mejora los tiempos de desplazamiento y facilita el acceso de las poblaciones rurales a los servicios, mercados y oportunidades de desarrollo.

La consolidación de corredores intermodales y multimodales permitirá fortalecer la competitividad del país, facilitar el movimiento de carga y mejorar la articulación entre los centros de producción, los puertos, las zonas de frontera y los principales centros de consumo, avanzando hacia un sistema de transporte más eficiente, sostenible e incluyente.

3. Infraestructura logística especializada y logística de transporte

En cumplimiento de las funciones asignadas al Grupo de Logística del Ministerio de Transporte y en el marco de la implementación de la Política Nacional Logística, durante el periodo 2022–2026 se adelantaron acciones orientadas a fortalecer la infraestructura logística del país, promover la intermodalidad, mejorar la competitividad del transporte de carga y consolidar instrumentos normativos, técnicos y de coordinación institucional que permitan reducir los costos logísticos nacionales.

Las actuaciones desarrolladas han estado encaminadas a consolidar un sistema logístico eficiente mediante el fortalecimiento de la Infraestructura Logística Especializada (ILE), la reglamentación de proyectos logísticos, el seguimiento a corredores estratégicos, la articulación entre los diferentes modos de transporte y el desarrollo de herramientas para la gestión de información y la toma de decisiones.

Estas acciones se encuentran alineadas con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo, la Política Nacional Logística y los documentos CONPES asociados al desarrollo del Sistema Nacional Logístico.

3.1. Avances en infraestructura logística especializada (ILE)

Uno de los principales avances del periodo corresponde al desarrollo del marco regulatorio para la Infraestructura Logística Especializada (ILE), orientado a establecer las condiciones para el registro, organización y seguimiento de la infraestructura logística del país.

Durante el periodo se adelantó la formulación del proyecto de reglamentación del Registro de Proyectos y Operadores de Infraestructura Logística Especializada, instrumento que permitirá identificar, caracterizar y consolidar la información de plataformas logísticas, centros de distribución, zonas logísticas, terminales interiores, nodos multimodales y demás infraestructura estratégica para el transporte de carga.

El proyecto normativo fue construido mediante mesas técnicas con diferentes entidades del Gobierno Nacional, incorporando observaciones de la DIAN, la Superintendencia de Transporte, la Secretaría Jurídica de Presidencia y dependencias técnicas del Ministerio de Transporte.

Su implementación permitirá:

- Contar con un inventario nacional actualizado de infraestructura logística especializada.
- Facilitar la planeación territorial de proyectos logísticos.
- Promover inversiones públicas y privadas.
- Mejorar la articulación entre infraestructura y demanda logística.
- Generar información para la formulación de políticas públicas.

3.2. Plataformas logísticas

Durante el periodo se fortaleció el análisis técnico para la consolidación de plataformas logísticas como elementos estructurantes del Sistema Nacional Logístico.

Las acciones adelantadas estuvieron orientadas a:

- Identificar proyectos estratégicos de infraestructura logística.
- Promover la integración entre centros de producción, distribución y consumo.
- Apoyar la estructuración de proyectos regionales mediante las Alianzas Logísticas Regionales.
- Incorporar criterios de sostenibilidad, competitividad e intermodalidad dentro de la planificación logística.

Las plataformas logísticas constituyen un mecanismo para optimizar procesos de almacenamiento, consolidación, distribución y transferencia de mercancías, contribuyendo a disminuir tiempos operativos y costos logísticos.

3.3. Nodos de transferencia e intermodalidad

El Ministerio de Transporte fortaleció el desarrollo de nodos de transferencia mediante acciones encaminadas a mejorar la articulación entre los diferentes modos de transporte.

Durante el periodo se promovieron iniciativas relacionadas con:

- Integración entre corredores carreteros y la red férrea nacional.
- Articulación de la Red Férrea La Dorada – Chiriguana – Santa Marta con la hidrovía del río Magdalena.
- Fortalecimiento de la complementariedad entre puertos marítimos y corredores terrestres.
- Coordinación institucional para facilitar operaciones intermodales.
- Seguimiento a proyectos de transporte multimodal en corredores estratégicos.

Asimismo, desde el Grupo de Logística se acompañó técnicamente el desarrollo de iniciativas asociadas a corredores multimodales que integran transporte carretero, férreo, fluvial y marítimo, favoreciendo la eficiencia del sistema logístico nacional.

3.4. Estrategias para la reducción de costos logísticos

Se implementaron diversas estrategias orientadas a reducir los costos asociados al transporte y la logística de carga.

Dentro de las principales acciones se destacan el fortalecimiento del Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC). Durante el periodo se modernizó el RNDC mediante múltiples desarrollos tecnológicos y regulatorios que fortalecieron la calidad de la información logística.

Los principales avances incluyen:

- implementación del reporte de tiempos logísticos;
- consolidación de la Resolución Única del RNDC;
- fortalecimiento del manifiesto electrónico;
- optimización del cálculo de costos eficientes de operación;
- integración de nuevos módulos para remesas y operaciones especializadas;
- realización de más de 200 jornadas de capacitación dirigidas a transportadores, empresas generadoras de carga y demás actores de la cadena logística.

Estas acciones permiten mejorar la trazabilidad de las operaciones de transporte, reducir tiempos improductivos y disponer de información para la toma de decisiones basada en evidencia.

3.5. Seguimiento a los tiempos logísticos

Se reglamentó la metodología nacional para el reporte de tiempos logísticos en el RNDC, fortaleciendo la medición de tiempos de espera, cargue, descargue y demás actividades que inciden directamente en los costos del transporte terrestre de carga.

Esta información constituye actualmente una herramienta para identificar cuellos de botella y orientar acciones de mejora en corredores estratégicos.

- **Herramientas digitales para la logística**

Se avanzó en el desarrollo de herramientas tecnológicas, que permitieron consolidar información operativa, mejorar la planificación logística y facilitar el acceso a información por parte de los diferentes actores del sector.

3.6. Articulación con puertos, aeropuertos y corredores férreos, fluviales y carreteros

Durante el periodo objeto del presente informe, el Grupo de Logística fortaleció la coordinación interinstitucional para mejorar la integración entre los diferentes modos de transporte que conforman el Sistema Nacional Logístico.

Las principales acciones desarrolladas comprenden:

- Corredores logísticos
- Seguimiento permanente a aproximadamente 2.400 kilómetros de corredores logísticos estratégicos.
- Monitoreo de condiciones de infraestructura, movilidad, seguridad, entorno social y operación logística.
- Registro y seguimiento de eventos operacionales mediante la herramienta Survey.

Red férrea

Se realizó seguimiento al corredor férreo La Dorada – Chiriguaná – Santa Marta, infraestructura estratégica para el transporte de carga que permite su articulación con los puertos del Caribe y la hidrovía del río Magdalena, promoviendo la complementariedad modal.

Puertos

Se fortalecieron los espacios de coordinación con autoridades portuarias y operadores logísticos mediante:

- Alianzas Logísticas Regionales.
- Facilitación portuaria.
- Mesas técnicas sobre patios de contenedores y zonas de entornamiento.
- Seguimiento a operaciones en los principales puertos nacionales.

Como resultado de este trabajo, se formuló un proyecto de acto administrativo que establece requisitos mínimos para la operación de patios de contenedores y zonas de entornamiento, incorporando criterios de infraestructura, seguridad, tecnología, trazabilidad e indicadores de desempeño.

Aeropuertos

Se promovieron iniciativas para fortalecer la logística aeroportuaria mediante proyectos asociados al transporte de carga aérea y su articulación con los sistemas regionales de logística, particularmente en el marco de las Alianzas Logísticas Regionales.

Alianzas Logísticas Regionales

Las Alianzas Logísticas Regionales continuaron consolidándose como el principal mecanismo de articulación territorial entre entidades públicas, gremios, academia y sector privado.

Durante el periodo se fortalecieron y reactivaron diversas alianzas regionales, promoviendo hojas de ruta para el desarrollo logístico, proyectos de infraestructura y acciones para mejorar la competitividad territorial.

4. Reactivación férrea

La reactivación del modo férreo constituyó una de las principales apuestas estratégicas del Sector Transporte durante el periodo comprendido entre junio de 2025 y junio de 2026. En desarrollo de este propósito, se fortaleció la capacidad institucional del sector, se impulsó la estructuración de proyectos estratégicos, se avanzó en la consolidación de instrumentos de política pública y se promovieron acciones orientadas a recuperar la infraestructura ferroviaria como componente esencial de la estrategia de transporte intermodal, la competitividad logística y la integración territorial del país.

En el marco de este proceso, el Ministerio de Transporte fortaleció la gobernanza del modo férreo mediante la creación del Grupo Ferroviario, formalizada a través de la Resolución No. 20263040001005 de 2026, expedida en desarrollo de la Ley 489 de 1998 y el Decreto 087 de 2011. Esta instancia, adscrita directamente al Despacho del Ministerio, fue concebida para liderar la articulación técnica del sector ferroviario, coordinar la formulación de política pública y realizar el seguimiento estratégico a los proyectos del modo férreo, fortaleciendo la coordinación institucional con la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) y la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT).

En materia de proyectos estratégicos, uno de los principales hitos del periodo fue la adjudicación de la primera Asociación Público-Privada (APP) ferroviaria del país para el corredor La Dorada–Chiriguaná, con una inversión cercana a \$3,4 billones. Este proyecto

representa un avance significativo en la consolidación de nuevos esquemas de financiación para la infraestructura férrea y constituye un paso fundamental para incrementar la capacidad de movilización de carga y, de manera progresiva, ampliar las posibilidades de operación de transporte de pasajeros en este corredor estratégico.

De manera complementaria, se consolidó la estructuración del documento CONPES de la Política Nacional para el Desarrollo de la Red Ferroviaria, en cumplimiento de los lineamientos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 Colombia Potencia Mundial de la Vida. Este instrumento definirá la hoja de ruta para el fortalecimiento del sistema ferroviario nacional, estableciendo lineamientos de largo plazo para la planificación, financiación, modernización y desarrollo del modo férreo.

Paralelamente, se avanzó en la construcción del marco regulatorio del sector mediante el trámite de dos proyectos de resolución, orientados a fortalecer la regulación técnica, la coordinación institucional y los mecanismos de seguimiento requeridos para la reactivación ferroviaria. Estas iniciativas complementan el proceso de fortalecimiento institucional impulsado por el Ministerio de Transporte y generan condiciones para una gestión más articulada del modo férreo.

Como parte de la estrategia para priorizar inversiones, se declaró la importancia estratégica de los proyectos destinados al mejoramiento de los corredores ferroviarios del Pacífico y Bogotá–Belencito, decisión que permitirá avanzar en la recuperación de infraestructura existente y fortalecer la capacidad del sistema para atender la movilización de carga y pasajeros, favoreciendo la integración territorial y el desarrollo logístico del país.

En materia de fortalecimiento institucional, se inició la consultoría para la estructuración de la Entidad Férrea Nacional, iniciativa que busca evaluar alternativas para consolidar un modelo de gobernanza especializado que responda a las necesidades actuales y futuras del sistema ferroviario colombiano.

Adicionalmente, se llevó a cabo el Primer Congreso Ferroviario Nacional, espacio que reunió entidades públicas, academia, sector privado y expertos nacionales e internacionales para intercambiar experiencias, fortalecer la articulación institucional y posicionar nuevamente el modo férreo como un componente estratégico del desarrollo económico y social del país.

Los avances descritos estuvieron acompañados por el desarrollo y consolidación de proyectos ferroviarios estratégicos en diferentes etapas de estructuración, recuperación, construcción y operación, los cuales reflejan el alcance de la estrategia nacional de reactivación férrea y su contribución al fortalecimiento de la conectividad intermodal. En la siguiente tabla se presentan los principales corredores ferroviarios y su estado de avance al cierre del periodo reportado.

Tabla 2. Proyectos estratégicos y en desarrollo

Corredor férreo	Longitud (km)	Región / Territorio	Alcance y Estado actual	Hito contractual
Chiriguaná-Santa Marta (FENOCO)	246,31	Magdalena/Cesar	Con operación comercial	Gobierno Petro, movilización de 119,3 Millones de Toneladas
La Dorada – Chiriguaná (Ferrocarri del Atlántico)	526,13	Caldas, Antioquia, Santander; Cesar	Corredor operativo, con operación comercial de carga y pasajeros. En preconstrucción	Primera APP Férrea. Adjudicación marzo 2025.
Red Férrea del Pacífico (Buenaventura – La Felisa – Cartago)	498	Valle del Cauca, Caldas, Risaralda, Quindío	En proceso de recuperación. Actividades de administración, vigilancia y mantenimiento	FINDETER desde diciembre 26 de 2023 hasta junio de 2026. ANI_ En proceso de adjudicación su administración, mantenimiento, operación y vigilancia. Julio 2026
Bogotá – Belencito (Ferrocarri del Nordeste)	278,40	Cundinamarca, Boyacá	Corredor operativo, con operación comercial de carga y pasajeros	ANI_ En proceso de adjudicación su administración, mantenimiento, operación y vigilancia. Julio 2026
Corredor Interoceánico	222 km	Conexión Pacífico – Caribe	Fase de prefactibilidad culminada. Sistema intermodal tren- puertos-logística con demanda potencial proyectada al 2074.	100% de avance en prefactibilidad – a cargo de la UPIT/ Inicio proceso de factibilidad junio de 2026

Corredor férreo	Longitud (km)	Región / Territorio	Alcance y Estado actual	Hito contractual
Corredor Conexión Férreo Central	448 km	Centro del país – articulación con nodos logísticos y productivos	Estudios y diseños de factibilidad. Combina construcción nueva, mejoramiento y variantes, con túneles y puentes.	Adjudicado en enero de 2026 – a cargo de ANI
Corredor Villavicencio – Puerto Gaitán	193 km	Orinoquía (Meta) – integración con sistema nacional	Fase de factibilidad. Estudios y diseños estructurados por tramos para implementación ordenada.	Acta de inicio firmada en marzo de 2026 – a cargo de ANI
Corredor Yumbo – Caimalito	301 km (intervención focalizada en 30 km existentes)	Valle del Cauca / Eje Cafetero – conexión con Puerto de Buenaventura	Fase de estudios y diseños de factibilidad. Rehabilitación y optimización de infraestructura existente; estabilización y obras complementarias.	Adjudicado en enero de 2026 – a cargo de ANI
Corredor Buenaventura – Palmira	120 Km (factibilidad)	Valle del Cauca – conexión puerto-interior	Fase de factibilidad con procesos contractuales en curso y ajustes jurídicos en desarrollo.	Factibilidad adjudicada enero de 2026 – a cargo de la ANI
Corredor Villavicencio – Férreo Central	348 km	Meta, Cundinamarca y Boyacá	Fase de prefactibilidad. Evaluación de alternativas de trazado, análisis ambientales, sociales y económicos.	En prefactibilidad – a cargo de la UPIT. Culminación estimada julio 2027
Tren de Zipaquirá	48,9 Km	Bogotá-Cundinamarca	Convenio cofinanciación suscrito, operación pasajeros. Construcción, operación y mantenimiento	Publicación pliegos Julio 2026
Registrar Occidente	39,6 Km	Bogotá-Cundinamarca	En construcción. Avance 34%	Inicio marcha blanca Fase 1 (Facatativá-Fontibón) Octubre 2027

Fuente: Elaboración propia. Grupo Ferroviario – Ministerio de Transporte (2026)

En conjunto, las acciones desarrolladas durante el periodo evidencian un avance significativo en la reactivación del modo férreo, sustentado en el fortalecimiento institucional, la consolidación de instrumentos de política pública, la estructuración de proyectos estratégicos y la recuperación progresiva de corredores ferroviarios. Estos resultados sientan

las bases para continuar consolidando una red férrea moderna, segura e integrada con los demás modos de transporte, contribuyendo a mejorar la competitividad logística, la conectividad regional y el desarrollo sostenible del país.

5. Conectividad fluvial

Durante el periodo reportado, se avanzó en el fortalecimiento de la conectividad fluvial como un componente estratégico para la integración territorial, la movilidad de pasajeros, el abastecimiento de bienes y el transporte de carga, particularmente en regiones apartadas donde los ríos constituyen el principal medio de comunicación y acceso a servicios.

Las acciones desarrolladas por el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) y la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena (CORMAGDALENA) se orientaron a la construcción, mejoramiento y mantenimiento de muelles e instalaciones portuarias fluviales, así como a la conservación de las condiciones de navegabilidad del río Magdalena. Estas intervenciones contribuyeron a mejorar la seguridad de las operaciones, fortalecer la conectividad de las comunidades ribereñas y facilitar su articulación con los corredores carreteros, portuarios, productivos y logísticos del país.

5.1. Fortalecimiento de la infraestructura portuaria fluvial

El Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, a través de sus diferentes transformaciones, reconoce la necesidad de fortalecer los distintos modos de transporte como un mecanismo para contribuir al cierre de brechas territoriales y mejorar la conectividad del país. En este contexto, dentro de la transformación "Derecho Humano a la Alimentación", el sector transporte asumió el compromiso de intervenir infraestructura portuaria fluvial con el fin de mejorar la conectividad de las regiones más apartadas y facilitar el acceso de sus comunidades a bienes y servicios.

En desarrollo de este compromiso, el INVÍAS intervino 77 muelles fluviales mediante la ejecución de obras de construcción, mejoramiento y mantenimiento en diferentes regiones del país.

A la fecha, se reporta la terminación de 52 muelles fluviales, como parte de un programa con una inversión proyectada cercana a \$340.000 millones, cuyo objetivo es fortalecer la infraestructura de transporte fluvial, mejorar la accesibilidad de las poblaciones ribereñas y contribuir a la reducción de las brechas de infraestructura y transitabilidad en territorios de difícil acceso. Las actuaciones adelantadas han permitido mejorar las condiciones de acceso

y operación de estas infraestructuras, facilitar el transporte de pasajeros y carga de pequeña escala, y fortalecer la seguridad de las operaciones de embarque y desembarque.

En el periodo comprendido entre junio de 2025 y junio de 2026, se intervinieron 16 muelles fluviales mediante obras de construcción y mejoramiento, ubicados en los departamentos de Antioquia, Chocó, Putumayo, Sucre, Amazonas, Nariño, Vichada, Guainía y Cauca.

Estas intervenciones se concentraron en territorios en los que el transporte fluvial cumple una función esencial para la movilidad cotidiana, el abastecimiento de alimentos, materiales e insumos, el acceso a servicios de salud y educación y la comercialización de productos locales. Asimismo, permitieron avanzar en la adecuación de puntos de conexión entre las rutas fluviales y las redes terrestres y logísticas regionales.

Por su parte, Cormagdalena reportó la construcción e instalación de 17 muelles fluviales sobre el río Magdalena, con inversiones aproximadas de \$17.975 millones de pesos. Estas infraestructuras mejoraron las condiciones para el transporte de pasajeros y carga menor, particularmente en comunidades que utilizan el río como principal medio de desplazamiento. Su entrada en operación permitió disponer de puntos más seguros para el acceso a las embarcaciones, reducir los riesgos asociados a operaciones informales de embarque y desembarque y aumentar la confianza de los usuarios en el transporte fluvial. La intervención de los muelles también favorece la integración de los municipios ribereños, al facilitar el acceso a bienes y servicios, fortalecer las actividades productivas locales y mejorar la conexión con centros urbanos y mercados regionales. En este sentido, las obras contribuyen tanto a la conectividad física como al desarrollo social y económico de los territorios localizados a lo largo de la cuenca.

Asimismo, desde las diferentes entidades del sector transporte se ha venido estructurando diferentes documentos que impulsen no solo el desarrollo de la infraestructura fluvial, sino también el fortalecimiento de la navegación, la prestación de los servicios de transporte fluvial, la intermodalidad, entre otros.

Por lo anterior, el INVÍAS junto con el Ministerio de Transporte estructuraron el documento CONPES de declaratoria de importancia estratégica de los proyectos de infraestructura que hacen parte del programa de conectividad fluvial y de cabotaje, el cual tiene como objetivo seguir acortando las brechas de transitabilidad para las poblaciones más apartadas; dentro de los proyectos que se contempla incluir en el documento CONPES se encuentran los muelles de Quibdó, Riosucio, Magui Payán, Puerto Santander y Puerto Gaitán.

Adicionalmente, el Departamento Nacional de Planeación (DNP), en coordinación con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y con el apoyo de diferentes sectores, entre ellos el sector transporte, aprobó el CONPES 4196 - Fondo para el Desarrollo del Plan Todos

Somos Pazcífico, el cual contempla dentro de su plan de acción un componente del sector transporte, la ejecución de intervenciones orientadas al fortalecimiento del transporte fluvial en el litoral Pacífico colombiano. Entre estas se incluyen la construcción de infraestructura fluvial en los municipios de La Tola, El Charco, Santa Bárbara de Iscuandé, Olaya Herrera, Mosquera, Timbiquí y López de Micay, la implementación de un programa de señalización y ayudas a la navegación, así como el fortalecimiento de las capacidades técnicas e institucionales para la gestión del modo fluvial. Estas intervenciones representan una inversión aproximada de USD 41,2 millones.

Con estas intervenciones se ha contribuido a consolidar una red de infraestructura fluvial más segura y funcional, sin embargo, se requiere contribuir con la construcción de esquemas de operación, administración, conservación y mantenimiento que permitan preservar las condiciones de servicio una vez finalizadas las obras.

5.2. Navegabilidad y conectividad sobre el río Magdalena

El río Magdalena constituye el principal corredor fluvial del país y cumple una función estratégica para la movilización de carga, pasajeros y actividades turísticas. Durante el periodo reportado, Cormagdalena adelantó acciones de mantenimiento del canal navegable orientadas a conservar la estabilidad de la hidrovía y proporcionar mayores niveles de confiabilidad para las operaciones de transporte.

En materia de mantenimiento, se continuó con la ejecución del contrato para la conservación del canal navegable en el tramo comprendido entre Barrancabermeja y el Puente Pumarejo, financiado mediante vigencias futuras aprobadas desde 2023 y con terminación prevista para julio de 2026 y un valor asignado de alrededor de \$109,951 millones de pesos. Estas intervenciones han permitido mantener condiciones seguras de navegación, garantizando la continuidad del transporte fluvial de carga y pasajeros a lo largo del corredor.

Como parte del fortalecimiento de la capacidad operativa, la Corporación avanzó en la adquisición de equipos especializados para la gestión de la hidrovía, entre ellos una segunda draga fluvial destinada a atender las necesidades de mantenimiento del tramo entre Barrancabermeja y Barranquilla. Asimismo, se incorporaron equipos para la realización de batimetrías periódicas, con el fin de mejorar el seguimiento de las condiciones del canal navegable.

De manera complementaria, se fortalecieron las actividades de monitoreo mediante la implementación de equipos para el seguimiento permanente de los niveles del río y el desarrollo de una plataforma de monitoreo que permitirá disponer de información en tiempo

real sobre las condiciones de la hidrovía. Esta herramienta contribuirá a la generación de alertas tempranas y facilitará la programación y ajuste de las actividades de mantenimiento, mejorando la gestión de la navegación fluvial.

Adicionalmente, Cormagdalena avanzó en la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena mediante los estudios y diseños de obras de encauzamiento, el cual finalizó en el primer semestre del 2026, como insumo para el inicio de la etapa constructiva de las obras, con un valor aproximado de \$9,740 millones.

Las actividades de mantenimiento del canal navegable permitieron garantizar la continuidad del tránsito de embarcaciones y fortalecer las condiciones para la movilización de carga y pasajeros a lo largo del corredor fluvial. Asimismo, favorecieron la operación regular de cruceros turísticos, impulsando el desarrollo económico de los municipios ribereños mediante la dinamización de actividades relacionadas con el turismo, el comercio, los servicios y la economía popular.

En el canal de acceso al puerto de Barranquilla, para mayo de 2026 se registró un incremento del 22 % en la carga movilizada frente al mismo mes de 2025. Este resultado evidencia la importancia de mantener condiciones adecuadas de profundidad, seguridad y disponibilidad del canal para garantizar la continuidad de las operaciones portuarias y la competitividad del principal corredor fluvial del país.

6. Conectividad aérea

La conectividad aérea constituye un componente estratégico para la integración territorial, el fortalecimiento de la competitividad regional y el desarrollo económico del país, al facilitar la movilidad de pasajeros, promover el turismo y ampliar el acceso de las regiones a oportunidades comerciales y de inversión. En el marco de las competencias de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), entidad adscrita al Sector Transporte, durante el periodo comprendido entre junio de 2025 y junio de 2026 se adelantaron acciones orientadas a fortalecer la conectividad aérea regional mediante la articulación con autoridades territoriales, operadores aéreos, gremios y demás actores del sector aeronáutico, con el propósito de ampliar la oferta de servicios aéreos y promover el desarrollo de nuevas rutas.

Como parte de esta estrategia, la Aerocivil continuó liderando las Mesas de Conectividad Regional, concebidas como un mecanismo de articulación institucional para identificar oportunidades de fortalecimiento del transporte aéreo, consolidar alianzas con los

diferentes actores del sector y promover condiciones favorables para la apertura de nuevas rutas. Estos espacios permitieron analizar las necesidades de conectividad de los territorios, socializar proyectos relacionados con el desarrollo aeroportuario y coordinar acciones orientadas a fortalecer la oferta de transporte aéreo en las regiones.

Durante el periodo objeto de reporte se realizaron tres (3) Mesas de Conectividad Regional, llevadas a cabo el 27 de junio de 2025 en Yopal (Casanare), el 9 y 10 de septiembre de 2025 en San Andrés y el 26 de marzo de 2026 en Ibagué (Tolima). Estos espacios facilitaron el diálogo entre entidades territoriales, operadores aéreos, gremios y actores locales, permitiendo identificar oportunidades para fortalecer la conectividad regional, promover el desarrollo turístico y consolidar condiciones que favorezcan la sostenibilidad de nuevas operaciones aéreas.

Como resultado de las acciones de articulación lideradas por la Aerocivil y del trabajo conjunto con los operadores del sector, durante el periodo comprendido entre junio de 2025 y junio de 2026 continuó fortaleciéndose la conectividad aérea regional mediante la entrada en operación de nuevas rutas nacionales, orientadas principalmente a mejorar la integración entre ciudades intermedias, ampliar las alternativas de transporte para la población y facilitar el acceso a regiones con limitadas opciones de conectividad.

Durante el segundo semestre de 2025 entraron en operación las rutas Cúcuta–Ocaña, Medellín–Ocaña, Bucaramanga–San Gil, Tibú–Cúcuta y Medellín–Yopal, fortaleciendo la conectividad de los departamentos de Norte de Santander, Antioquia, Santander y Casanare. Estas rutas registraron la realización de 102 vuelos, con la movilización de 1.592 pasajeros, contribuyendo a mejorar la accesibilidad entre centros urbanos y municipios estratégicos para el desarrollo económico y social de estas regiones.

Tabla 3. Rutas aéreas vigencia 2025

Trayecto		Viajes movilizados	Personas beneficiadas	DEPARTAMENTO ORIGEN	MUNICIPIO ORIGEN
QUIBDO	BAJO BAUDÓ	0	0	CHOCO	QUIBDO
CUCUTA	OCAÑA	30	402	NORTE DE SANTANDER	CUCUTA
MEDELLÍN	OCAÑA	30	424	ANTIOQUIA	MEDELLÍN
BUCARAMANGA	SAN GIL	10	21	SANTANDER	SANTANDER
TIBÚ	CÚCUTA	12	131	SANTANDER	NORTE DE SANTANDER
MEDELLÍN	YOPAL	20	614	ANTIOQUIA	CASANARE

Fuente. Aerocivil, 2026.

En desarrollo de esta misma estrategia, durante el primer semestre de 2026 se incorporaron nuevas rutas desde Barranquilla hacia Riohacha, Valledupar, Aguachica y Montería, fortaleciendo la conectividad aérea del Caribe colombiano y ampliando las alternativas de movilidad entre ciudades con alta dinámica económica y turística. Estas nuevas operaciones registraron 56 vuelos y la movilización de 2.280 pasajeros durante su etapa inicial de operación. Asimismo, la ruta Barranquilla–Riohacha, cuya operación inició en diciembre de 2025, fue incorporada al seguimiento estadístico durante la vigencia 2026.

Tabla 4. Rutas aéreas vigencia 2026

Trayecto		Viajes movilizados	Personas beneficiadas	DEPARTAMENTO ORIGEN	MUNICIPIO ORIGEN
BARRANQUILLA	RIOHACHA	0	0	ATLÁNTICO	BARRANQUILLA
BARRANQUILLA	VALLEDUPAR	14	765	ATLÁNTICO	BARRANQUILLA
BARRANQUILLA	AGUACHICA	10	284	ATLÁNTICO	BARRANQUILLA
BARRANQUILLA	MONTERIA	32	1231	ATLÁNTICO	BARRANQUILLA

Fuente. Aerocivil, 2026.

En conjunto, durante el periodo reportado las nuevas rutas nacionales registraron la realización de 158 vuelos y la movilización de 3.872 pasajeros, reflejando una respuesta favorable de la demanda y evidenciando el impacto de las acciones de articulación adelantadas por la Aerocivil para ampliar la cobertura del servicio de transporte aéreo regional.

Los avances alcanzados durante el periodo evidencian el fortalecimiento de la conectividad aérea regional mediante estrategias de coordinación institucional y articulación con los operadores del sector, contribuyendo a ampliar las oportunidades de movilidad, dinamizar el turismo, fortalecer las economías regionales y mejorar la integración territorial. Estos resultados consolidan el transporte aéreo como un componente estratégico de la red intermodal del país y como un instrumento para promover un desarrollo más equilibrado e incluyente de las regiones.

7. Puertos marítimos y conectividad portuaria

La agenda que desde el Ministerio de Transporte como autoridad portuaria se ha venido impulsando a través de lo establecido en el documento CONPES 4118 de 2023, adoptado mediante Decreto Presidencial 2125 de 2023, que actualizó la Política Nacional Portuaria después de 10 años, incluye el fortalecimiento del desarrollo portuario en relación con el desarrollo territorial, para lo cual se ha venido trabajando en la formulación de planes maestros para las nueve (9) zonas portuarias, así como en la inclusión de dos aspectos fundamentales y no incluidos en las políticas portuarias de gobiernos anteriores: elementos estructurales sociales y ambientales, de tal forma que la evolución portuaria que exige el mundo también está incluida dentro de la agenda de desarrollo portuario del país, incluyendo aspectos para incentivos de inversiones en estos dos componentes.

En cuanto a la movilización de carga por los puertos del país, el año 2025 tuvo un decrecimiento del 3.4% en relación con el año inmediatamente anterior, esto debido principalmente a la menor movilización de carbón en las zonas portuarias de Ciénaga, La Guajira y Barranquilla, no obstante, teniendo en cuenta que la caída total de la movilización de carbón fue superior al 20%, se evidencia que el impacto general en todas las zonas portuarias fue sustancialmente menor, esto debido al incremento de la carga en zonas portuarias como Buenaventura, Santa Marta, Cartagena y especialmente Turbo. Se otorgó la concesión portuaria Río Córdoba, que será el primer Puerto Multipropósito en operar en la bahía de Ciénaga y que estará conectado con el sistema ferroviario central, y se expidió la habilitación para operación como muelle de comercio exterior para las terminales de Puerto Antioquia, en la zona portuaria de Turbo – que inició operaciones en el primer trimestre de 2026 - y Río Grande, en Barranquilla, zona portuaria que por primera vez tuvo una profundidad de 10,4 m durante todo el cuatrienio, garantizando la navegabilidad y continuidad en las operaciones portuarias.

De otra parte, se puso a disposición del país el GeoPOFPA, primer geovisor público especializado en planeación portuaria, construido a partir de la actualización del Plan de Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental (POFPA), luego de más de 16 años. Esta herramienta integra información geográfica sobre zonas portuarias, terminales fluviales estratégicas y variables territoriales y ambientales, facilitando el análisis espacial y la toma de decisiones.

A través de la Dirección General Marítima - DIMAR, la autoridad marítima colombiana, se han venido coordinando esfuerzos para establecer actualizaciones normativas y seguimientos en materia de seguridad para la operación de los puertos, tanto en seguridad operativa, como inseguridad nacional (security - safety), y en el documento CONPES mencionado, se trabaja en una línea de fortalecimiento institucional para que la coordinación con las entidades responsables de la vigilancia en las mercancías y los aspectos aduaneros, tales como la Dian, la policía fiscal y aduanera, la Policía Antinarcóticos, entre otras, permita tener mecanismos tecnológicos y normativos acorde con los desafíos y protocolos internacionales en materia de protección contra el narcotráfico.

8. Modo carretero

La infraestructura carretera continuó siendo un eje fundamental para la integración territorial, la conectividad regional y el desarrollo económico del país durante el periodo comprendido entre junio de 2025 y junio de 2026. En el marco de las competencias del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) y de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Sector Transporte avanzó en la ejecución de programas y proyectos orientados al mejoramiento, construcción, rehabilitación y mantenimiento de la red vial nacional, priorizando corredores estratégicos que fortalecen la movilidad de personas y mercancías, facilitan el acceso a servicios esenciales y contribuyen al cierre de brechas entre las regiones.

Las acciones desarrolladas estuvieron orientadas a consolidar una infraestructura vial más resiliente, segura y sostenible, mediante la ejecución de programas como Vías para la Paz, Caminos Comunitarios para la Paz Total, el mantenimiento de la red vial no concesionada, la gestión de los corredores concesionados y el fortalecimiento de la infraestructura regional y terciaria. Estas intervenciones contribuyeron a mejorar la conectividad entre centros de producción, zonas rurales, municipios priorizados y principales corredores logísticos del país, favoreciendo la competitividad, la cohesión territorial y la implementación de las políticas de desarrollo regional y construcción de paz.

8.1. Vías para la paz

El INVIAS logró un importante hito institucional y presupuestal con la obtención del aval fiscal del Consejo Superior de Política Fiscal - CONFIS y la expedición del Documento Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES 4161 de 2025, mediante el cual se declaran de importancia estratégica los proyectos que integran el programa Vías para la Paz.

Esta gestión representa un paso trascendental en la consolidación de la conectividad territorial del país, al asegurar inversiones superiores a 15 billones de pesos en vigencias futuras hasta 2035, orientadas a fortalecer la infraestructura vial nacional y regional.

El programa se enmarca en los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2022– 2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, particularmente en la Transformación de Convergencia Regional, que promueve la integración física y funcional de los territorios.

Estas inversiones priorizan corredores estratégicos ubicados en regiones con altas necesidades en términos de conectividad física en los departamentos de Chocó, Antioquia, Risaralda, Cauca, Nariño, Putumayo, Huila, Cundinamarca, Boyacá, Arauca, Norte de Santander, Córdoba, Bolívar, Sucre y La Guajira, buscando cerrar brechas sociales, impulsar la competitividad y dinamizar la economía local mediante infraestructura resiliente, sostenible y adaptada a las condiciones ambientales y geotécnicas del país.

En la siguiente tabla se presentan los aportes de la Nación para la ejecución de estos proyectos estratégicos de infraestructura, que buscan mejorar la conectividad vial y garantizar una movilidad segura y eficiente.

Tabla 5. Aportes de la Nación para la ejecución de proyectos estratégicos de infraestructura.

Proyecto	Inversión (millones de pesos)	Alcance
Conexión Quibdó-Medellín	\$ 263.957	Intervención punto crítico para evitar uso de vías alternas
Conexión Quibdó-Pereira	\$ 109.298	Intervención de 15 puntos críticos
Vía al Mar Pacífico Cauca	\$ 2.745.780	Mejoramiento de 217 km
Pasto - Estanquillo	\$ 2.745.431	Construcción, mejoramiento y mantenimiento de 172km y 1 puente
Samaniego-La Llanada-Sotomayor	\$ 37.680	Mejoramiento de 6 km
San Francisco - Mocoa	\$ 2.614.705	Construcción de 15 km nueva calzada
Puente, Puerto Asís-Teteyé	\$ 201.078	1 puente
Candelaria-La Plata-Laberinto	\$ 85.359	Pavimentación de 13 km
Vías Del Guavio	\$ 281.760	Mejoramiento de 25 km

Proyecto	Inversión (millones de pesos)	Alcance
Lejía-Saravena	\$ 579.757	Mejoramiento de 25 km y construcción de 5 puentes
Arauquita - Saravena	\$ 231.653	Mejoramiento de 20 km
Transversal Del Catatumbo (Tibú-Convención)	\$ 639.686	Mejoramiento de 74 km
Convención-La Mata	\$ 250.049	Mejoramiento de 30 km
San Marcos-Ayapel	\$ 166.883	Mejoramiento de 34 km
Mompox -Pinillos	\$ 167.115	Construcción de 15 km de pavimento
Necoclí-Arboletes	\$ 133.782	Mejoramiento de 15,5 km
Vía El Aro	\$ 56.000	Mejoramiento de 5,2 km
Puente La Doctrina	\$ 94.726	Construcción de 1 puente y mantenimiento de 20 puentes
Santa Lucía-Moñitos-Puerto Escondido	\$ 128.866	Pavimentación de 14 km
Vías de La Guajira	\$ 3.513.195	El alcance de la intervención estará supeditada a la concertación con las comunidades
Total	\$ 15.046.760	

Fuente: Elaboración propia INVIAS, 2026.

Con esta apuesta, el Invías busca generar un impacto estructural en el desarrollo regional, impulsando la creación de empleo, la reducción de costos logísticos y la mejora en la calidad de vida de las comunidades beneficiarias. Los proyectos priorizados fortalecerán la interconexión entre centros de producción, zonas rurales y polos de desarrollo urbano e industrial, contribuyendo al desarrollo económico, la cohesión social y la consolidación de la paz en los territorios históricamente rezagados del país.

8.2. Caminos Comunitarios para la Paz Total

El programa Caminos Comunitarios para la Paz Total ha representado una transformación estructural en los territorios rurales de Colombia. Al enfocar sus esfuerzos en el mejoramiento de la infraestructura de la red vial terciaria, esta iniciativa ha permitido mejorar de manera significativa conectividad regional facilitando el acceso de las comunidades a servicios esenciales como salud, educación y mercados agrícolas, lo que contribuye directamente al cierre de brechas sociales y económicas.

En términos de ejecución física, durante la vigencia de 2025 se alcanzaron 1.623 kilómetros de vías regionales intervenidas, mientras que en lo corrido de 2026 se reporta una

ejecución adicional de 521,4 kilómetros, consolidando un gran total acumulado de 10.075 kilómetros en el periodo de gobierno. Dentro de este balance es importante señalar que 2.353 kilómetros correspondan a vías terciarias ubicadas en municipios PDET, priorizando la inversión pública en las zonas que han sido más afectadas por el conflicto armado.

En cuanto a la contratación con organismos de acción comunal y a las comunidades étnicas. A la fecha, se cuenta con la suscripción de 2.390 convenios solidarios. De este consolidado, 152 convenios fueron suscritos durante la vigencia 2025 y se encuentran actualmente en ejecución. Por su parte, en lo que va corrido de la vigencia 2026, se han sumado 57 convenios adicionales, los cuales avanzan de manera paralela en sus respectivos procesos técnicos de adjudicación de interventorías para asegurar la transparencia, calidad e interventoría idónea de las obras.

Finalmente, a través de este programa se viene atendiendo los compromisos de Consulta Previa. Actualmente, se mantiene un diálogo permanente con altas instancias de concertación, incluyendo la Mesa Permanente de Concertación -MPC-, la Mesa de Regional Amazónica -MRA-, el Consejo Regional Indígena del Cauca -CRIC-, el Consejo Regional Indígena de Caldas -CRIDEC-, el Consejo Regional Indígena del Huila -CRIHU-, así como con comunidades afrodescendientes, palenqueras y raizales.

8.3. Vías mejoradas, rehabilitadas y mantenidas

En lo que respecta a la red vial primaria no concesionada, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS- ha consolidado avances significativos en la conectividad del país durante el periodo evaluado. En términos de ejecución física para el mejoramiento vías, durante la vigencia de 2025 se alcanzaron 80,93 kilómetros y en lo corrido de la vigencia 2026 la suma una ejecución adicional de 32,55 kilómetros, para un acumulado total de 368 kilómetros en el actual periodo de gobierno.

Estas intervenciones estratégicas se concentran en los departamentos de Antioquia, Córdoba, Sucre, Bolívar, Boyacá, Santander, Caquetá, Casanare, Cauca, Cesar, La Guajira, Chocó, Cundinamarca, Tolima, Guaviare, Huila, Magdalena, Meta, Nariño, Norte de Santander, Quindío, Risaralda, Valle del Cauca y Vichada.

De manera complementaria, las metas de rehabilitación y mantenimiento vial reportaron 555,91 kilómetros intervenidos durante 2025 y un avance adicional de 270,90 kilómetros en lo transcurrido de 2026, alcanzando un total acumulado de 1.980 kilómetros en los mismos departamentos.

Este conjunto de actividades de mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento se articula a través de programas como Vías para la Legalidad Visión 2030 y Reactivación 2.0 Visión

2030. La priorización e importancia estratégica de estas iniciativas se encuentra respaldada en los documentos CONPES 4010 define los proyectos del programa de Legalidad, y el CONPES 4039 establece las inversiones del programa Reactivación 2.0.

El programa Vías para la Legalidad cuenta con 22 proyectos con una inversión de \$8,93 billones, distribuidos así:

- 2021 – 2025: 4,37 billones asignados de los cuales se han ejecutado \$2,53 billones que corresponde al 57,97% de la ejecución total de los proyectos y una ejecución promedio de la vigencia 2025 del 43,39%.
- 2026 – 2030 cuenta con una asignación de \$4,56 billones.

Por otro lado, se tiene el programa Reactivación 2.0 el cual tiene en ejecución 36 proyectos de vías nacionales, regionales y en la red férrea inactiva que buscan pavimentar cerca de 170 km, construir 9 puentes y garantizar el mantenimiento y la transitabilidad de cada uno de los corredores contratados, así como el mejoramiento de los corredores verdes de la red férrea inactiva a cargo del INVÍAS. El programa cuenta con una inversión \$4,72 billones, distribuidos así:

- 2021 - 2025: \$1,80 billones asignados de los cuales se han ejecutado \$1,62 billones que corresponde al 90% de los recursos.
- 2026 - 2030: \$2,92 billones asignados.

8.4. Proyectos a destacar

- **Contrato de Obra No. 992-2022 | Variantes Transversal del Libertador**

Gestión Técnica

El proyecto culminó la intervención de rehabilitación en el sector La Plata – Laberinto, con una extensión total de 17,8 km. En ese mismo período, se dio inicio a las actividades de pavimentación en el sector de Guadualejo, registrando un avance inicial de 0,44 km, lo que refleja el avance progresivo en las intervenciones programadas sobre el corredor.

Gestión Contractual

La construcción de las variantes continúa presentando restricciones significativas de orden social y ambiental. Las comunidades asentadas en el área de influencia del proyecto mantienen su postura de no permitir la instalación de consultas previas, fundamentada en el

incumplimiento de acuerdos suscritos en procesos anteriores. Esta situación ha generado un retraso directo en el inicio de las obras de construcción de las variantes, comprometiendo el cronograma de ejecución. Adicionalmente, la negativa de ingreso a los territorios comunitarios impide la terminación del Estudio de Impacto Ambiental (EIA), requisito indispensable para continuar con las etapas siguientes del proyecto. Ambos factores constituyen riesgos críticos que requieren gestión institucional prioritaria en coordinación con las instancias competentes.

- **Contrato de Obra No. 985-2022 | Villa Garzón – San José del Fragua**

Gestión Técnica

El proyecto presenta avances en varios frentes simultáneos de trabajo. En materia de pavimentación, se han ejecutado 7,9 km de concreto hidráulico MR45 en el tramo comprendido entre el PR 2+750 y el PR 11+400. Paralelamente, se reporta avance en la construcción de obras de drenaje en ese mismo tramo, así como en la construcción de la glorieta en la intersección de Puerto Limón. En lo que respecta al puente sobre el río Caquetá, se ha alcanzado un avance del 43% en su construcción, lo cual representa un hito relevante dentro de la programación técnica del contrato. También se reportan avances en la gestión socio-predial del proyecto, componente fundamental para garantizar la continuidad de las intervenciones en campo.

Gestión Financiera y Presupuestal

La vigencia presupuestal del contrato presenta un saldo disponible cercano a los \$3.000 millones, cifra insuficiente frente al ritmo de ejecución actual del proyecto, dado que el contratista puede alcanzar facturaciones mensuales del orden de \$5.000 millones. Esta brecha representa un riesgo financiero importante, ya que los recursos presupuestales no son suficientes para cubrir la capacidad de ejecución proyectada para la vigencia 2026, tanto en el componente de obra como en el de interventoría. A lo anterior se suma el impacto de la temporada de lluvias, que reduce los rendimientos constructivos en las actividades de cielo abierto y, en particular, en los trabajos del puente sobre el río Caquetá, lo que exige ajustes en la programación de obra y en la proyección financiera del período.

- **Contrato de Obra No. 1006-2021 | Proyecto Corredor del Paletará**

Gestión Técnica

La gestión técnica del contrato avanza en múltiples frentes de manera simultánea. Se están adelantando los estudios y diseños necesarios para iniciar la intervención en el Parque Nacional Puracé, etapa fundamental para la continuidad del proyecto en ese sector. En cuanto a obras en curso, se ejecuta la construcción de disipadores en los puntos K10+950

MI, K11+205 MI, K11+100 MD, K5+080 MI, K5+170 MI, K8+500 MI y K4+930 MI, y se continúa con la fundición de cunetas en los tramos K17+775 al K17+820 MI, K9+617 al K9+658 MI, K9+600 al K9+630 MD y K17+680 al K17+750 MI. En términos de alcance acumulado sobre el corredor, se han intervenido en rehabilitación 16,3 km y en mantenimiento 33,4 km. El avance de la meta física al corte del 31 de mayo es del 40,71%, frente a un avance físico programado del 43,87%, indicando un rezago de 3,16 puntos porcentuales que requiere seguimiento continuo.

Gestión Contractual

En el mes de diciembre de 2025 se formalizó y aprobó una adición al contrato de obra por valor de \$8.000 millones, orientada a ampliar el alcance de las intervenciones previstas. Para la vigencia 2026 se encuentra en proceso de aprobación una adición adicional por \$5.000 millones, que busca dar continuidad a las actividades técnicas requeridas por el proyecto. Las pólizas del contrato para la vigencia 2026 se encuentran igualmente en proceso de aprobación, lo que constituye un aspecto a gestionar de manera prioritaria para garantizar el respaldo contractual de las obligaciones vigentes.

- **Contrato No. 2205-2021 | Ánimas – Nuquí**

Gestión Contractual

En el ámbito contractual, se tramitó el Modificadorio No. 2 del contrato de obra, mediante el cual se formalizó una adición presupuestal por valor de \$14.100 millones de pesos y una prórroga del plazo de ejecución con fecha de terminación al 31 de diciembre de 2026. Con esta adición se amplía el alcance del mejoramiento en concreto rígido en 3,2 km adicionales, alcanzando un total de 14,8 km en este componente, lo que representa un incremento significativo en las metas técnicas del contrato.

De manera complementaria, se prestó apoyo en el trámite de Procesos Administrativos Sancionatorios (PAS) por el presunto incumplimiento en la entrega y aprobación de los informes trimestrales de Sostenibilidad y por el incumplimiento en el trámite de sustracción de reserva forestal ante el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. También se brindó apoyo en la atención de solicitudes y derechos de petición, y en el envío de comunicaciones formales a la interventoría, contribuyendo al cumplimiento de las obligaciones contractuales y a la gestión oportuna de los compromisos institucionales del proyecto.

- **Contrato No. 2336-2021 | EEM Túnel del Toyo**

Gestión Contractual

Durante el período del informe, mediante la Modificación No. 5 se realizó la redistribución de las vigencias presupuestales del contrato, ajustando la estructura de recursos a las necesidades de ejecución del proyecto. Como parte de esta modificación, se otorgó una prórroga al contrato con nueva fecha de terminación al 31 de diciembre de 2028, garantizando la continuidad de las obligaciones contractuales durante el período requerido para la culminación de los trabajos y la entrega de los equipos en condiciones operativas.

Gestión Técnica

En el componente técnico, se avanza en las labores de gestión predial necesarias para la construcción de la línea de 44 kVA que alimentará eléctricamente el proyecto, trámite indispensable para el funcionamiento de los equipos electromecánicos del Túnel del Toyo. Paralelamente, se adelantan actividades de mantenimiento de los equipos electromecánicos adquiridos, con el propósito de conservar sus condiciones técnicas y garantizar su operatividad hasta la puesta en marcha definitiva del sistema.

- **Contrato de Obra No. 1042-2021 | Los Curos – Málaga**

Gestión Técnica

El contrato presenta un avance físico ejecutado del 53,66%, ligeramente superior al programado del 52,90%, lo que refleja una ejecución técnica que se mantiene por encima de la línea base de programación. En el componente financiero, el avance ejecutado es del 49,25% frente a un programado del 48,72%, comportamiento coherente con el desempeño técnico del contrato y que evidencia una gestión equilibrada entre la inversión realizada y las metas físicas alcanzadas. El último período facturado corresponde al mes de abril de 2026.

Gestión Contractual

Durante el período comprendido entre el 19 de noviembre de 2025 y el 31 de mayo de 2026, el contrato registró dos modificaciones contractuales que amplían su alcance presupuestal. En diciembre de 2025 se formalizó una adición por valor de \$2.300.000.000, destinada a atender necesidades de ejecución identificadas en ese período. Posteriormente, en mayo de 2026 se suscribió una adición adicional por valor de \$30.000.000.000, que representa un incremento sustancial en los recursos disponibles para la ejecución del contrato y refleja la relevancia estratégica del corredor Los Curos – Málaga dentro del programa de inversión vial a cargo de la Entidad.

Gestión Financiera y Presupuestal

En el componente presupuestal, el seguimiento a la ejecución de la vigencia 2026 evidencia que las actas de cobro, a la fecha del informe no cuentan con la obligación presupuestal. Esta situación es similar a la identificada en otros contratos del portafolio y requiere gestión prioritaria para garantizar el flujo oportuno de recursos al contratista, evitar

la acumulación de cuentas por pagar y asegurar la continuidad de las actividades constructivas en campo conforme al cronograma de ejecución vigente.

- **Contrato de Obra No. 978-2021 | Ruta de los Libertadores**

Gestión Técnica

El proyecto comprende el mejoramiento, mantenimiento, gestión predial, social y ambiental sostenible del corredor vial Belén – Socha – Sácama – La Cabuya – Paz de Ariporo, en los departamentos de Boyacá y Casanare. Se evidencian continuidad en la ejecución y una recuperación progresiva del avance físico acumulado. La meta física programada evolucionó del 45,26% en noviembre de 2025 al 51,63% en junio de 2026, mientras que la meta ejecutada pasó del 39,55% al 47,52% en el mismo período. Aunque se observa una recuperación parcial, la ejecución se mantiene por debajo de lo programado, lo que exige reforzar el seguimiento en campo. Como situación relevante del período, se reportó el atraso en la actividad de parcheo técnico, la cual fue suspendida por orden del INVÍAS pese a encontrarse incluida en la programación del contratista.

Gestión Contractual

El proyecto se ejecuta bajo el Contrato de Obra No. 978 de 2021, a cargo del Consorcio Vías Nacionales, con fecha de inicio del 23 de junio de 2021 y vencimiento vigente al 31 de agosto de 2029, ajustado desde la fecha inicialmente prevista del 23 de noviembre de 2029. El contrato de interventoría No. 1038 de 2021, a cargo del Consorcio Interventorías Colombia, acompaña el seguimiento y control del proyecto. Al corte de la semana 259, el valor acumulado reportado del contrato de obra asciende a \$342.849.969.892.

Gestión Financiera y Presupuestal

Resulta necesario mantener la revisión conjunta entre el avance físico, la ejecución financiera, las actas, las cantidades, los ajustes y los soportes de pago, especialmente dado que la ejecución física continúa por debajo de la programación. Adicionalmente, se requiere gestionar recursos adicionales para atender las acciones populares asociadas al proyecto, las cuales ascienden a un valor total de \$544.572.816.904.

Gestión Predial

En materia predial, al corte de la semana 259 se reportan 188 predios estimados a adquirir, de los cuales 150 cuentan con fichas prediales aprobadas y 50 con avalúos aprobados. Sin embargo, a la fecha del informe no se registran predios adquiridos, situación que requiere continuidad y aceleración en el proceso de gestión predial para no comprometer la ejecución de las actividades de obra en los frentes que dependen de la disponibilidad de los terrenos.

8.5. Mantenimiento de vías no concesionadas

El Instituto Nacional de Vías –INVÍAS- ejecuta diferentes programas de mantenimiento de la red vial no concesionada para el mantenimiento periódico y rutinario de los corredores, entre los cuales se encuentra:

- **Mantenimientos Rutinarios:**

Proyecto conservación de vías a través de mantenimiento rutinario y Administración vial.

- **Mantenimientos Periódicos:**

- Programas de Gestión vial Integral.
- Programa de Puentes a Nivel Nacional.
- Mantenimiento Reactivación 2.0 y Legalidad.
- Contratos de Obra pública de mantenimiento
- Vías del Samán.
- Vías de la Cigarra.

A continuación, se resaltan los programas a destacar por su ejecución durante el periodo de gestión:

- **Programa de Mantenimiento rutinario y Administradores Viales**

Con el programa de microempresarios y administradores viales se realiza mantenimiento rutinario a los 10.421 km a cargo del INVÍAS, este programa atiende corredores en 30 departamentos del país y genera alrededor de 14.780 empleos. Los logros a resaltar del programa consisten en la generación de empleos directos de las comunidades en las áreas de influencia de las diferentes rutas, actualización de información de la red vial primaria y la atención primaria de emergencias.

Durante el 2025 el programa contó con una inversión de \$285.749 millones de pesos y en el 2026 contará con una inversión de \$209.692 millones de pesos. Como logro del periodo de gestión se avanzó en la atención de los corredores a través de los contratos a cargo de 250 microempresas y 70 administradores viales.

- **Gestión Vial Integral**

El Programa de Gestión Vial Integral -GVI- administra integralmente los proyectos de conservación, mantenimiento y operación de las principales vías de la red primaria de carreteras nacionales. Este programa busca prestar servicios de una vía concesionada (Servicios de Atención a los Usuarios SAU -CARROTALLER - AMBULANCIA) en vías administradas con contratos de obra pública.

Actualmente se encuentran en ejecución cinco proyectos de Gestión vial Integral en seis departamentos, con los cuales se atienden 1.168 km de 21 rutas de la red vial primaria a cargo del INVÍAS:

Tabla 6. Gestión Vial Integral 2025

Proyectos 2025	Tramos a Intervenir	Km	Inversión
GVI Antioquia 5	Santuario – Caño Alegre	132	\$35.981
	Medellín - Cauca	225	
GVI Santander 5	Zipaquirá – San Alberto	450	\$34.609
GVI Cundinamarca - Tolima	Ruta del Sol 1 (Korán - Guaduas)	59	\$30.538
	Guaduas – Villeta	61	
GVI Los Alpes – Bogotá 2	Bogotá – Facatativá - Los Alpes	42	\$12.777
GVI CCC	Cruce de la Cordillera Central	56	\$ 108.018
TOTAL		1.025 km	\$221.923

Fuente: Elaboración propia INVÍAS, 2026.

Tabla 7. Gestión Vial Integral 2026

Proyectos 2026	Tramos a Intervenir	Inversión
GVI Antioquia 26	Santuario – Caño Alegre	\$42.807
	Medellín - Cauca	
GVI Norte Santander 26	Aguaclara – Ocaña - Cúcuta	\$21.000
	Anillos de Cúcuta	
GVI Cundinamarca – Tolima 26	Ruta del Sol 1 (Korán - Guaduas)	\$27.965
	Guaduas – Villeta	
GVI Los Alpes – Bogotá 26	Bogotá – Facatativá - Los Alpes	\$14.550
GVI Córdoba – Sucre 26	Viajano – San Marcos – Majagual -Achí	\$ 33.880
	Planeta Rica – La Y – Puerta De Hierro	
TOTAL		\$140.202

Fuente: Elaboración propia INVÍAS, 2026.

Los resultados alcanzados durante el periodo reflejan el fortalecimiento de la infraestructura carretera como una de las principales apuestas del Sector Transporte para

promover la integración territorial, la convergencia regional y el desarrollo económico del país. La priorización de corredores estratégicos, la intervención de la red vial primaria y terciaria, el impulso a programas orientados a la construcción de paz y la continuidad de proyectos de alto impacto permitieron avanzar en la consolidación de una infraestructura vial que favorece la competitividad, mejora las condiciones de movilidad y amplía las oportunidades de desarrollo para las comunidades. La continuidad de estas iniciativas permitirá consolidar los avances obtenidos y responder a los retos asociados con la modernización, sostenibilidad y resiliencia de la red vial nacional.

III. Movilidad sostenible, segura e incluyente

En el periodo reportado, la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) lideró la consolidación de proyectos estratégicos de transporte masivo, movilidad regional y transición energética, fortaleciendo simultáneamente el marco normativo, la sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte público y los mecanismos de coordinación entre la Nación y las entidades territoriales.

La gestión de la UMUS permitió avanzar en la reactivación y financiación de proyectos férreos de alto impacto, fortalecer la gobernanza y estabilidad de los convenios de cofinanciación, impulsar la electrificación del transporte público y promover nuevas iniciativas de movilidad sostenible en diferentes regiones del país. Estos resultados contribuyen al cumplimiento de los objetivos nacionales de movilidad sostenible, reducción de emisiones, integración regional y fortalecimiento institucional del sector transporte.

Como resultado de esta gestión, la UMUS dejó en marcha proyectos estratégicos con financiación asegurada, destrabó iniciativas que registraban rezagos históricos, fortaleció la gobernanza de los convenios de cofinanciación y sentó las bases técnicas y regulatorias para la siguiente generación de proyectos de movilidad sostenible en Colombia.

1. Movilidad sostenible y transición energética

Incluir las acciones relacionadas con transporte limpio, reducción de emisiones, modernización tecnológica y promoción de energías limpias en el sector.

Cambio climático

En el periodo comprendido entre 2022 y 2025 se alcanzó una mitigación estimada de 1.182.919 tCO₂eq, como resultado del avance en la implementación de medidas de mitigación adoptadas en las Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional - NDC (por su siglas en inglés) de Colombia. Estas medidas están asociadas principalmente con la incorporación de vehículos eléctricos al parque automotor, la renovación de vehículos pesados para el transporte de carga y el impulso al transporte de carga en modos ferroviario, a través del corredor La Dorada–Chiriguaná, y fluvial, en el río Magdalena.

El Programa de Renovación de Vehículos de Carga es la medida que más contribuye al cumplimiento de los objetivos de mitigación de emisiones de GEI del sector, con una atribución promedio del 50% del total de la mitigación, estimada entre 2022 y 2025. Seguido del transporte de carga por el río Magdalena, con una contribución del 28%; la incorporación de vehículos eléctricos, que representa el 20% de la mitigación total estimada y cuya participación aumentó del 7% al 28% en el periodo analizado; y el transporte de carga por la línea férrea, que registra la menor contribución a la meta alcanzada, con una participación del 2%.

Entre 2022 y 2025, el transporte de carga por el río Magdalena contribuyó con una mitigación estimada de 325 mil tCO₂eq, asociada al transporte de 14,1 millones de toneladas de carga. Por su parte, el transporte de carga en modo férreo evitó la emisión de 23 mil tCO₂eq, como resultado del transporte de 1,13 millones de toneladas de carga.

En particular, se destaca el crecimiento sostenido del parque automotor eléctrico, compuesto principalmente por automóviles, que representan el 98% de los vehículos eléctricos registrados, y camiones livianos, con una participación cercana al 1%. Entre enero y junio de 2026, el parque automotor eléctrico registró un incremento mensual promedio del 8,7%, superior al observado en 2025, de 6,1%, y en 2024, de 5,5%. La incorporación de estos vehículos eléctricos permitió evitar la emisión estimada de 107 mil t CO₂eq a junio de 2026.

Transición energética

En materia de transición energética, con el propósito de consolidar y acelerar estos resultados, el Ministerio de Transporte avanzó en la formulación y desarrollo de instrumentos técnicos y proyectos normativos orientados a promover la incorporación de tecnologías de cero y bajas emisiones en el sector. Entre los principales avances se encuentran los proyectos normativos sobre tecnologías de cero y bajas emisiones y estándares de eficiencia energética para vehículos livianos, junto con sus respectivos documentos técnicos de soporte, así mismo se adelantó la estructuración inicial del acto normativo de etiquetado ambiental vehicular y los soportes técnicos asociados. Adicionalmente, se estructuró el Análisis de Impacto Normativo (AIN) para la descarbonización del transporte de carga, se implementó la Fase I de la iniciativa Ruta E para el despliegue de infraestructura de carga eléctrica en el corredor Bogotá–Cartagena y se formuló la factibilidad para la implementación de la primera embarcación eléctrica en Puerto Inírida (Guainía).

Movilidad Activa

En el periodo comprendido entre junio de 2025 a junio de 2026, en el marco de la implementación del Programa de Fomento al Uso de la Bicicleta - PFUB, se registra un avance del 40% con respecto a las acciones que componen dicho programa, entre los que se destacan la formulación de 228 Planes de Movilidad Escolar (PME) en instituciones educativas del país, de los cuales 85 promueven específicamente el uso de la bicicleta como medio de transporte. Así mismo, a través del Programa Bicidestrezas (BiciD), se beneficiaron cerca de 10.000 personas en el desarrollo de competencias y destrezas para el uso seguro de la bicicleta, incluyendo la capacitación de 681 colaboradores en entornos laborales. En

cuanto a la sensibilización para el cuidado del ciclista, se adelantaron actividades de educación vial que incluyeron ciclos de formación para Mujeres Ciclistas, en el marco del cual se realizaron 172 sensibilizaciones dirigidas a promover el uso seguro y consciente de la bicicleta.

Se diseñó y publicó una guía especializada, dirigida a los territorios, que fortalecen de manera significativa la capacidad técnica de las entidades territoriales para la planeación, evaluación e implementación de proyectos de movilidad activa, consolidándose como instrumentos estratégicos, para cerrar brechas de conocimiento y acelerar la ejecución de iniciativas de alto impacto en los territorios: Guía para la Evaluación Económica de Proyectos de Movilidad Activa.

Desarrollo de cuatro sesiones del Ciclo de Fortalecimiento Técnico Territorial (CFTT) como la principal estrategia del Gobierno Nacional para fortalecer las capacidades institucionales y territoriales en la implementación de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa (ENMA). A través de esta iniciativa se capacitó a 174 servidores y colaboradores de entidades nacionales y territoriales, con cobertura en 5 municipios del país.

Actualización, procesamiento y estandarización de información de la infraestructura para la movilidad activa sentando las bases técnicas para que el país cuente por primera vez con un inventario nacional de información georreferenciada de cara a la implementación del Sistema Nacional de Información para la Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial (SIMA). Actualmente se cuenta con información de 1.300 km de cicloinfraestructura georreferenciados y reconstruidos en 34 ciudades; 11 Sistemas de Bicicletas Compartidas en operación y 2 adicionales en fase de estructuración; 4.121 cicloparqueaderos públicos identificados en 46 municipios (2.782 concentrados en Bogotá).

2. Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga Pesada

El Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga que adelanta el Ministerio de Transporte y que hace parte de la política pública del Gobierno Nacional, tiene como objetivo modernizar el parque automotor de dicha modalidad, contempla incentivos económicos y financieros; está dirigido fundamentalmente a los pequeños transportadores de vehículos de carga, con una antigüedad igual o superior a 20 años y Peso Bruto Vehicular superior a 10,5 toneladas.

Mediante el Documento CONPES 3963 del 28 de junio de 2019, Política para la modernización del sector transporte automotor de carga, se definió como una de las principales acciones la creación e implementación del Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga.

Adicionalmente, con el Decreto 1120 del 26 de junio de 2019, se definieron las bases del Programa, con incentivos económicos acordes con lo dispuesto en la ley, con el objeto de promover la desintegración y modernización del parque automotor de carga.

Finalmente, con la Resolución 5304 del 24 de octubre de 2019, compilada en la Resolución 20223040045295 de 2022, modificada por las Resoluciones 20223040065295 y 20243040001165 de 2024, se reglamentó el procedimiento de registro inicial de vehículos nuevos de servicio público y particular de carga de más 10.500 kilogramos y el requerido para aplicar al "Programa de modernización del parque automotor de carga".

2.1. Avances del periodo comprendido entre el 1.º de junio de 2025 y el 30 de junio de 2026

- **Ejecución de recursos.**

En el marco del Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga, durante el periodo en consideración, se logró la ejecución de \$218.082 millones, beneficiándose 1.954 propietarios de vehículos, discriminados de la siguiente manera:

Tabla 8 Ejecución de recursos Programa de Modernización Carga Pesada 1 de junio 2025 a 30 de junio 2026

Año	Valor Ejecutado (\$)	No. Beneficiarios
2025	\$ 137.717.168.257	1.189
2026	\$ 80.365.716.977	765
Total	\$ 218.082.885.234	1.954

Fuente: Sistema RUNT - Grupo de Reposición Integral de Vehículos

- **Vehículos Desintegrados**

Tabla 9. Vehículos desintegrados Programa de Modernización Carga Pesada 1 de junio 2026 a 30 de junio 2026

Año/Alternativa	Desintegración por pérdida total	Desintegración con fines de Reconocimiento económico	Desintegración con fines de Reposición	Desintegración con fines de Reposición y Reconocimiento económico	Total
2025	64	919	172	164	1.319
2026	64	466	305	303	1.138
Total	128	1.385	477	467	2.457

Fuente: Sistema RUNT - Grupo de Reposición Integral de Vehículos

- **Autorización de registro Inicial nuevos vehículos.**

Tabla 10. Autorización de registro inicial de nuevos vehículos Programa de Modernización Carga Pesada 1 de junio 2026 a 30 de junio 2026

Año/Alternativa	Desintegración física destrucción total o pérdida caso fortuito o accidente de tránsito con fines de reposición	Desintegración física total con fines de reposición	Desintegración física total con fines de reposición y reconocimiento económico	Modernización 15% y 25% a partir del 22 de septiembre de 2025	Total
2025	42	88	126	2.033	3.837
2026	62	254	247	1.917	2.480
Total	104	342	373	3.950	6.317

Fuente: Sistema RUNT - Grupo de Reposición Integral de Vehículos

- Adicionalmente, en el mismo periodo se normalizó el registro inicial de 175 vehículos identificados con omisión en la matrícula, utilizando los diferentes mecanismos de normalización establecidos en la Resolución 3913 de 2019, compilada en la Resolución 45295 de 2022.
- Se continuó la implementación de la Resolución No. 20243040001165 del 16 de enero de 2024, con la cual se incrementaron los incentivos económicos para los vehículos de servicio público que se desintegren en desarrollo del programa de modernización, en especial para los casos de reposición con automotores que operen con tecnologías limpias o de bajas emisiones (gas, eléctricos, etc.), con el fin incentivar el acceso al mismo.
- En el marco del Convenio 1100 de 2023, celebrado entre el Ministerio de Transporte y BANCOLDEX, con corte al 31 de mayo de 2026, se otorgaron 64 créditos por la suma de \$29.722 millones de pesos, con el objetivo de apoyar con líneas de crédito en condiciones más favorables para los pequeños propietarios de los vehículos de carga que realicen la reposición.

- Se expidió el Decreto No. 1017 de 2025, por medio del cual se modificó el Decreto 1079 de 2015, el cual contempla la ampliación de las condiciones de ingreso para vehículos desde 3,5 toneladas de Peso Bruto Vehicular hasta 10,5 toneladas y volquetas, así como el aumento del aporte para el FOPAT, del 15% al 25%.
- Participación en la expedición de la Resolución No. 008 del 25 de marzo de 2026, expedida por la DIAN, por medio de la cual se reglamenta el procedimiento para el recaudo y pago del 0,1% del valor a pagar sobre las operaciones de transporte de carga, con destino a la Subcuenta de Modernización de Transporte de Carga Pesada del FOPAT, con lo cual se fortalecerá el Fondo
- Se expidió la Resolución No. 20263040015655 del 27 de abril de 2026, por medio de la cual se reglamentan las condiciones de ingreso para vehículos desde 3,5 toneladas de Peso Bruto Vehicular hasta 10,5 toneladas y volquetas y el cambio de servicio para vehículos de carga.

3. Fondo para la Promoción del Ascenso Tecnológico (FOPAT)

Desarrollar los avances, alcance y objetivos del Fondo, su relación con la transición energética y el mejoramiento del transporte público.

El Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico fue creado mediante el artículo 33 de la Ley 2169 de 2021, y modificado mediante el artículo 253 de la Ley 2294 de 2023. Incluye las siguientes subcuentas:

- Subcuenta “Movilidad bajas y preferiblemente cero emisiones para los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros Cofinanciados por la Nación”
- Subcuenta “Modernización de transporte de carga liviana y volquetas de nivel nacional”
- Subcuenta “Modernización de transporte de carga pesada”. Los avances correspondientes a esta subcuenta fueron incluidos en la sección [¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.](#)~~2. Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga Pesada~~
- Subcuenta “Modernización del parque automotor que preste el servicio de transporte individual en vehículo tipo taxi”

La creación del Fondo se fundamentó en su aporte a la mitigación del cambio climático mediante la aceleración de la transición energética (hacia vehículos de cero emisiones) y el ascenso tecnológico (hacia tecnologías modernas de bajas emisiones). De igual manera, la operación del Fondo busca impactar la oferta con el fin de avanzar hacia la paridad en los costos de adquisición de tecnologías vehiculares de cero emisiones con respecto a las tecnologías vehiculares de combustión interna. Adicionalmente, la renovación del parque automotor representa un incremento en la calidad de las diferentes modalidades de transporte público tanto de pasajeros como de carga.

Con respecto al Fondo, durante el periodo se expidió la Resolución 20253040043465, *“Por la cual se reglamenta el Esquema de Gobernanza, la Ejecución, la Distribución y la Administración de los Recursos del Fondo para la Promoción de Ascenso tecnológico - FOPAT, se deroga la Resolución 20243040058415 de 2024 y se dictan otras disposiciones”*. Esta Resolución reglamenta la toma de decisiones y la gestión y administración de los recursos que hacen parte del Fondo, a través de las diferentes subcuentas.

De igual manera, durante el periodo, el Ministerio de Transporte avanzó en la estructuración, reglamentación y operación de las diferentes subcuentas, como se mostrará a continuación:

Avances y resultados de la subcuenta de taxis

Se expidió la Resolución 20253040045925, *“Por la cual se establecen las condiciones y el procedimiento del Programa de modernización de la Subcuenta Específica Modernización del parque Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico – FOPAT y se dictan otras disposiciones”*. Esta resolución establece incentivos económicos a los propietarios de vehículos de servicios individual tipo taxi para la adquisición de vehículos taxi eléctricos e infraestructura residencial de recarga. La Resolución se publicó el 7 de noviembre de 2025.

Se expidió la Resolución 20253040043465, *“Por la cual se reglamenta el Esquema de Gobernanza, la Ejecución, la Distribución y la Administración de los Recursos del Fondo para la Promoción de Ascenso tecnológico - FOPAT, se deroga la Resolución 20243040058415 de 2024 y se dictan otras disposiciones”*. Esta Resolución reglamenta la toma de decisiones y la gestión y administración de los recursos que hacen parte del Fondo.

Durante el periodo se suscribió un convenio interadministrativo con Bogotá D.C., a través de la Secretaría Distrital de Movilidad, el cual tiene por objeto: **“AUNAR ESFUERZOS, CONOCIMIENTOS Y CAPACIDADES PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL ASCENSO TECNOLÓGICO EN EL PARQUE AUTOMOTOR DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS TAXI, EN BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL, EN EL MARCO FONDO PARA LA PROMOCIÓN DE ASCENSO TECNOLÓGICO**. Este convenio se suma a dos convenios marco interadministrativos suscritos previamente con la Alcaldía de Soacha, por un lado, y con el Departamento del Valle del Cauca, el Distrito Especial de Santiago de Cali y los municipios de Palmira, Jamundí y Yumbo por otro.

Se implementó el Programa de modernización de parque automotor de vehículos tipo taxi, mediante la apertura de dos convocatorias. Se han recibido a la fecha 304 postulaciones, se han aprobado 113 postulaciones de las cuales se han entregado 15 incentivos para la reposición de vehículos 100% eléctricos. De igual forma, se han rechazado 74 postulaciones por no cumplir las condiciones del programa, 46 en subsanación, 77 en revisión y 4 solicitaron desistimiento, tal como se evidencia a continuación:

Tabla 11. Programa de Modernización Taxis 1 de junio 2026 a 30 de junio 2026

Estado	Cantidad	Porcentaje
Entregados	15	4,6%
Aprobados	108	33,3%
Rechazados	74	22,8%
En subsanación	46	14,2%
En revisión	77	23,8%
Solicitó desistimiento	4	1,2%
Total	324	100,0%

Se suscribió convenio de cooperación con Bancoldex para implementar y divulgar una línea de crédito con recursos aportados por el FOPAT para financiar el programa de modernización del parque automotor de taxis que requieran financiamiento a través de un diferencial de tasa.

Se suscribió convenio con el Fondo Nacional de Garantías- FNG, para diseñar una garantía que cubra el 70% de la deuda y facilitar el acceso a la financiación por parte de los taxistas, en la cual el FOPAT asume el 100% de la comisión.

Se realizaron varias Ferias de Electromovilidad para Taxis en Soacha (5 de septiembre 2025), Jamundí (24 de septiembre 2025), Cali (16 de octubre 2025) y Bogotá (24 de octubre 2025), los cuales tuvieron como propósito principal desmitificar el uso del vehículo eléctrico, conectar a los taxistas con la tecnología de vehículos taxi eléctricos e infraestructura residencial de recarga y presentarles de manera integral las oportunidades que esta transición ofrece. Adicionalmente, se realizaron jornadas de socialización con entidades territoriales, gremios, empresas de transporte, autoridades locales y actores del ecosistema de movilidad eléctrica para promover la participación en el programa y ampliar su cobertura a nivel nacional.

Se implementó el programa de capacitación de movilidad sostenible y eco conducción con los primeros beneficiarios del programa en alianza con el SENA.

Avances y resultados de la subcuenta de carga liviana y volquetas

Se logró la contratación y ejecución de la consultoría financiada mediante recursos de cooperación internacional, que tuvo como objeto “Realizar el insumo técnico y financiero que

permita construir un proyecto de resolución para establecer las condiciones del Programa de Modernización del transporte de carga liviana y volquetas a nivel nacional en el marco del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico”, la cual fue finalizada en mayo de 2026. La consultoría desarrollada, junto con las implementaciones normativas descritas en la sección ~~¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.2. Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga Pesada,~~ permitirán definir el monto de los beneficios económicos que podrán ser ofrecidos en la subcuenta, los cuales deberán ser establecidos mediante Resolución del Ministerio de Transporte. Esto, a su vez, permitirá avanzar en la modernización, ascenso tecnológico y transición energética en el transporte de carga, en el segmento de carga liviana, compuesto por vehículos con peso bruto vehicular de hasta 10,5 toneladas.

Se reglamentó el ingreso de vehículos de carga liviana entre 3,5 y 10,5 toneladas de PBV y volquetas y se inició el recaudo del 25% habilitado para el ingreso de nuevos vehículos livianos y volquetas, a partir de julio de 2026.

El Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico – FOPAT, creado mediante el artículo 33 de la Ley 2169 de 2021 y modificado por el artículo 253 de la Ley 2294 de 2023, constituye uno de los principales instrumentos de política pública para acelerar la transición energética del transporte público en Colombia. En desarrollo de este mandato, el Ministerio de Transporte a través de la Unidad de Movilidad Urbana y sostenible avanzó en el proyecto de resolución para la reglamentación de la Subcuenta Específica de Movilidad de bajas y preferiblemente cero emisiones para los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros Cofinanciados por la Nación, con el propósito de establecer las condiciones que permitan financiar y cofinanciar proyectos orientados a la incorporación de flota cero emisiones, infraestructura de recarga, sistemas inteligentes de transporte y demás componentes necesarios para la modernización tecnológica del sector.

Como parte de los avances alcanzados, se estructuró el Programa Nacional de Electrificación del Transporte Público – PNETP, una estrategia de alcance nacional que contempla la incorporación progresiva de aproximadamente 2.940 buses eléctricos en 16 ciudades del país, con una inversión estimada cercana a \$4,44 billones. Para garantizar una implementación eficiente y sostenible, la Subcuenta permite financiar no solo los activos requeridos para la electrificación, sino también las estructuraciones técnicas, legales y financieras a nivel de ciudad y del vehículo agregador, instrumento que facilitará la compra centralizada de flota e infraestructura de recarga, generando economías de escala, mejores condiciones de financiamiento y una adecuada distribución de riesgos entre los diferentes actores involucrados.

La implementación de la Subcuenta y del PNETP representa una apuesta estratégica para fortalecer la calidad, sostenibilidad y competitividad de los sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación, además de contribuir al cumplimiento de los compromisos nacionales en materia de cambio climático y reducción de emisiones. Este esquema permite

mejorar la calidad del aire en las ciudades, reducir los costos operativos asociados al transporte público, promover la adopción de tecnologías limpias y garantizar que la transición energética se desarrolle bajo criterios de sostenibilidad técnica, financiera y fiscal. De esta manera, el FOPAT se consolida como un mecanismo innovador para articular la política de movilidad sostenible con los objetivos de transición energética y desarrollo territorial del país.

4. Sistemas de transporte público de pasajeros urbano, regional y diferencial

Incluir los avances en sistemas de transporte urbano, regional, masivo, estratégico, integrado o diferencial, según corresponda.

4.1. Proyectos estratégicos férreos y de movilidad regional

Durante el periodo reportado, se logró destrabar y reactivar el proyecto Regiotram de Occidente, iniciativa que acumulaba 58 meses de retraso por situaciones técnicas, financieras y contractuales. Gracias a la obtención de la elegibilidad por parte de la UMUS, se destrabó el proyecto, se restablecieron las condiciones para su ejecución y se reanudaron las obras.

Asimismo, se culminó exitosamente el proceso de cofinanciación del Tren de Zipaquirá mediante la obtención de los avales técnicos y fiscales requeridos y la expedición del documento CONPES correspondiente, permitiendo la suscripción del Convenio de Cofinanciación. Esta actuación consolidó una inversión histórica cercana a los \$15,4 billones y garantizó la participación financiera de la Nación en uno de los proyectos de movilidad regional más importantes del país.

De igual manera, se formalizó el Otrosí No. 5 al Convenio de Cofinanciación del Regiotram de Occidente, incorporando recursos complementarios derivados de ajustes en las sendas presupuestales de la Nación. Esta gestión permitió asegurar la financiación requerida para el desarrollo del Tren de Zipaquirá y fortalecer la articulación financiera de los proyectos férreos estratégicos de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca.

Adicionalmente, como parte de los logros estratégicos de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS), se destaca la formulación técnica y financiera del proyecto de "Cofinanciación Tren Regional Caribe Barranquilla, Cartagena de Indias, Santa Marta", iniciativa para la cual se logró obtener con éxito el registro oficial bajo el código BPIN 2026011000042. Este hito técnico y administrativo representa un avance significativo en la planeación de la infraestructura férrea nacional, consolidándose como una apuesta clave para robustecer el portafolio de proyectos de transporte masivo en los departamentos de la Costa Atlántica.

Finalmente, se destacan los avances alcanzados en el proyecto Tren de Cercanías del Valle, una iniciativa estratégica para la reactivación del modo férreo de pasajeros en el suroccidente colombiano. Como resultado del trabajo conjunto entre la Nación y los territorios, la UMUS logró consolidar cerca del 95% del expediente requerido para la obtención del aval técnico

de cofinanciación, adelantando la revisión de los componentes técnicos, operacionales, financieros y de demanda del proyecto.

Si bien el proceso no logró culminar la etapa de aval técnico durante el periodo de gobierno, debido a que algunas entidades territoriales involucradas, particularmente el municipio de Jamundí, no lograron acreditar oportunamente los requisitos de capacidad fiscal establecidos en la Resolución 20243040018695 de 2024 ante la Dirección de Apoyo Fiscal (DAF) del Ministerio de Hacienda, la UMUS dejó estructurada una hoja de ruta integral para la continuidad del proyecto. Esto permitirá que, una vez se subsanen los requerimientos fiscales por parte de los territorios, se avance de manera expedita hacia las etapas de aval fiscal, aprobación CONPES y suscripción del convenio de cofinanciación. El proyecto contempla una participación de la Nación equivalente al 70% de la inversión total y constituye una de las iniciativas más relevantes para consolidar un sistema férreo eléctrico de pasajeros en la región, fortaleciendo la integración regional y ampliando las alternativas de movilidad sostenible en el país.

4.2. Sostenibilidad financiera y fortalecimiento de los convenios de cofinanciación

La UMUS lideró durante 2025 un proceso integral de fortalecimiento de la sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación. Como parte de este proceso, se coordinó con el DNP, el Ministerio de Hacienda, los entes gestores y las entidades territoriales la reprogramación de más de \$200.000 millones de aportes nacionales no ejecutados, optimizando el uso de los recursos públicos, evitando su pérdida y garantizando la continuidad financiera de los proyectos.

Asimismo, se gestionó la suscripción de otrosíes para los sistemas de transporte de Pasto, Valledupar, Montería, Popayán, Neiva, Armenia, Sincelejo y Cali, así como mecanismos de reprogramación financiera para proyectos estratégicos como la Primera Línea del Metro de Bogotá, la Línea 2 del Metro de Bogotá, la Calle 13, Regiotram de Occidente y el Metro Ligerero de la 80.

Como resultado complementario, se consolidó una estrategia de gobernanza Nación–Territorio mediante la suscripción de memorandos de entendimiento y el fortalecimiento de espacios de articulación institucional orientados a garantizar la sostenibilidad operativa, financiera e institucional de los sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación. Esta estrategia permitió generar consensos entre los diferentes actores del sector alrededor de los retos asociados a la entrada en operación, la financiación y el cumplimiento de los compromisos establecidos en los convenios de cofinanciación.

En este marco, durante octubre de 2025 la UMUS lideró el Taller Nacional de Convenios de Cofinanciación, que reunió a más de 100 representantes de entidades nacionales, entes gestores y autoridades territoriales. Este espacio permitió avanzar en la construcción conjunta de una hoja de ruta para la transición de los proyectos desde la fase de infraestructura hacia esquemas de operación sostenible. Como principal resultado, se formuló participativamente un Memorando de Entendimiento Operativo Nación–Territorios, el cual se constituyó en un insumo estratégico para la reprogramación de convenios, la

suscripción de otrosíes y la definición de compromisos concretos en materia de gobernanza, sostenibilidad financiera, fortalecimiento institucional y puesta en operación de los SETP, dejando instalada una instancia permanente de coordinación entre la Nación y los territorios para la gestión de los convenios de cofinanciación.

4.3. Desarrollo normativo y fortalecimiento institucional

Durante el periodo se consolidaron avances normativos orientados a fortalecer la sostenibilidad, modernización y expansión de los sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación. Entre los principales resultados se destaca la expedición de la Resolución 20253040049615 de 2025, mediante la cual se reglamentó el apoyo nacional a la sostenibilidad de los sistemas de transporte público, constituyéndose en un instrumento fundamental para garantizar la continuidad de la prestación del servicio y la adecuada utilización de los recursos públicos destinados a la operación de los sistemas. Esta regulación estableció los lineamientos, condiciones y criterios para la asignación de apoyos nacionales, fortaleciendo la estabilidad financiera de los entes gestores y brindando herramientas para enfrentar los desafíos derivados de la transición entre la fase de construcción y la operación sostenible de los sistemas.

Adicionalmente, se avanzó de manera significativa en la actualización y estructuración de instrumentos normativos estratégicos para el sector. En materia de cofinanciación, se desarrolló una propuesta de modificación de la Resolución 20243040018695 de 2024, orientada a optimizar y modernizar los requisitos para acceder a recursos de la Nación, incorporando ajustes que permitan mayor claridad jurídica, eficiencia en los procesos de evaluación y una mejor articulación entre las entidades territoriales y el Gobierno Nacional durante la estructuración de proyectos de transporte público. Esta actualización busca fortalecer la calidad técnica de los proyectos y brindar mayor seguridad jurídica a los procesos de cofinanciación.

De igual forma, se avanzó en la modificación de la Resolución Sisetu, instrumento clave para el seguimiento y monitoreo de los sistemas de transporte público cofinanciados. La actualización propuesta incorpora la revisión y modernización de indicadores asociados a los componentes operativo, financiero, social, ambiental y de movilidad activa, permitiendo contar con herramientas más robustas para la toma de decisiones, la evaluación de resultados y el seguimiento al desempeño de los sistemas. Con ello se busca fortalecer la gestión basada en evidencia y mejorar la capacidad institucional para identificar riesgos y oportunidades de mejora en los proyectos financiados por la Nación.

En paralelo, se estructuró el proyecto normativo para reglamentar y estandarizar las condiciones de operación de los Sistemas de Recaudo Centralizado (SRC) en los Sistemas Estratégicos de Transporte Público, mediante la actualización de la regulación asociada a los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS). Este instrumento permitirá establecer estándares nacionales en materia de arquitectura tecnológica, interoperabilidad, medios de pago, gestión de la información, seguridad digital y gobernanza de datos, promoviendo una mayor transparencia, eficiencia operativa y calidad de la información para la planeación y

gestión de los sistemas. Su implementación facilitará además la integración tecnológica entre ciudades y la consolidación de ecosistemas modernos de recaudo y control operacional.

Asimismo, se avanzó en la reglamentación de la Subcuenta de Movilidad de Bajas y Preferiblemente Cero Emisiones del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (FOPAT), instrumento concebido para apoyar la implementación del Programa Nacional de Electrificación del Transporte Público (PNETP). La regulación propuesta define las condiciones de acceso a los recursos, los criterios de elegibilidad de proyectos, los mecanismos de financiación y los esquemas de seguimiento y control, incorporando además herramientas innovadoras como el modelo de vehículo agregador para la provisión de flota eléctrica. Este instrumento permitirá facilitar el acceso a fuentes de financiación para proyectos de electrificación, reducir barreras de entrada para las entidades territoriales y promover la transición hacia tecnologías de cero emisiones bajo esquemas financieramente sostenibles.

Finalmente, se adelantó la estructuración del marco regulatorio para proyectos de transporte por cable aéreo, con el propósito de definir el rol de la UMUS en la evaluación técnica de iniciativas susceptibles de acceder a recursos de cofinanciación nacional. Este instrumento busca establecer criterios claros para la evaluación de proyectos, fortalecer la seguridad jurídica de los procesos de cofinanciación y promover el desarrollo de sistemas de cable como soluciones de movilidad sostenible para territorios con condiciones geográficas complejas. La reglamentación contribuirá a estandarizar los procesos de análisis y priorización de proyectos, facilitando la incorporación de nuevas alternativas de transporte masivo en ciudades intermedias y grandes áreas urbanas.

Para cada una de estas iniciativas normativas se adelantó un proceso riguroso de revisión técnica y jurídica, atendiendo y subsanando la totalidad de las observaciones formuladas por las diferentes dependencias participantes. Como resultado, los proyectos regulatorios quedaron en etapas avanzadas de consolidación y validación institucional, dejando una hoja de ruta clara para su expedición y puesta en marcha durante la siguiente vigencia.

4.4. Transición hacia la electromovilidad en el transporte público

La Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) lideró la estructuración del Programa Nacional de Electrificación del Transporte Público (PNETP), el cual fue formulado en coherencia con la prioridad de transición energética justa fijada en el Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida” (Ley 2294 de 2023). Registrado bajo el código BPIN 202500000025329 – PIIP y declarado como Proyecto de Interés Nacional Estratégico (PINE), contempla una propuesta de inversión estimada en \$4,4 billones para la vinculación progresiva de aproximadamente 2.940 buses eléctricos e infraestructura de recarga entre 2028 y 2043.

Este programa introduce por primera vez un modelo nacional de provisión centralizada de flota eléctrica diseñado especialmente para apoyar a ciudades intermedias cuyas

condiciones fiscales dificultan el acceso a créditos o la entrega de aportes de contrapartida. Con esto se busca acelerar la descarbonización del sector, disminuir la dependencia de combustibles fósiles, reducir el ruido y atenuar las tarifas técnicas en los territorios.

Como parte de su implementación, durante 2025 se gestionó una cooperación técnica con la Unión Europea para apoyar el diseño del modelo transaccional, financiero y regulatorio del programa. Paralelamente, durante 2026 se avanzó en la reglamentación de la Subcuenta de Movilidad de Bajas y Preferiblemente Cero Emisiones del FOPAT, instrumento habilitante para la financiación del PNETP.

Durante la vigencia 2026 se asignaron \$20.000 millones para iniciar la estructuración técnica, financiera y jurídica del Programa Nacional de Electrificación del Transporte Público. En desarrollo de la hoja de ruta del programa, para la vigencia 2027 se contempla una inversión aproximada de \$68.000 millones, orientada a la estructuración de los proyectos de electrificación en las 16 ciudades priorizadas, incluyendo los estudios técnicos, legales, financieros y de demanda requeridos para su posterior implementación.

En el escenario de trabajo actual, se propone que los recursos destinados en las vigencias 2026 y 2027 para estudios de preinversión sean trasladados al FOPAT – Subcuenta específica de bajas y preferiblemente de cero emisiones para el transporte público cofinanciado por la Nación. Esta alternativa se sustenta en la alineación del programa con el objeto misional del Fondo, en tanto este constituye un instrumento orientado a promover y financiar el ascenso tecnológico en el transporte público.

Asimismo, el traslado de estos recursos permite financiar la estructuración técnica, legal y financiera del programa a nivel ciudad, así como el diseño de un vehículo agregador que habilite posteriormente la implementación de un esquema de compra centralizada de flota cero emisiones e infraestructura de recarga.

Este se configura como un hito histórico para el país, pues mediante el Proyecto de Provisión de Flota Eléctrica para el SITP de Bogotá (incluida su extensión a Soacha) se materializa el primer esquema de cofinanciación nacional para adquisición de flota eléctrica en Colombia, marcando un cambio estructural en la política pública de financiación del transporte público sostenible. Tras un exhaustivo proceso de verificación documental concluido en julio de 2025, se consolidó esta iniciativa que incorpora 269 buses nuevos de cero emisiones (112 biarticulados y 157 articulados), equipamiento de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) y obras de infraestructura de recarga eléctrica en el patio “Calle Sexta”.

El valor total estimado del proyecto asciende a \$1.502.576 millones (pesos de 2024), donde la Nación financia el 62,4% (equivalente a \$938.307,9 millones) y el Distrito Capital asume el 37,6% restante (\$564.268,3 millones). Los avances administrativos del periodo registran la solicitud formal de aval fiscal en julio de 2025, la posterior obtención del aval por parte del CONFIS el 8 de octubre para comprometer las vigencias futuras, la aprobación del documento CONPES 4168 el 17 de octubre (bajo el código BPIN 202500000032836) y la firma final del convenio de cofinanciación efectuada el pasado 31 de octubre, garantizando un beneficio directo en la calidad del aire y la salud de millones de usuarios.

4.5. Integración de la movilidad activa al transporte público

En el periodo reportado, la UMUS lideró la consolidación de la movilidad activa como un componente estratégico de la política nacional de movilidad sostenible, promoviendo su integración con los sistemas de transporte público y fortaleciendo el enfoque de intermodalidad en las ciudades del país.

Uno de los principales avances correspondió al fortalecimiento técnico y programático del Programa Nacional de Integración de la Movilidad Activa a los Sistemas de Transporte Público, mediante la definición de lineamientos orientados a mejorar la conectividad entre modos de transporte, ampliar el acceso a los sistemas de transporte masivo y estratégico, y fomentar alternativas de movilidad sostenibles, seguras e incluyentes. Este trabajo permitió consolidar una visión nacional de la movilidad activa como herramienta para mejorar la cobertura, eficiencia y sostenibilidad de los sistemas de transporte urbano.

De manera complementaria, se avanzó en la formulación y consolidación del documento CONPES para la promoción e integración de la movilidad activa en Colombia, instrumento de política pública que busca establecer acciones, responsabilidades institucionales y mecanismos de financiación para fortalecer el uso de la bicicleta y otros modos activos como elementos fundamentales de la movilidad urbana sostenible. La construcción de este documento implicó la articulación con diferentes entidades del orden nacional y territorial, generando consensos sobre los objetivos y alcances de la estrategia.

Asimismo, se desarrollaron ejercicios de asistencia técnica y articulación territorial con ciudades que cuentan con Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) y otros sistemas cofinanciados por la Nación, promoviendo la identificación de oportunidades para incorporar infraestructura y estrategias de movilidad activa como mecanismos de acceso, distribución e integración con el transporte público. Estas acciones permitieron avanzar en la incorporación del enfoque de movilidad activa dentro de los procesos de planeación y estructuración de proyectos de transporte.

Como resultado de este proceso, se consolidaron las bases técnicas, institucionales y financieras para la implementación futura de proyectos que fortalezcan la intermodalidad, contribuyan a la reducción de emisiones asociadas al transporte urbano, mejoren la accesibilidad de la población a los sistemas de transporte público y promuevan ciudades más sostenibles y equitativas.

4.6. Asistencia técnica y estructuración de nuevos proyectos

En el periodo reportado, se brindó asistencia técnica a múltiples iniciativas de movilidad sostenible en diferentes regiones del país, fortaleciendo las capacidades de las entidades territoriales para la estructuración de proyectos de transporte público.

Se destaca especialmente el avance alcanzado en la estructuración del Cable Aéreo de Soacha, proyecto que registra un avance cercano al 80% para la suscripción de su convenio

de cofinanciación y que logró su incorporación en el Banco de Programas y Proyectos de Inversión Nacional.

Asimismo, la UMUS proporcionó asistencia para la estructuración y evaluación de nuevas iniciativas de transporte público en las regiones, destacando los casos de Tunja y Providencia. Para la ciudad de Tunja, se avanzó sustancialmente en la revisión y subsanación de observaciones técnicas de un sistema que contempla la cofinanciación de la Nación, el cual incluye la identificación de patios-taller y la conectividad e integración con rutas existentes de municipios aledaños. Por su parte, en Providencia se encuentra en curso el análisis técnico frente a la solicitud radicada por la Empresa de Energía de San Andrés para obtener recursos por un valor de \$5.000 millones, destinados a una estación de carga y tres buses eléctricos para operar el circuito de la isla; iniciativa que se halla en etapa preliminar, por lo que la Unidad tiene previsto adelantar mesas de trabajo técnico que permitan socializar y guiar al territorio en el cumplimiento detallado de los requisitos normativos exigidos para este tipo de proyectos.

Impulso a la reconversión de sistemas de transporte masivo

De manera paralela, como parte de la estrategia de fortalecimiento institucional del transporte urbano, el Ministerio promovió la realización de la consultoría liderada por la Empresa Metro de Medellín para Metrolínea S.A., cuyo propósito fue evaluar alternativas de transformación del sistema de transporte del Área Metropolitana de Bucaramanga, incluyendo la migración hacia un sistema tranviario ante las dificultades estructurales presentadas por el SITM. Este proceso dejó una base técnica para orientar las decisiones futuras de las autoridades territoriales y del Gobierno nacional, contribuyendo a la construcción de soluciones de movilidad más sostenibles y financieramente viables.

Con estas actuaciones, la UMUS fortaleció la estructuración de nuevos proyectos de movilidad sostenible en diferentes regiones del país, ampliando el banco de iniciativas susceptibles de cofinanciación nacional y promoviendo soluciones innovadoras adaptadas a las necesidades de cada territorio.

4.7. Recomposición de recursos para fachadas

Durante el IV trimestre de 2025, se concretó y aprobó el trámite de una nueva recomposición de recursos para fachadas de la Primera Línea del Metro de Bogotá. Este sustento quedó soportado formalmente en los radicados MT No. 20253032239712 y 20253032270022 del 23 y 31 de diciembre de 2025, emitidos por la Empresa Metro de Bogotá S.A.

Los recursos objeto de esta gestión ascienden a un valor de \$69.285.437.280, los cuales se trasladan desde el componente de Gestión Social y Predial (donde se identificaron saldos disponibles) hacia el componente de Obras Civiles, Viaducto y Patio Taller. Cabe destacar que este movimiento financiero se ejecutó sin generar aportes adicionales por parte de la Nación.

La modificación permitió incorporar una nueva tipología arquitectónica para las fachadas del viaducto, atendiendo criterios técnicos de integración urbana, paisaje y protección de Bienes de Interés Cultural, mejorando la armonización del proyecto con su entorno sin afectar el esquema financiero del convenio.

Con esta actuación, la UMUS fortaleció los mecanismos de seguimiento y administración de los convenios de cofinanciación, garantizando la flexibilidad necesaria para ajustar técnicamente proyectos estratégicos sin comprometer la sostenibilidad financiera de los aportes nacionales.

5. Infraestructura verde vial, adaptación climática y gestión geotécnica

Se recomienda crear este subcapítulo específico para ubicar los temas asociados a corredores geotécnicos, lineamientos de infraestructura verde vial, sostenibilidad ambiental, gestión del riesgo y adaptación de la infraestructura al cambio climático.

- Corredores geotécnicos.
- Lineamientos de infraestructura verde vial.
- Gestión del riesgo en infraestructura de transporte.
- Medidas de adaptación climática.
- Soluciones basadas en la naturaleza aplicadas a infraestructura.
- Protección de corredores estratégicos frente a amenazas naturales.

Durante el periodo de reporte, se avanzó en la incorporación de criterios de sostenibilidad ambiental, adaptación al cambio climático y gestión integral del riesgo en la planificación, estructuración, construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura vial. Estos avances se desarrollaron principalmente a partir de la implementación de los Lineamientos de Infraestructura Verde Vial (LIVV), la formulación de instrumentos sectoriales para la adaptación climática y la consolidación del concepto de Corredor Geotécnico.

5.1. Lineamientos de Infraestructura Verde Vial (LIVV)

Los LIVV constituyen un instrumento para incorporar consideraciones ambientales, sociales, climáticas y territoriales durante las diferentes fases del ciclo de vida de los proyectos viales. Su aplicación busca prevenir, reducir, corregir y compensar los impactos de la infraestructura sobre los ecosistemas, al tiempo que promueve proyectos más resilientes frente a la variabilidad y el cambio climático.

Durante 2025 se avanzó en la formulación y puesta en marcha de la Estrategia de Generación y Apropiación de Conocimientos (EGAC) sobre los LIVV, desarrollada de manera articulada entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), WWF Colombia y la FCDS.

Esta estrategia busca fortalecer las capacidades institucionales y territoriales necesarias para la implementación progresiva de los lineamientos, mediante la priorización de actores, la adopción de un enfoque interdisciplinario y participativo y la definición de líneas de acción, instrumentos y metodologías pedagógicas. Asimismo, contempla mecanismos de seguimiento y sostenibilidad que permitan mantener y actualizar el conocimiento generado, formar actores de cambio y promover una comprensión común sobre infraestructura verde, conectividad ecológica, adaptación climática y soluciones basadas en la naturaleza (SbN).

Como parte de las acciones de difusión y apropiación, el sector participó en espacios técnicos e interinstitucionales orientados al intercambio de experiencias y a la identificación de brechas en la implementación de los LIVV. Entre estos se destaca el taller “Fragmentación y conectividad como elementos clave en la implementación de los LIVV”, realizado en agosto de 2025 en San José del Guaviare, en el marco del seguimiento al proyecto piloto San José del Guaviare–El Retorno–Calamar.

También se adelantaron actividades de formación y sensibilización dirigidas a funcionarios, contratistas, comunidades educativas y otros actores territoriales. Estas incluyeron el taller “Conectividad Ecológica en el marco de la infraestructura verde vial”, realizado en junio de 2026, y la aplicación de herramientas pedagógicas sobre atropellamiento de fauna silvestre durante el evento “Mintransporte al Cole”, desarrollado en mayo de 2026 en el municipio de Ciénaga, Magdalena.

Adicionalmente, se diseñó la Caja de Herramientas de Educación, Comunicación y Participación para el fortalecimiento de la gobernanza en la implementación de los LIVV, incorporando la guía para la identificación e implementación de medidas de manejo frente al atropellamiento de fauna silvestre. Su validación se ha articulado con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), particularmente con el programa Rutas Vivas.

5.1.1. Incorporación de los LIVV

Los LIVV se han incorporado progresivamente en los instrumentos y procesos institucionales, especialmente en el eje de Proyectos Sostenibles.

En las fases de estructuración y contratación, los estudios y diseños se ha establecido la incorporación de un volumen de sostenibilidad, de acuerdo con la tipología, alcance y fase del proyecto. Por su parte, los contratos de obra pueden incluir el Apéndice de Sostenibilidad, provisiones específicas dentro del presupuesto oficial u obligaciones establecidas en los anexos técnicos. Asimismo, el Apéndice de Sostenibilidad integra los LIVV y los articula con la metodología AIKA, herramienta desarrollada para evaluar el desempeño de los proyectos de infraestructura de transporte a partir de cinco dimensiones: ambiental, social, técnica, económico-financiera y de gobernanza. Con corte de junio de 2026, se tiene el siguiente avance:

Descripción	Contratados	En Estructuración	Total
Proyectos de obra con Apéndice G	34	33	67
Proyectos de Estudios & Diseños	68	29	97
Proyectos de obra con Obligaciones de Sostenibilidad	150	59	209

Fuente: Instituto Nacional de Vías – INVÍAS – 2026

Las obligaciones de sostenibilidad incorporadas en los proyectos incluyen, entre otros instrumentos, el aplicativo SUKUBUN para el registro y seguimiento de fauna silvestre, los monitores WAYRA para la gestión de emisiones, y el sistema SUE para el seguimiento de acciones de inclusión social.

Asimismo, se ha materializado mediante la actualización y elaboración de documentos técnicos, como lo son:

- Adopción de la Cartilla de buenas prácticas para el manejo de pavimentos asfálticos reciclados (RAP), mediante la Resolución INVÍAS 3920 de 2024.
- Actualización de los manuales de Diseño Geométrico de Carreteras, Estabilidad de Taludes y Drenajes para Carreteras.
- Avance en la actualización de los manuales de Diseño de Pavimentos Flexibles y Rígidos y de Cimentaciones Superficiales y Profundas para Carreteras.
- Actualización de la Guía de Estructuración de Proyectos.
- Actualización de la metodología para la evaluación de la sostenibilidad AIKA.
- Elaboración de instrumentos para la incorporación del concepto de Corredor Geotécnico en los proyectos viales.

De igual manera se ha avanzado en la incorporación de los LIVV en proyectos de iniciativa pública y privada, mediante su inclusión en apéndices ambientales y la formulación de requerimientos para las etapas de prefactibilidad, factibilidad y estructuración contractual. Entre los principales proyectos se encuentran los siguientes:

Nombre del Proyecto	Origen de la Iniciativa	Etapas (Estado actual) *
Estanquillo -Popayán	Pública	Adjudicada
Villetea - Guaduas	Pública	Factibilidad
Sogamoso - Aguazul - Maní	Pública	Factibilidad terminada anticipadamente
Boquerón - El Tablón	Pública	Factibilidad

IP Conexión Centro	Privada	Factibilidad
IP Ruta de los Andes	Privada	Factibilidad
IP Vías del Altiplano	Privada	Prefactibilidad
IP Santa Marta Paraguachón	Privada	Prefactibilidad

De esta forma, los LIVV se han ido incorporando gradualmente desde las etapas tempranas de estructuración de los proyectos, lo que ha permitido considerar oportunamente las condiciones ambientales, sociales y climáticas de los territorios.

5.2. Adaptación climática

La adaptación climática del Sector transporte se orientó al fortalecimiento de las capacidades institucionales, la formulación de instrumentos de política y la incorporación de medidas destinadas a reducir la vulnerabilidad de la infraestructura frente a amenazas naturales y climáticas.

Durante el periodo reportado se avanzó en la revisión y concertación del documento técnico de la Política Sectorial de Gestión del Riesgo de Desastres y Adaptación al Cambio Climático con las entidades adscritas al Sector transporte. De manera paralela, se inició la estructuración de su plan de acción, instrumento necesario para definir responsables, actividades, metas, indicadores, plazos y mecanismos de seguimiento, y para dar inicio al proceso formal de adopción de la Política.

En el marco de la actualización de las Contribuciones Determinadas a Nivel Nacional (NDC versión 3.0), se formularon los planes de implementación y seguimiento de los compromisos sectoriales de adaptación. Estos instrumentos establecen las acciones requeridas para alcanzar las metas definidas y consolidan una ruta sectorial para fortalecer la resiliencia climática de la infraestructura y los sistemas de transporte.

Asimismo, se formularon las actividades requeridas para el cumplimiento de las metas del Plan de Acción para la Biodiversidad (PAB 2030) relacionadas con la incorporación de soluciones basadas en la naturaleza (SbN) en el sector transporte, las cuales buscan armonizar la infraestructura con los ecosistemas, proteger la biodiversidad, gestionar sosteniblemente los recursos naturales y fortalecer la adaptación al cambio climático, incluyendo la promoción de los modos de transporte activo.

Las SbN se han incorporado especialmente mediante medidas de restauración ecológica, manejo de coberturas vegetales, protección y recuperación de rondas hídricas, drenajes sostenibles, estabilización con elementos naturales o mixtos y mantenimiento de la conectividad ecológica. Su aplicación permite complementar las soluciones convencionales de ingeniería y generar beneficios ambientales, sociales y climáticos adicionales.

5.2.1. Fortalecimiento de la resiliencia climática

Con el apoyo del Banco de Exportación e Importación de Corea (KEXIM) y del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), se desarrolló el proyecto Fortalecimiento de la Resiliencia Climática de la Infraestructura Vial en Colombia.

El proyecto estuvo orientado a robustecer las capacidades institucionales para la gestión del riesgo climático, mediante la transferencia de conocimientos, prácticas de ingeniería y experiencias desarrolladas en la República de Corea. Como principal resultado, se estructuró un marco nacional para orientar el desarrollo de infraestructura vial resiliente al clima y se formularon recomendaciones de política para transformar la toma de decisiones desde un enfoque principalmente reactivo hacia uno preventivo, prospectivo y basado en el riesgo.

Este marco proporciona elementos para incorporar información climática, análisis de vulnerabilidad, evaluación de amenazas y criterios de resiliencia en las etapas de planeación, diseño, construcción, operación y mantenimiento. De igual manera, permite orientar la priorización de intervenciones en corredores estratégicos expuestos a movimientos en masa, inundaciones, avenidas torrenciales, socavación, erosión y otros eventos que pueden afectar la continuidad y seguridad de la infraestructura.

5.3. Gestión geotécnica y corredor geotécnico

La Resolución 20243040018375 de 2024 incorporó el concepto de Corredor Geotécnico y estableció su aplicación en los nuevos proyectos viales. Este enfoque busca ampliar el análisis geotécnico tradicional, de manera que las condiciones de estabilidad no sean evaluadas únicamente en puntos críticos o sitios donde se presentan emergencias, sino de forma integral a lo largo del corredor y en relación con su área de influencia.

Durante el periodo reportado se inició la actualización conceptual del Corredor Geotécnico mediante la elaboración de una propuesta de ajuste a la definición contenida en la resolución. La actualización busca fortalecer su enfoque territorial y preventivo, reconociendo la interacción entre factores geológicos, geomorfológicos, geotécnicos, hidrogeológicos, hidrológicos, climáticos, ecosistémicos y antrópicos que pueden incidir en la estabilidad de la infraestructura y de su entorno. Este enfoque permite avanzar desde una gestión centrada en la atención de emergencias hacia una gestión preventiva, en la que los riesgos se identifiquen, analicen y gestionen desde las etapas tempranas de planeación y estructuración de los proyectos.

Como parte de este proceso, elaboró la *“Guía de lineamientos técnicos y metodológicos para la incorporación del concepto de Corredor Geotécnico en los proyectos de infraestructura vial”*. El documento establece orientaciones para delimitar, caracterizar y evaluar los corredores desde una perspectiva integral, así como para identificar sectores susceptibles a procesos de inestabilidad y definir medidas de prevención, monitoreo, intervención y mantenimiento.

La gestión geotécnica también se ha fortalecido mediante la actualización de los manuales de Estabilidad de Taludes, Drenajes para Carreteras, Cimentaciones Superficiales y Profundas y otros documentos técnicos relacionados. Estos instrumentos contribuirán a mejorar la caracterización del territorio, la selección de alternativas, el diseño de obras de estabilización, el manejo de aguas superficiales y subterráneas y el seguimiento de sectores críticos.

6. Regulación del transporte y modernización normativa

Durante el periodo comprendido entre julio de 2025 y junio de 2026 se adelantó gestión regulatoria orientada a proyectar y coordinar los actos administrativos de carácter general necesarios para el adecuado funcionamiento del sector transporte. Esta labor se enfocó en fortalecer la regulación en materia de transporte y tránsito, logística, seguridad vial y sistemas inteligentes de transporte, en coherencia con las prioridades del Viceministerio de Transporte y con los objetivos de desarrollo económico y social del país.

Como resultado de este trabajo articulado, y en coordinación con la Subdirección de Tránsito y la Subdirección de Transporte, se lograron avances significativos en la expedición de actos administrativos específicos que contribuyen a consolidar un sistema de transporte seguro, eficiente, oportuno y accesible. El Viceministerio de Transporte expidió un total de 32 actos administrativos, reflejando una gestión regulatoria sostenida, oportuna y alineada con las necesidades estratégicas del sector y con el fortalecimiento del marco normativo que soporta la prestación de los servicios de transporte y tránsito en el país.

Tabla 12. Actos Administrativos expedidos 2026 junio 2025 a junio 2026

No. Acto administrativo	Temática	Objeto	Ámbito de aplicación	Fecha de expedición
Resolución 20253040030215	Reglamentos Técnicos Vehiculares	Se suspende la entrada en vigencia del Título III de la Resolución 20223040044585 de 2022	En relación a los componentes de los sistemas de frenado para uso en vehículos automotores, remolques y semirremolques	1/08/2025
Resolución 20253040030725	Tránsito	Por la cual se prorroga la vigencia de la Sección 3 del Capítulo 3 del	Prorrogar hasta el 6 de diciembre de 2025 el trámite de registro de propiedad de un vehículo a persona	5/08/2025

No. Acto administrativo	Temática	Objeto	Ámbito de aplicación	Fecha de expedición
		Título 5 de la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito 20223040045295 de 2022.	indeterminada y registro a favor del interesado, y el VMT realizara estudio para determinar la vialidad de continuar o no con dichos tramites.	
Resolución 20253040033135	Reglamentos Técnicos Vehiculares	Postergar la entrada en vigencia de la Resoluciones 20223040044845 de 202 hasta 24 de agosto 2026.	Implantación de citas retrorreflectivas para uso en vehículos automotores y remolques.	20/08/2025
Resolución 20253040035295	Reglamentos Técnicos Vehiculares	Postergar la entrada en vigencia de la Resolución 20223040065305 de 2022 hasta el 2 de septiembre de 2026	Implantación de llantas neumáticas destinadas a motocicletas	1/09/2025
Resolución 20253040037125	Tránsito	Se sustituye el Capítulo 7 del Título 3 de la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito 20223040045295 de 2022.	Se reglamenta lo relacionado con los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación – CALE para la prestación del servicio de tránsito de examen teórico y práctico de conducción.	10/09/2025
Resolución 20253040037515	Reglamentos Técnicos Vehiculares	Posterga la entrada en vigencia de la Resolución 20223040044585 de 2022, hasta el	Implementación de sistemas de frenado y sus componentes para uso en vehículos automotores, remolques y semirremolques.	15/09/2025

No. Acto administrativo	Temática	Objeto	Ámbito de aplicación	Fecha de expedición
		16 de septiembre de 2026.		
Resolución 20253040037975	Reglamentos Técnicos Vehiculares	Posterga la entrada en vigencia de Resolución 20223040044945 de 2022, hasta el 22 de septiembre de 2026.	Implementación de los acristalamientos de seguridad para uso en vehículos automotores y remolques, que se fabriquen, importen, o comercialicen en Colombia.	17/09/2025
Resolución 20253040038005	Reglamentos Técnicos Vehiculares	Posterga la entrada en vigencia de Resolución 20223040044935 de 2022, hasta el 22 de septiembre de 2026.	Implementación de los sistemas de retención para uso en vehículos automotores.	17/09/2025
Resolución 20253040037925	Corrección de un error formal	Fe de erratas al anexo 76 “Manual de Señalización Vial de Colombia Dispositivos uniformes en la infraestructura vial, para la regulación del tránsito y la seguridad vial”	Fe de erratas al Manual de Señalización Vial	17/09/2025
Decreto 1017 de 2025	Modalidad de Servicio Público de Transporte de Carga	Modificar, adicionar y derogar unos artículos del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto	Aplica integralmente a la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, en todo el territorio nacional, de acuerdo con los lineamientos	21/09/2025

No. Acto administrativo	Temática	Objeto	Ámbito de aplicación	Fecha de expedición
		1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte	establecidos en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.	
Resolución 20253040039455	Reglamentos Técnicos Vehiculares	Postergar la entrada en vigencia de las Resoluciones 20223040044455 de 2022 hasta el 30 de septiembre de 2026	Implantación de llantas neumáticas nuevas rencauchadas y de repuesto para vehículos automotores.	26/09/2025
Resolución 20253040039455	Reglamentos Técnicos Vehiculares	Postergar la entrada en vigencia de las Resoluciones 20223040044455 de 2022 hasta el 30 de septiembre de 2026	Implantación de llantas neumáticas nuevas rencauchadas y de repuesto para vehículos automotores.	26/09/2025
Resolución 20253040041245	Reglamentos Técnicos Vehiculares	Postergar la entrada en vigencia de las Resoluciones 20223040062115 de 2022 hasta el 13 de octubre de 2026	<u>Por la cual se posterga la entrada en vigencia de la Resolución 20223040062115 de 2022, 'Por la cual se expide el Reglamento Técnico que establece los requisitos aplicables a sistemas de frenado, para uso en vehículos tipo motocicleta.'</u>	9/10/2025

No. Acto administrativo	Temática	Objeto	Ámbito de aplicación	Fecha de expedición
Resolución 20253040043465	fondo para Programa de modernización	Esquema de Gobernanza FOPAT	“Por la cual se reglamenta el Esquema de Gobernanza, la Ejecución, la Distribución y la Administración de los Recursos del Fondo para la Promoción de Ascenso tecnológico - FOPAT, se deroga la Resolución 20243040058415 de 2024 y se dictan otras disposiciones”	24/10/2025
Resolución 20253040045595	Transporte	Sistema de transporte Ferroviario Zipaquirá	"Por la cual se define el área de influencia del Sistema de Transporte Masivo Ferroviario “Tren de Zipaquirá” y se aprueba como Autoridad de Transporte para dicho sistema a la Secretaría de Movilidad Contemporánea de Cundinamarca y se dictan otras disposiciones”	6/11/2025
Resolución 20253040045925	fondo para Programa de modernización	Procedimiento de programa de modernización FOPAT- Taxi	“Por la cual se establecen las condiciones y el procedimiento del Programa de modernización de la Subcuenta Específica Modernización del parque Servicio Público de Transporte Terrestre	7/11/2025

No. Acto administrativo	Temática	Objeto	Ámbito de aplicación	Fecha de expedición
			Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico – FOPAT y se dictan otras disposiciones.”	
Resolución 20253040045835	Transporte	Estrategia Nacional para Abordar la Violencia Sexual - ENVIS	“Por la cual se adopta la Estrategia Nacional para Abordar la Violencia Sexual - ENVIS en el Transporte Público y la Movilidad Activa”	7/11/2025
Resolución 20253040048935	Transporte	Impuesto sobre vehículos	“Por la cual se establece la base gravable para el pago del impuesto sobre vehículos automotores, correspondiente a la vigencia fiscal de 2026.”	26/11/2025
Resolución 20253040048905	Modalidad de Servicio Público de Transporte de Carga	Resolución se actualiza normatividad aplicable al Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC	“Por la cual se actualizan las condiciones, criterios técnicos y metodología para el reporte y la captura de la información de tiempos logísticos en el Sistema Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC, se modifican las Resoluciones 20223040045515 de 2022 y 20243040058015 de 2024 y se dictan otras disposiciones.”	26/11/2025

No. Acto administrativo	Temática	Objeto	Ámbito de aplicación	Fecha de expedición
Resolución 20253040049615	Transporte	Apoyo a la sostenibilidad de los sistemas de transporte público en operación	“Por la cual se reglamentan los requisitos del artículo 183 de la Ley 2294 de 2023, para la participación de la Nación en el Apoyo a la sostenibilidad de los sistemas de transporte público en operación, cofinanciados previamente por el Gobierno nacional”	2/12/2025
Resolución 20253040049955	Tránsito	registro de propiedad de un vehículo automotor a persona indeterminada y registro a favor del interesado	"Por la cual se modifica la Sección 3 del Capítulo 3 del Título 5 de la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito 20223040045295 de 2022, respecto al registro de propiedad de un vehículo automotor a persona indeterminada y registro a favor del interesado y se dictan otras disposiciones"	4/12/2025
Resolución 20253040051705	Tránsito	Tarifas del RUNT	"Por la cual se actualizan las tarifas de los servicios del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT	17/12/2025
Resolución 20253040051755	Tránsito	Cuadriciclos electricos	“Por la cual se adiciona la sección 5 al capítulo 3 del título 4, el artículo 5.9.1.5 a la sección 1 del capítulo 9 del título 5 de	17/12/2025

No. Acto administrativo	Temática	Objeto	Ámbito de aplicación	Fecha de expedición
			la resolución única de tránsito 20223040045295 de 2022 en relación al proceso de homologación de cuadriciclos eléctricos de carga"	
Resolución 20253040051975	zona diferencial de transporte escolar	Resolución Zona Diferencial para el transporte escolar del municipio.	"Por la cual se crea la zona diferencial de transporte escolar en los municipios de Uribia, Maicao, Hato Nuevo, Albania, Barrancas, San Juan del Cesar, Fonseca, Villanueva, El Molino, Urumita, La Jagua del Pilar, Riohacha, Distracción, Manaure y Dibulla, del departamento de La Guajira, para la prestación del Servicio de Transporte Terrestre Escolar Étnico, de minorías raciales y culturales y diferencial rural, y se dictan otras disposiciones especiales y transitorias"	17/12/2025

No. Acto administrativo	Temática	Objeto	Ámbito de aplicación	Fecha de expedición
Resolución 20253040052905	fondo para Programa de modernización	Modificación el artículo 16 de la Resolución 20253040043465 de 2025 - FOPAT	Por la cual se modifica el artículo 16 de la Resolución 20253040043465 de 2025 "Por la cual se reglamenta el Esquema de Gobernanza, la Ejecución, la Distribución y la Administración de los Recursos del Fondo para la Promoción de Ascenso tecnológico - FOPAT, se deroga la Resolución 20243040058415 de 2024 y se dictan otras disposiciones	22/12/2025
Resolución No 20263040002505	zona diferencial de transporte escolar	Resolución Zona Diferencial para el transporte escolar del municipio de Policarpa Nariño.	"Por la cual se crea la zona diferencial para el transporte en el municipio de Policarpa, Nariño, para la prestación del servicio de transporte escolar y se dictan otras disposiciones".	27/01/2026
Resolución No 20263040002515	zona diferencial de transporte escolar	Resolución Zona Diferencial para el transporte escolar del municipio de Carcasí Santander.	"Por la cual se crea la zona diferencial de transporte escolar en el municipio de Carcasí, Santander y se dictan otras disposiciones".	27/01/2026

No. Acto administrativo	Temática	Objeto	Ámbito de aplicación	Fecha de expedición
Resolución No 20263040002535	zona diferencial de transporte escolar	Resolución Zona Diferencial para el transporte escolar del municipio de Ortega Tolima.	"Por el cual se crea la zona diferencial de transporte escolar en el municipio de Ortega, Tolima para la prestación del servicio de transporte escolar y se dictan otras disposiciones".	27/01/2026
Resolución No 20263040005765	Tránsito	Resolución Estructuración de la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT)	"Por la cual se adiciona el Capítulo 9 al Título 7 de la Resolución 20223040045295 de 2022 Única compilatoria de Tránsito del ministerio de Transporte, en lo relacionado con la estructuración de la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT) y se dictan otras disposiciones. "	17/02/2026
Resolución No 20263040015655	Modalidad de Servicio Público de Transporte de Carga	Resolución se reglamentan los procedimientos para el registro inicial de vehículos nuevos de servicio público y particular de carga con Peso Bruto Vehicular entre 3.5Kg y 10.5Kg y	"Por la cual se reglamentan los procedimientos para el registro inicial de vehículos nuevos de servicio público y particular de carga con Peso Bruto Vehicular entre 3.500 kilogramos y 10.500 kilogramos y volquetas; y para el cambio de servicio de particular a público de	27/04/2026

No. Acto administrativo	Temática	Objeto	Ámbito de aplicación	Fecha de expedición
		volquetas; y para el cambio de servicio de particular a público de los vehículos clase volqueta, grúas y otros vehículos de carga	los vehículos clase volqueta, grúas y otros vehículos de carga, y se dictan otras disposiciones”	
Resolución No 20263040016075	Modalidad de Servicio Público de Transporte de Carga	Resolución se actualiza normatividad aplicable al Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC	"Por medio del cual se unifica, compila, armoniza y actualiza la normatividad aplicable al registro nacional de despachos de carga - RNDC y de dictan otras disposiciones, modifican, adicionan y derogan unos artículos del capítulo 7 del título 1 de la parte 2 del libro 2 del Decreto 1079 de 2015.	29/04/2026
Resolución No 2026304001845	Transporte	Resolución Protocolo del Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga (SICE-TAC)	“Por la cual se actualiza el Protocolo del Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga (SICE-TAC), se dictan otras disposiciones y se deroga la Resolución número 20213040034405 de 2021” y se dictan otras disposiciones”	14/05/2026

Fuente: Elaboración propia

7. RUNT y transformación digital sectorial

El Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) constituye la plataforma tecnológica central del sector transporte para el registro, actualización, validación y centralización de información, y es un insumo fundamental para la planificación, adopción, seguimiento y evaluación de políticas públicas. Durante el periodo de análisis del presente informe, la gestión se concentró en el seguimiento técnico, financiero y operativo de los contratos de concesión No. 604 de 2022 y de interventoría No. 617 de 2022, con el fin de garantizar la correcta prestación del servicio, la continuidad operativa del sistema y el cumplimiento de las obligaciones contractuales.

Desde la concesión de la operación del RUNT en 2022, y particularmente durante el periodo comprendido entre mayo de 2023 y junio de 2026, se evidencian resultados positivos en términos de sostenibilidad financiera y eficiencia en la gestión. En este lapso se generaron ingresos por \$620.460 millones, de los cuales \$508.048 millones corresponden al recaudo por tarifas y \$112.412 millones a la explotación comercial del sistema. Estos resultados reflejan una gestión sólida del modelo concesionado, que fortalece la capacidad del RUNT para soportar la toma de decisiones del sector transporte y garantizar un servicio confiable, transparente y alineado con los objetivos de la política pública nacional

Tabla 13. Ejecución Financiera Contrato 604 Cifras Ventas Período mayo 2023- junio 2026 (Millones de pesos)

Descripción	Valor
Ingresos Por tarifas	\$ 508.048
Ingresos por explotación comercial	\$ 112.412
Total	\$ 620.460

Fuente: Ministerio de Transporte. Actas de Retribución Contrato de Concesión

Del total de ingresos generados (\$620.460 millones), le han correspondido al concesionario \$277.628 millones y al Ministerio de Transporte \$ 342.832 millones como se muestran en la [Tabla 14](#) ~~Tabla 7~~.

Tabla 14. Ingresos RUNT mayo 2023 – junio 2026

Descripción	Valor
Ingresos Contrato de Concesión No 604 de 2022 desde mayo de 2023 a septiembre de 2025	\$ 620.460
Corresponde al Concesionario	\$ 277.628
Corresponde al Ministerio de Transporte cuentas y subcuentas (PGN, Interventoría, Mejoramiento, Solución controversias, compensación tarifaria, etc.)	\$ 342.832

Fuente: Ministerio de Transporte. Actas de Retribución Contrato de Concesión

La ~~Tabla 14~~ **Tabla 7** muestra la distribución de recursos que corresponden al Ministerio de Transporte, distribuidos entre la Dirección del Tesoro Nacional – DTN y las subcuentas (Mejoramiento de Base de Datos, Nuevos desarrollos y compensación tarifaria, solución de controversias e interventoría).

Tabla 20. Consolidado Recursos Distribuidos (Millones de pesos)

Descripción	Valor
DTN- Recursos SSF PGN	\$ 142.730
Subcuenta de Mejoramiento de Base de Datos, Nuevos desarrollos y compensación tarifaria	\$ 145.954
Subcuenta solución de controversias	\$ 13.333
subcuenta de interventoría	\$ 40.815

Fuente: Ministerio de Transporte. Actas de Retribución Contrato de Concesión

La ~~Tabla 15~~ **Tabla 8** muestra de manera cuantitativa los datos correspondientes los diferentes elementos involucrados en la operación de la plataforma tecnológica del RUNT.

Tabla 15. Operación RUNT corte junio 2026

Descripción	Cantidad
Vehículos inscritos en el RUNT	22.170.280
Organismos de Tránsito	298
Direcciones Territoriales	22
Actores del Sistema	9.520
En lo corrido del año 2025, trámites que se han realizado	18.867.400

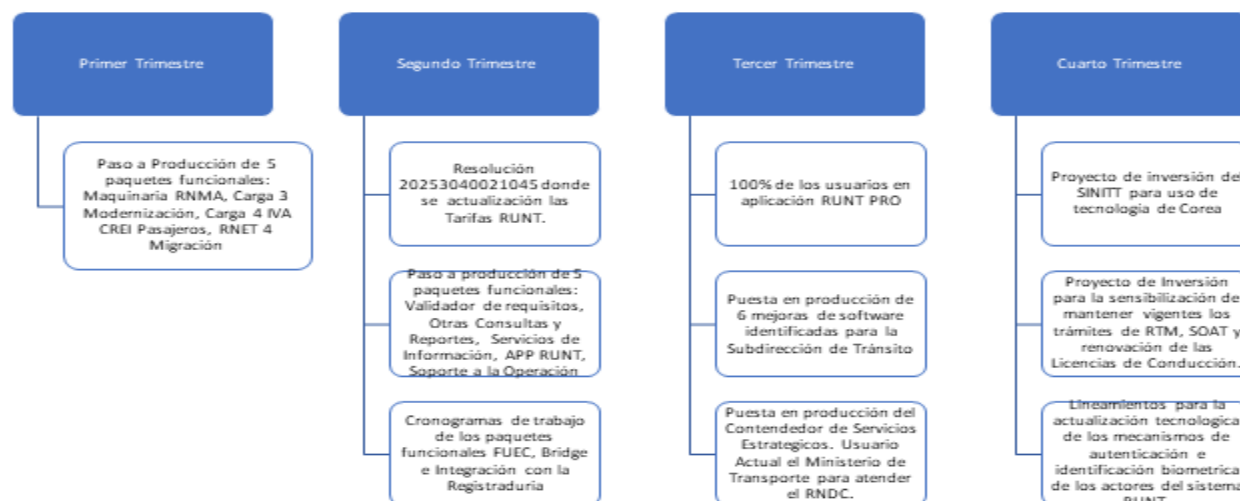
Trámites mensuales promedios	3.144.560
Conductores que mensualmente obtienen o actualizan la licencia de conducción	254.650

Fuente: RUNT- Ministerio de Transporte.

En la Gráfica 1 se pueden visualizar las principales acciones desarrolladas en el marco del RUNT, en lo corrido del año 2025:

Con fo

Gráfica 1. Principales acciones RUNT 2025



Fuente: RUNT- Ministerio de Transporte.

Las Coordinación del Grupo RUNT dentro de las líneas de modernización tecnológica e interoperabilidad fortaleció diferentes mecanismos entre el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y las entidades públicas y privadas que suministran o consultan información para la prestación de los servicios asociados al tránsito, transporte y seguridad vial.

Estas interoperabilidades permiten el intercambio seguro, oportuno y confiable de información en tiempo real, garantizando la validación automática de los requisitos exigidos para los diferentes trámites del sector transporte, contribuyendo a la eficiencia administrativa, la reducción de tiempos de respuesta y la integridad de la información registrada en el sistema; gestiones que se han adelantado y se evidencian a continuación:

1. **Ministerio de Salud, Proyectos REPS, RETHUS, RLCPD y PILA.** Se realizan mesas de trabajo; en donde se exponen la importancia de la continuación y puesta en producción de cada uno de los siguientes proyectos:
 - I. **RETHUS:** La Interoperabilidad con RETHUS se requiere para realizar la Validación del profesional de la salud, si esta se encuentra habilitada ante el Ministerio de Salud.
 - II. **REPS:** La Interoperabilidad con REPS se requiere para realizar la Validación de la persona jurídica (Validar que los establecimientos cuenten con la autorización o certificación en temas de infraestructura.), si esta se encuentra habilitada ante el Ministerio de Salud, para ejercer como profesional de la Salud.
 - III. **RLCPD:** Registro de Localización y Caracterización de las personas con discapacidad RLCPD del Ministerio de salud y protección social: En el año 2013 se expidió la resolución 4575 de 2013 “Por la cual se reglamenta el numeral 6 del artículo 15 de la Ley 1618 del 27 de febrero de 2013”; la cual, en síntesis, presenta algunas exenciones para personas con discapacidad a las medidas de pico y placa implementadas en cerca de 35 ciudades a corte del presente año.
 - IV. **PILA:** Registro de Localización y Caracterización de las personas con discapacidad RLCPD del Ministerio de salud y protección social: En el año 2013 se expidió la resolución 4575 de 2013 “Por la cual se reglamenta el numeral 6 del artículo 15 de la Ley 1618 del 27 de febrero de 2013”; la cual en síntesis, presenta algunas exenciones para personas con discapacidad a las medidas de pico y placa implementadas en 35 ciudades a corte del presente año.
2. **ANLA**, para certificado e Registro Nacional de Maquinaria Amarilla – RNMA
3. **DIAN**, Proyecto Interoperabilidad, información requerida por la DIAN al Ministerio de Transporte se relacionan con las empresas de transporte terrestre internacional extranjeras autorizadas para operar en Colombia, los vehículos habilitados para realizar transporte internacional de carga y las garantías vigentes asociadas a dichas empresas o vehículos, cuando aplique.
4. **RNEC**, interoperabilidad para garantizar la información de las personas, en el momento de realizar trámites en el RUNT.
5. **Min TICs y la AND**, han estado soportando y apoyando en las mesas técnica realizadas tanto para las interoperabilidades ya existentes (Min Educación) como las que se encuentran en curso.

6. **Ministerio de Ambiente:** Realizar mesas de trabajo con dicho Ministerio, con el fin de crear interoperabilidad para validar la habilitación y registro de los Centros de Diagnóstico Automotor CDAs.

7. 8. Equidad de género, inclusión y enfoque diferencial en el sector transporte

Durante el periodo de reporte, se avanzó en el fortalecimiento de la agenda de equidad de género en el sector transporte, promoviendo su articulación con los enfoques de inclusión, accesibilidad, diferencial e interseccional, así como con iniciativas orientadas a fortalecer la participación de las mujeres en el sector y garantizar entornos de movilidad seguros, accesibles y libres de violencias para todas las personas a través de las siguientes acciones:

- Avance en la implementación de la Estrategia Nacional para Abordar la Violencia Sexual en el Transporte Público y la Movilidad Activa (ENVIS), mediante encuentros de socialización y asistencia técnica con las ciudades priorizadas, orientados al fortalecimiento de capacidades institucionales para su apropiación e implementación y para la generación de entornos de movilidad más seguros.
- Participación en los Ciclos de Fortalecimiento a la Institucionalidad, contribuyendo al desarrollo de capacidades territoriales con enfoque de género en acciones de movilidad activa y sostenible, en el marco de la implementación de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa (ENMA).
- Apoyo en la gestión y desarrollo del III Congreso de Mujeres del Sector Transporte, como espacio de visibilización, participación, intercambio y fortalecimiento de capacidades.
- Transversalización del enfoque de género fortaleciendo la gobernanza institucional, mediante una estrategia de apoyo técnico desde el Comité para la Coordinación e Implementación de la Política Pública de Equidad de Género para las Mujeres en el Sector Transporte y su Subcomité técnico.
- Implementación del Programa de Transformación Cultural mediante acciones de sensibilización orientadas a promover la igualdad de género, la inclusión, la no discriminación y la corresponsabilidad en los cuidados, así como a impulsar cambios culturales y organizacionales en el sector.

- Fortalecimiento de la gestión del conocimiento mediante la comunidad de práctica SoMos LAC, promoviendo el intercambio de experiencias y buenas prácticas para avanzar hacia un transporte más equitativo e inclusivo.

Derechos Humanos

- Se aseguró la participación técnica permanente del Ministerio de Transporte en el Comité Técnico de Derechos Humanos y Empresa, liderado por la Consejería Presidencial para los Derechos Humanos y el DIH (Derecho Internacional Humanitario), aportando a la construcción del Decreto de Derechos Humanos y Empresa y del Plan de Acción Nacional de Derechos Humanos con enfoque diferencial y de derechos humanos.
- Se expidió la modificación de la Circular Externa No. 20244000000557 de 2024, fortaleciendo las medidas para la prevención y erradicación de la explotación y el turismo sexual de niñas, niños y adolescentes en el transporte terrestre de pasajeros, con enfoque de derechos humanos y protección integral.
- Expedición del Decreto 0552 de 2026, “Por el cual se establecen lineamientos en materia de Empresas y Derechos Humanos para orientar las acciones de las entidades de la Rama Ejecutiva del orden nacional y se dictan otras disposiciones”, constituye el principal hito del Sector Transporte durante la vigencia 2022–2026, al posicionar al Ministerio de Transporte como referente en la incorporación del enfoque de Empresas y Derechos Humanos en la política sectorial, integrando la debida diligencia y la gestión del riesgo como pilares para una movilidad segura, sostenible, inclusiva y para el desarrollo de infraestructura con enfoque de derechos.

8. Transporte de mercancías peligrosas

Durante el periodo comprendido entre junio de 2025 y junio de 2026, el Ministerio de Transporte consolidó avances orientados al fortalecimiento del transporte seguro de mercancías peligrosas en Colombia. Las acciones se dirigieron a modernizar el marco regulatorio, fortalecer la gestión del riesgo, mejorar los sistemas de información y promover la apropiación del conocimiento entre los actores de la cadena logística.

Para cumplir estos objetivos, se avanzó en la formulación de instrumentos normativos, el fortalecimiento de capacidades institucionales, la articulación con entidades nacionales y el

desarrollo de una estrategia de socialización, divulgación y apropiación del conocimiento dirigida a los diferentes actores.

Uno de los principales avances del período correspondió a la formulación del proyecto de decreto para la actualización de Libro 2, Parte 2, Título 1, Capítulo 7, Sección 8 del Decreto 1079 de 2015 *“Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”*, con el propósito de armonizar la normativa nacional con las Recomendaciones Relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas de las Naciones Unidas (Libro Naranja) y responder a las nuevas dinámicas y desafíos del sector, así como, propiciar la mejora en la gestión del riesgo en el transporte de las mercancías peligrosas, minimizando riesgos, garantizando la seguridad y protección de la vida y el ambiente.

Asimismo, el Ministerio elaboró y publicó dos cartillas técnicas especializadas, concebidas como herramientas de consulta para los actores de la cadena de transporte de mercancías peligrosas. Estas publicaciones abordan las principales clases de mercancías peligrosas, promoviendo la correcta identificación de riesgos, la aplicación de buenas prácticas operacionales y el cumplimiento de la normativa vigente.

En materia de sistemas de captura de información, se fortaleció el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) mediante la actualización del módulo de remesas para incorporar información específica sobre el transporte de mercancías peligrosas, el inicio del piloto del módulo de transporte privado y el desarrollo de un tablero de control estadístico que permitirá mejorar el seguimiento, la trazabilidad y el análisis de la información asociada a estas operaciones. Estos avances constituyen una herramienta estratégica para la formulación de políticas públicas basadas en evidencia y para el fortalecimiento de la gestión del riesgo en el sector transporte.

Como resultado de estas acciones, el país cuenta con un marco técnico más robusto para la gestión del transporte de mercancías peligrosas, una mayor articulación institucional, herramientas actualizadas para la socialización y divulgación, avances significativos en la actualización normativa y mejores capacidades para el análisis de información y la toma de decisiones. Asimismo, permite identificar de necesidades, brechas, y oportunidades entorno a la prevención del riesgo, así como el desarrollo de políticas públicas, planes de acción, normativa, entre otros aspectos técnico-jurídicos, encaminados al fortalecimiento de capacidades técnicas institucionales y la estructuración de estrategias de gestión integral del riesgo, minimizando los efectos generados en la vida y el ambiente.

IV. Seguridad vial

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), como máxima autoridad en la aplicación de la política pública de seguridad vial del Gobierno Nacional, orientó su gestión entre junio de 2025 y junio de 2026 a la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022–2031 bajo el enfoque de Sistema Seguro. Este capítulo presenta los principales resultados alcanzados durante el periodo en cuatro frentes: la política pública de seguridad vial, la prevención de siniestros viales, el fortalecimiento institucional y la gestión de información, control y pedagogía vial.

1. 1. Política pública de seguridad vial

La política pública de seguridad vial en Colombia se materializa en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2022–2031, aprobado mediante el Decreto 1430 de 2022, y por la Ley 2251 de 2022 (Ley Julián Esteban), cuyo artículo 14, en concordancia con el artículo 4 del Decreto 1430 de 2022, estableció la armonización de la política pública a partir del enfoque de Sistema Seguro y la obligatoriedad de las entidades territoriales de adoptar sus planes locales de seguridad vial.

El PNSV constituye la hoja de ruta que orienta las acciones del Estado y de los diferentes actores corresponsables de la gestión de la seguridad vial para reducir la cantidad de víctimas fatales y lesiones graves que se ocasionan por los siniestros viales. Esto bajo la adopción del enfoque de Sistema Seguro que articula la gestión mundial de la seguridad vial para el desarrollo de la segunda década de acción de las Naciones Unidas.

El Plan estructura su intervención en ocho áreas de acción estratégicas e interdependientes: velocidades seguras, que orienta la gestión de velocidades acordes con las características de las vías y sus usuarios; vehículos seguros, enfocada en la incorporación de estándares y tecnologías que reduzcan la probabilidad y severidad de los siniestros; infraestructura vial segura, dirigida al diseño, construcción, operación y mantenimiento de vías que protejan la vida; cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial, que fortalece la vigilancia, el control y la aplicación efectiva de la normatividad entre usuarios viales; comportamiento seguro, orientada a promover conductas responsables mediante procesos de educación, comunicación y formación; atención integral a víctimas, encaminada a mejorar la respuesta oportuna y la rehabilitación de las personas afectadas; gobernanza, que fortalece la articulación institucional y la coordinación entre los diferentes niveles de gobierno y actores del sistema; y gestión del conocimiento, enfocada en la generación, integración y análisis de información para la toma de decisiones basada en evidencia. En conjunto, estas áreas de acción constituyen un marco integral de política pública que busca transformar la seguridad vial en un compromiso compartido y avanzar hacia una movilidad más segura, sostenible e incluyente.

En referencia a la evaluación de la política pública en seguridad vial, es preciso indicar que en 2026 el Observatorio Nacional de Seguridad Vial viene estructurando un proceso precontractual para la contratación de una evaluación integral del PNSV 2022–2031. Esta evaluación responde a la necesidad de contar con evidencia técnica que permita valorar el nivel de cumplimiento de las acciones previstas y su contribución al logro de los objetivos estratégicos de la política nacional de seguridad vial.

La consultoría analizará de manera integral la gestión institucional, los mecanismos de coordinación entre los diferentes niveles de gobierno, el grado de implementación territorial de las acciones y la relación costo-beneficio de las principales intervenciones desarrolladas. Asimismo, permitirá identificar fortalezas, brechas de implementación, cuellos de botella institucionales y factores que han facilitado o limitado el cumplimiento de las metas del Plan, considerando las diferencias en capacidades y contextos entre los territorios.

El seguimiento a la fatalidad vial muestra que la reducción observada no se ha consolidado como una tendencia sostenida. En 2024, Colombia registró 8.433 personas fallecidas por siniestros viales, una disminución del 1,3 % frente a 2023. No obstante, la cifra preliminar de 2025 ascendió a 8.697 personas fallecidas, lo que representó un incremento del 5,2 % frente a 2024 y revirtió la reducción del año anterior. Estos resultados evidencian que la mortalidad vial continúa siendo un desafío estructural.

Este comportamiento ocurre en un contexto de mayor presión sobre el sistema vial, impulsada principalmente por el crecimiento del parque de motocicletas, que aumentó un 35% en 2025. Esta expansión ha incrementado la exposición al riesgo, especialmente en departamentos como Cundinamarca, Antioquia y Valle del Cauca, donde se concentra una parte importante de las muertes. Como resultado, la siniestralidad presenta una alta concentración territorial, en la que un número reducido de departamentos y ciudades capitales explica la mayor parte de la mortalidad vial del país.

A este panorama se suma una limitación estructural relacionada con la capacidad institucional en los territorios. Si bien el control al tránsito existe, su efectividad es reducida, pues de cada diez comparendos impuestos, únicamente entre dos y tres terminan convirtiéndose en multas efectivamente pagadas. Esta baja eficacia del proceso sancionatorio disminuye el efecto disuasivo de la norma y reduce la capacidad del Estado para promover cambios sostenidos en el comportamiento de los actores viales.

En ese sentido, la siniestralidad vial responde a la interacción multicausal de factores comportamentales, operativos e institucionales, en donde persisten conductas de alto riesgo como el exceso de velocidad y el incumplimiento de las normas al tránsito. Sin embargo, también existe un problema estructural relacionado con las competencias para la conducción, especialmente de motocicletas. En efecto, resulta significativo que el 55% de las muertes de este actor vial se produzca en caídas o colisiones contra objetos fijos y entre los mismos

motociclistas, lo que evidencia deficiencias en el control del vehículo y en la gestión del riesgo, más que en situaciones derivadas de la interacción con otros usuarios de la vía.

A esto se suma una debilidad en el control operativo. Durante los fines de semana, cuando disminuye la congestión y aumenta la posibilidad de circular a mayores velocidades — particularmente en motocicleta—, la presencia de las autoridades de tránsito suele reducirse. Esta falta de correspondencia entre los momentos de mayor riesgo y la intensidad del control institucional debe sustentarse con la fuente estadística y la fecha de corte correspondientes.

Como consecuencia, los motociclistas concentran el mayor impacto de la siniestralidad vial en Colombia. Este actor participa en el 75% de los siniestros fatales del país: el 64% corresponde a motociclistas fallecidos y el 11% restante a eventos en los que la motocicleta es el vehículo impactado. Esto los convierte, al mismo tiempo, en la población más vulnerable y en el actor con mayor participación en la mortalidad vial.

Frente a este escenario, y en cumplimiento del PNSV, durante los últimos tres años la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha fortalecido la articulación interinstitucional, la gobernanza, la sensibilización de los actores viales y la promoción de intervenciones de infraestructura segura. Estas acciones se desarrollan bajo el principio de corresponsabilidad del enfoque de Sistema Seguro, según el cual la seguridad vial es una responsabilidad compartida.

No obstante, persisten limitaciones territoriales para la gestión del control operativo y, en general, para la gestión local de la seguridad vial. Por ello, se requiere fortalecer las capacidades institucionales de las entidades territoriales y consolidar un sistema sancionatorio más efectivo que contribuya al cumplimiento de las normas de tránsito y a la reducción sostenida de la mortalidad vial.

1.1 2. Estado de implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial

Respecto al estado de implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial, el último corte corresponde al monitoreo del primer trimestre de 2026. Este seguimiento recoge la información reportada por las dependencias de la ANSV y por las demás entidades responsables, y constituye el principal insumo para evaluar el cumplimiento de las metas. De esta manera, se presentó un avance acumulado del 52% frente al 75% programado para 2026.

Avance por área de acción del PNSV a marzo de 2026:

Área de acción	Meta	Avance acumulado
Comportamiento Seguro	78%	66%
Cumplimiento de Normas de Seguridad Vial	83%	69%
Gobernanza	85%	76%
Velocidades Seguras	69%	55%
Atención Integral a Víctimas	66%	45%
Gestión del Conocimiento	67%	57%
Infraestructura Segura	85%	59%
Vehículos Seguros	67%	30%

Fuente: Oficina Asesora de Planeación

El avance frente a los indicadores de producto, resultado intermedio y resultado final, con corte a diciembre de 2025, se presenta a continuación.

Indicadores de producto del PNSV

Indicador	Unidad	Meta 2022	2023	2024	2025	Res. 2022	2023	2024	2025
Responsable: Dirección de Infraestructura y Vehículos									
Kilómetros evaluados respecto a límites de velocidad	Kilómetros	2.500	2.800	3.100	5.300	2.455,60	2.455,60	2.462,40	3.278,41
Sitios críticos intervenidos para el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial	Número	500	600	700	800	533	663	663	739
Kilómetros-calzada auditados, inspeccionados o evaluados	Kilómetros	13.200	22.000	22.250	22.500	19.414,61	22.001	22.403	24.000
Responsable: Dirección de Comportamiento									
Personas capacitadas y/o sensibilizadas en comportamientos viales seguros	Número	340.000	559.135	789.227	1.030.824	340.000	626.505	951.330	1.113.609
Personas capacitadas como formadores y educadores para la promoción de la seguridad vial	Número		1.577	1.860	2.914	0	4.508	7.863	7.014
Instituciones asistidas técnicamente en	Número	147	174	207	246	321	777	6.082	4.455

Indicador	Unidad	Meta 2022	2023	2024	2025	Res. 2022	2023	2024	2025
Planes de Movilidad Escolar									
Responsable: Dirección de Coordinación Interinstitucional									
Organismos de Tránsito asistidos técnicamente para la mejora de sus competencias en el control operativo	Número		15	30	60	0	15	30	45
Entidades territoriales asistidas técnicamente para la mejora de los procesos contravencionales	Número		10	20	30	0	10	20	30
Municipios asistidos técnicamente en la implementación del enfoque de Sistema Seguro	Porcentaje	24%	26%	28%	30%	24%	26%	28%	30%
Empresas u organizaciones con plan de asistencia técnica formulado para la adopción del enfoque de Sistema Seguro	Número	2.000	2.040	2.081	2.122	3.846	4.265	2.648	11.219
Responsable: Grupo de Atención Integral a Víctimas									
Departamentos asistidos técnicamente en la implementación de la ruta de atención integral a víctimas de siniestros viales	Número	5	15	25	32	18	22	26	32
Personas capacitadas como primeros respondientes con la aplicación del protocolo PAS (Proteger, Avisar y Socorrer)	Personas	9.000	9.000	19.800	19.800	11.577	17.388	34.969	36.432
Responsable: Dirección del ONSV									
Entidades territoriales que conforman la Red	Número	110	120	130	140	125	103	139	152

Indicador	Unidad	Meta 2022	2023	2024	2025	Res. 2022	2023	2024	2025
de Observatorios Territoriales									
Responsable: Entidades externas – Ministerio de Salud y Protección Social									
Municipios con Número Único de Seguridad y Emergencias (NUSE) articulado con el Sistema de Emergencias Médicas	Número	1		3	5	-	-	-	-
Municipios de categoría 2 y 3 asistidos técnicamente en la implementación del Sistema de Emergencias Médicas	Número	5	5	15	15	-	-	-	-

Fuente: Oficina Asesora de Planeación

Indicadores de resultado intermedio del PNSV

Indicador	Unidad	Meta 2022	2023	2024	2025	Res. 2022	2023	2024	2025
Responsable: Dirección de Comportamiento									
Instituciones educativas que han formulado e implementado su Plan de Movilidad Escolar	Número	113	100	100	100	0	117	94	285
Licencias nuevas de conducción expedidas con el nuevo esquema de licenciamiento	Porcentaje	0%	10%	30%	50%	0%	0%	0%	0%
Responsable: Dirección de Coordinación Interinstitucional									
Municipios con cobertura de control	Número		483	513	543	0	0	346	543
Recursos apalancados de inversión territorial con recursos del FNSV	Porcentaje	0%	2%	5%	10%	0%	0%	0%	0%
Conductores que reinciden en conductas sancionadas como de alto riesgo	Porcentaje	66	64	61	58	0	64%	61%	58%
Responsable: Grupo de Atención Integral a Víctimas									
Departamentos con la ruta de atención integral a	Número	0	0	0	2	0	0	0	1

víctimas de siniestros viales adoptada									
Centros de orientación a víctimas de siniestros viales conformados	Número	0	0	0	0	0	0	0	0
Responsable: Dirección del ONSV									
Entidades territoriales de la ROT que implementan su Plan de Gestión de Conocimiento	Número	2	18	40	70	0	2	41	42
Vehículos que pasan semáforos en rojo	Porcentaje	PD	PD	PD	PD	-	-	-	-
Peatones que hacen cruces indebidos	Porcentaje	PD	PD	PD	PD	-	-	-	-
Vehículos que superan el límite de velocidad según normas nacionales o municipales	Porcentaje	PD	PD	PD	PD	-	-	-	-
Uso de cinturón de seguridad en conductores y acompañantes en silla delantera	Porcentaje	PD	PD	PD	PD	-	-	-	-
Uso de silla de retención infantil en vehículos que transportan niños	Porcentaje	PD	PD	PD	PD	-	-	-	-
Uso de elementos de protección personal para motociclistas	Porcentaje	PD	PD	PD	PD	-	-	-	-
Responsable: Dirección de Infraestructura y Vehículos									
Vehículos tipo motocicleta con sistema antibloqueo de frenos (ABS), posterior a la reglamentación respectiva	Número	0	0	7.500	37.500	N/A	N/A	0	0
Condiciones de desempeño de vehículos nuevos seguros diagnosticadas, evaluadas e implementadas	Número	8	8	15	21	7	9	9	10

PD: Pendiente por definir línea base. Fuente: Oficina Asesora de Planeación

Indicadores de resultado final del PNSV

Indicador	Unidad	Meta 2022	2023	2024	2025	Res. 2022	2023	2024	2025 *	Responsable / estado
Tasa de mortalidad en siniestros viales (por cada 100 mil habitantes)	Tasa	13,6	12,8	12,1	11,3	15,8	15,8	15,24	15,87	ONSV – PENDIENTE ACTUALIZAR
Fallecidos en siniestros viales	Pers nas	7.015	6.675	6.371	6.020	8.146	8.246	8.102	8.433	ONSV – PENDIENTE ACTUALIZAR
Motociclistas fallecidos en siniestros viales	Pers nas	4.157	3.936	3.753	3.534	4.900	5.144	4.969	5.019	ONSV – PENDIENTE ACTUALIZAR
Peatones fallecidos en siniestros viales	Pers nas	1.509	1.443	1.378	1.310	1.747	1.713	1.743	1.765	ONSV – PENDIENTE ACTUALIZAR
Ciclistas fallecidos en siniestros viales	Pers nas	460	440	427	401	448	435	319	388	ONSV – PENDIENTE ACTUALIZAR
Lesionados graves en siniestros viales (por cada 100.000 habitantes)	Pers nas		P D	P D	P D	-	-	-	-	Ministerio de Salud

Nota: El Ministerio de Salud aún no ha definido la meta para Lesionados graves en siniestros viales. Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

*Datos preliminares para 2025 con corte a 31 de diciembre.

1.2.3. Fortalecimiento de las políticas públicas locales de seguridad vial: planes locales de seguridad vial

En ejercicio de su misionalidad y en desarrollo del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031, la ANSV brindó asistencia técnica a las entidades territoriales para la adopción del enfoque de Sistema Seguro y la formulación de sus planes locales de seguridad vial. Para 2026, 163 entidades territoriales están obligadas a formular su plan local; a la fecha 126 lo han adoptado, de los cuales 35 se adoptaron en el periodo comprendido entre junio de 2025 y junio de 2026, quedando pendientes 37 por adoptar. Si bien la competencia de la adopción recae exclusivamente en las entidades territoriales, la ANSV gestiona y asiste técnicamente a alcaldías y gobernaciones en este propósito.

Adicionalmente, la Ley Julián Esteban contempló la posibilidad de que entidades territoriales no obligadas elaboren e implementen su plan local de seguridad vial; actualmente 51 municipios no obligados cuentan con dicho plan, 28 de ellos adoptados en el periodo comprendido entre junio de 2025 y junio de 2026, con el acompañamiento de la Agencia.

2. 4. Prevención de siniestros viales

Durante el periodo, la prevención de siniestros viales se materializó en intervenciones sobre la infraestructura, los vehículos y la gestión de la velocidad, así como en campañas masivas de comunicación orientadas a promover comportamientos seguros. Estas acciones estuvieron a cargo de la Dirección de Infraestructura y Vehículos, la Dirección de Comportamiento y la Oficina Asesora de Comunicaciones.

2.1 Infraestructura segura

En materia de infraestructura segura se destacan los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial, la intervención de puntos críticos de siniestralidad y la publicación de lineamientos técnicos.

- Auditorías e inspecciones de seguridad vial: se inspeccionó y evaluó un total de 1.027,62 km de infraestructura vial mediante dos modalidades: 608,7 km con el equipo propio de auditores de la Agencia y 418,92 km mediante contrato de consultoría en 4 frentes de trabajo distribuidos en igual número de zonas del territorio nacional. Los hallazgos y recomendaciones constituyen el insumo técnico para la formulación de medidas de mejora.
- Seguimiento a planes de acción de mejora: se adelantó el seguimiento a 8 Planes de Acción de Mejora (PAM) formulados por los administradores viales en respuesta a los hallazgos de las auditorías, inspecciones y evaluaciones, mediante revisión documental y verificación de campo.
- Generación de conocimiento en auditoría e inspección vial: se formó y certificó a 289 profesionales vinculados a entidades públicas, administradores viales, entes territoriales y organismos del sector transporte, con cobertura en 14 departamentos.

Intervención de puntos críticos de siniestralidad – Programa Obras por la Vida (OPV)

Desde junio de 2025 se dio continuidad a la ejecución de la estrategia de puntos críticos a partir de una selección multicriterio alimentada por los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), con énfasis en municipios de cuarta a sexta categoría y priorizando a los actores más vulnerables y a las personas con discapacidad.

- Obras por la Vida I (OPV-I): entre junio de 2025 y el corte del informe se entregaron 122.115 metros lineales intervenidos, equivalentes a 147 puntos críticos, distribuidos en

20 departamentos y 47 municipios, con una inversión inicial de \$40.000 millones. Con una adición de \$3.400 millones se desarrollan 8 puntos críticos adicionales (zona 5), con lo cual se espera llegar en agosto de 2026 a un **total de 155 puntos equivalentes intervenidos**. Para cumplir con lo mencionado, se suscribieron 50 convenios interadministrativos con los entes territoriales. Al 30 de junio de 2026, los contratos de obra e interventoría de 4 de las 5 zonas se encuentran en liquidación y la zona 5 continúa en ejecución con 10 frentes de trabajo.

- Obras por la Vida II (OPV-II): en marzo de 2026 se suscribieron los contratos de obra en tres zonas (1, 2 y 5), con una inversión de \$38.265.455.558, **orientada a la implementación de 60 intervenciones de infraestructura**, incluidos diseños del proyecto “Todos Construimos Seguridad Vial”. Las zonas 3 y 4 se encuentran en gestión precontractual y se espera iniciar el programa en agosto de 2026.
- Obras por la Vida III (OPV-III): se adelanta la estructuración del programa, con una inversión aproximada de \$36.700 millones.
- Diseño de Medidas de Pacificación Vial (programa OPV): se atendieron 77 municipios en 28 departamentos, con diseños para 136 puntos de intervención y un área equivalente de 410,87 hectáreas, que proyectan una inversión superior a \$27.157 millones orientada a gestionar la velocidad y proteger a los actores vulnerables.

Lineamientos técnicos y generación de conocimiento en infraestructura

- Gestión para la adopción de la Resolución MT 20253040037925 del 17 de septiembre de 2025 (fe de erratas al anexo 76 “Manual de Señalización Vial de Colombia”).
- Publicación de la Guía de Urbanismo Táctico, como herramienta técnica y conceptual para el diseño e implementación de intervenciones de urbanismo táctico en espacios urbanos.
- Avance en el trámite de adopción de los “Lineamientos institucionales orientados a la protección de la vida humana y animal por siniestralidad vial” y el Plan de Acción 2026–2031, con la consolidación de la versión 2 del documento técnico y la elaboración del respectivo acto administrativo.
- Socialización y desarrollo de lineamientos técnicos para el diseño geométrico en infraestructura vial urbana, orientados a la protección de motociclistas, ciclistas y peatones.
- Análisis de 120 kilómetros en 5 tramos viales priorizados del INVÍAS y elaboración de 236 diseños técnicos bajo la metodología de la Resolución 20243040022485 de 2024 del Ministerio de Transporte, para la selección e instalación de sistemas de contención vehicular bajo el enfoque de Sistema Seguro.
- Evento de cierre del proyecto “Todos Construimos Seguridad Vial” (ANSV y CEPAL), realizado el 25 de septiembre de 2025, en el marco de la finalización de las etapas de diagnóstico y diseño de proyectos de urbanismo táctico.

- “Concurso de Urbanismo Táctico 2025 – ANSV”, orientado a mejorar la seguridad vial de usuarios en situación de vulnerabilidad; se presentaron 98 entes territoriales, de los cuales 25 fueron seleccionados para la fase de “Obras por la Vida II”.
- Publicación del documento “Generación de Conocimiento para el tratamiento de Puntos Críticos de Siniestralidad”. En 2026, con corte a junio, se realizaron capacitaciones presenciales en 11 ciudades a 598 personas, con la meta de llegar a 26 ciudades durante el año.

2.2 Vehículos seguros

El área de Vehículos Seguros avanzó en la definición de requisitos técnicos de seguridad vehicular, la actualización de esquemas de homologación y revisión técnico-mecánica, y la articulación con el Ministerio de Transporte.

- Construcción y publicación del Análisis de Impacto Normativo (AIN) de requisitos técnicos para sistemas antiempotramiento y protección lateral en vehículos, base para una propuesta de normativa nacional acorde con estándares internacionales.
- Desarrollo del estudio de coexistencia, en etapa de análisis e integración de insumos en las perspectivas técnica, socioeconómica y jurídica.
- Consolidación de una hoja de ruta para la implementación del Acuerdo de 1958 de Naciones Unidas (administrado por el WP.29) y elaboración de una propuesta de resolución para la creación de un grupo interinstitucional de apoyo.
- Actualización del diagnóstico del esquema de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes en Colombia, con inicio de las mesas de trabajo interinstitucional.
- Realización del Primer Congreso Internacional de Seguridad Vehicular, con abordaje de los atributos seguros del vehículo, la revisión técnico-mecánica y la micromovilidad como nuevo actor vial.

2.3 Velocidades seguras

- Asistencia técnica territorial: en 2025 se realizaron 158 sesiones de capacitación (17 presenciales y 141 virtuales), con 814 personas formadas en 21 departamentos y el distrito capital. En el primer semestre de 2026 se asistió a 39 entidades territoriales (29 municipios y 10 gobernaciones) en 20 departamentos, mediante 39 sesiones que transfirieron conocimiento a 367 personas.
- Evaluación de límites de velocidad: se recibieron a satisfacción 45 informes en 2025 (41% de la línea base) y 65 informes adicionales en el primer semestre de 2026, para un acumulado de 110 informes (100% de avance de la línea base establecida).

- Análisis de tecnologías e innovaciones aplicables al control de velocidad (foto-detección, señalización inteligente y monitoreo en tiempo real), como insumo para futuras recomendaciones normativas.

2.4 Campañas masivas de prevención (Oficina Asesora de Comunicaciones)

La Oficina Asesora de Comunicaciones diseñó e implementó estrategias integrales de comunicación orientadas a promover comportamientos seguros y ampliar el alcance de los mensajes de prevención, en articulación con las dependencias misionales. Entre las principales campañas desarrolladas se destacan: “Una bici, una vida”; “Que no sea solo un día”; “Conduce Consciente”; “Lo sabes desde la infancia, respeta a las y los peatones”; “La vida nos une”; “La vida es primero”; “El vehículo de tus sueños debe ser el que te lleve seguro a casa”; “Con dignidad cumplimos”; “Rutas Vivas”; “En la vía, la vida es primero”; “Hazte Bicible”; “Seguridad Vial Inclusiva”; y “Ponte la 10”.

En materia de comunicación digital, entre junio de 2024 y junio de 2026 la cuenta de Instagram de la ANSV pasó de 11.687 a 22.500 seguidores, un incremento de 10.813 nuevos seguidores y un crecimiento acumulado del 92,5%. Durante el periodo comprendido entre junio de 2025 y junio de 2026, las estrategias de comunicación permitieron sensibilizar e impactar a 10.430.287 personas, mediante campañas masivas, estrategias territoriales, comunicación digital, relacionamiento con medios y acompañamiento a eventos institucionales.

Asimismo, la Oficina Asesora de Comunicaciones brindó acompañamiento comunicacional a las principales estrategias misionales de la Agencia, entre ellas la Estrategia de Intervención a Municipios, los Encuentros Regionales de Gestión Estratégica para el Control del Tránsito y Transporte, el Congreso de la Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial y la Rendición de Cuentas institucional.

3. 5. Fortalecimiento institucional en seguridad vial

El componente de coordinación para la articulación territorial de la ANSV tuvo como propósito articular la implementación del enfoque de Sistema Seguro en el territorio, mediante el acompañamiento a las instancias de coordinación y la articulación entre el nivel nacional y las entidades territoriales.

3.1 Instancias de coordinación territorial

- Comités Locales de Seguridad Vial (CLSV): 722 sesiones realizadas entre el 1 de junio de 2025 y el 30 de junio de 2026, con cobertura en 411 municipios y un promedio de 14 participantes por sesión (10.108 actores beneficiados). Resultado: fortalecimiento del

análisis local de la siniestralidad y acompañamiento en la implementación de los Planes Locales de Seguridad Vial.

- Comités Departamentales de Seguridad Vial (CDSV): 49 sesiones realizadas en 30 departamentos, con acompañamiento en la formulación, implementación y seguimiento de los Planes Departamentales de Seguridad Vial alineados con el PNSV.
- Consejos Territoriales de Seguridad Vial (CTSV): 46 sesiones realizadas en 29 departamentos, articulando actores nacionales, territoriales y privados.
- Reactivación de instancias territoriales de seguridad vial: identificación de entidades territoriales sin instancias activas y emisión de comunicaciones oficiales para su reactivación.
- Planes de trabajo territoriales en seguridad vial: 165 planes formulados entre el 1 de junio de 2025 y el 30 de junio de 2026, definiendo hojas de ruta territoriales alineadas con el PNSV 2022–2031.
- Mesas de Articulación Interinstitucional (MAI): operación de las 8 mesas a nivel nacional, con 1.096 integrantes y activación permanente para el seguimiento de eventos de movilidad (operación 24/7 en temporadas críticas).

3.2 5.1. Fortalecimiento del Sistema Nacional de Seguridad Vial

La ANSV avanzó en el fortalecimiento institucional del Sistema Nacional de Seguridad Vial mediante estrategias dirigidas a consolidar las capacidades técnicas, operativas y de coordinación de los actores públicos, privados, sociales y académicos. Impulsó una estrategia permanente de relacionamiento institucional con entidades del orden nacional y territorial, gremios, universidades y organizaciones de la sociedad civil, promoviendo agendas de trabajo conjuntas y mecanismos de coordinación.

De igual manera, se fortalecieron las capacidades institucionales mediante asistencias técnicas especializadas, la elaboración de cartillas pedagógicas y el desarrollo de talleres, seminarios y espacios de capacitación. Se ampliaron los mecanismos de participación ciudadana y se consolidaron procesos de gestión del conocimiento mediante la producción y difusión de documentos técnicos, herramientas metodológicas e investigaciones que fortalecen el soporte técnico de las actuaciones institucionales.

En el marco del área de acción de Gobernanza, se avanzó en la construcción de mecanismos de participación ciudadana en seguridad vial y se finalizó y publicó, durante 2025, el documento de estrategias para la inclusión de las comunidades en programas y proyectos de seguridad vial, cuya socialización se adelantó durante 2026.

4. 6. Gestión de información, control y pedagogía vial

4.1 6.1. Gestión de la información: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

En el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031, la Ley 1702 de 2013 y el Decreto 787 de 2015, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) desarrolló la gestión de la información en materia de siniestralidad y seguridad vial a través de tres líneas de trabajo.

Tecnologías y Sistemas de Información (TSI)

La línea de Tecnologías y Sistemas de Información gestiona integralmente el sistema de información del ONSV y desarrolla metodologías y herramientas para la integración, validación y visualización de información proveniente de fuentes estratégicas, entre ellas el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), la Federación Colombiana de Municipios (SIMIT) y Fasecolda (SIRAS).

- Mesa Técnica Asesora para el Análisis de Información de Seguridad Vial: sesionó con la participación de la OPS, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud, Medicina Legal y el DANE, para mejorar la calidad, consistencia y oportunidad de la información.
- Lesionados graves: se lideró la estructuración técnica de la mesa interinstitucional para la definición metodológica del indicador, con el Ministerio de Salud, la OPS y Bloomberg Philanthropies, evaluando el estándar internacional MAIS3+ y definiendo criterios de interoperabilidad entre las fuentes de información en salud.
- Normalización de operaciones estadísticas: en cumplimiento del indicador del Plan Estratégico Institucional de normalizar tres operaciones estadísticas a 2026, además de Fallecidos por siniestros viales (normalizada y certificada en 2023), se normalizaron Lesionados graves por siniestros viales (2024) y Siniestros viales (2025).
- Tableros de información: se administró y actualizó el micrositio del ONSV con tableros interactivos de fallecidos y lesionados por siniestros viales, garantizando continuidad operativa y acciones de optimización tecnológica.
- Herramientas geoespaciales: se fortalecieron las capacidades para la gestión, análisis y visualización de información geoespacial y se estructuró el componente geográfico para el inventario nacional de pasos a nivel, consolidando una geodatabase bajo estándares MAGNA-SIRGAS (EPSG:4686).

Contratos y convenios (ONSV)

- Contrato No. 141-2025 – Evaluación y actualización del sistema de información del ONSV con arquitectura Big Data: ejecutado entre el 8 de junio de 2025 y el 15 de abril de 2026. Definió una hoja de ruta tecnológica para la integración, procesamiento y explotación de grandes volúmenes de datos; se encuentra en proceso de liquidación.

- Convenio No. 003-2024 – Acceso a los registros administrativos de personas lesionadas y fallecidas en siniestros viales (ANSV – Medicina Legal): inició el 11 de marzo de 2024, con duración de tres años (finaliza el 10 de marzo de 2027).
- Orden de Compra No. 155927 (Contrato 135-2025) – Enterprise License Agreement (ELA) ArcGIS: inició el 23 de noviembre de 2025, contratado por tres años (hasta el 22 de noviembre de 2028), con un avance cercano al 20% de ejecución.

Investigación y desarrollo (ONSV)

El equipo de Investigación y Desarrollo promueve la generación y gestión de conocimiento mediante investigaciones, evaluaciones y documentos técnicos que fortalecen la producción de evidencia para la formulación, implementación y evaluación de políticas.

- Programa Nacional de Investigación en Seguridad Vial: alineado con el PNSV 2022–2031 y el enfoque de Sistema Seguro, define ocho líneas prioritarias de investigación correspondientes a las áreas de acción del Plan, con una ruta metodológica de cuatro etapas.
- Modelo Nacional de Gestión del Conocimiento en Seguridad Vial: documento técnico y metodológico articulado con el ciclo PHVA y el MIPG, que define cuatro ejes estratégicos y una ruta basada en niveles de madurez institucional con enfoque territorial.
- Investigaciones 2025 (meta de seis anuales, cumplida): tres elaboradas por la Red de Observatorios Territoriales (Manizales, Envigado e Inírida) y tres por el equipo de Investigación y Desarrollo: “Estimación de los Costos de la Siniestralidad Vial en Colombia”, “Gráfica de la Ballena” (relación entre imposición de comparendos y fatalidad vial) y “Movilidad Activa con Enfoque de Género”.
- Evaluaciones 2025 (meta de dos anuales, cumplida): Evaluación de Resultados de la Estrategia Sistema Seguro y Evaluación del Programa Motodestrezas, que generaron evidencia sobre la efectividad de estas intervenciones.
- Contratación asociada: Evaluación de Resultados del Programa Sistema Seguro (PA-566-2024, en liquidación; muestra de 50 puntos en 50 municipios de 9 departamentos); Evaluación del desempeño de la seguridad vial con enfoque observacional (PA-310-2025, cálculo de 10 indicadores estratégicos) e interventoría (PA-319-2025); Investigación Aplicada de Movilidad Escolar (ANSV-129-2025, 64 municipios priorizados); Actualización del IPAT (ANSV-013-2026); e implementación de la norma NTC 4533 sobre cascos para motociclistas (ANSV-124-2026).

Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial (ROT)

La Red de Observatorios Territoriales de Seguridad Vial es la estrategia de la ANSV para la generación de conocimiento desde y para los territorios. Opera bajo el Acuerdo de Entendimiento ANSV-AE-002-2023 (vigente entre el 16/05/2023 y el 15/05/2027) y la

Resolución 20263040005765 de 2026 del Ministerio de Transporte, que reglamenta de forma permanente su conformación y funcionamiento.

- Adhesión de miembros: a junio de 2026 la Red cuenta con 291 integrantes, de los cuales 282 son entidades territoriales (140% de cumplimiento frente a la meta a 2031 de 200), 7 esquemas asociativos territoriales y 2 universidades.
- Planes de Gestión del Conocimiento (PGEKO): a 30 de junio se cuenta con 59 planes formulados, un avance del 65,6% frente a la meta anual (90).
- Gestión de datos: 89 integrantes con licencia activa de ArcGIS y estructuración de productos con cerca de 60 integrantes de la Red.
- Investigaciones territoriales (cinco en el periodo): Manizales (Caldas), Envigado (Antioquia), Inírida (Guainía), Albania (La Guajira, con la cosmovisión de la comunidad Wayuu) y Dosquebradas (Risaralda).
- Anuarios Territoriales de Seguridad Vial: acompañamiento a dos miembros de la ROT (Barrancabermeja y el departamento de Putumayo).
- Difusión del conocimiento: 23 jornadas de capacitación virtual; publicación de la tercera edición de la Revista de Observatorios de Seguridad Vial (con trámite de registro ISSN); y Segundo Congreso de la ROT (Cartagena, 4 al 6 de noviembre de 2025, con cerca de 400 participantes).

4.2 6.2. Control y cumplimiento normativo: Dirección de Coordinación Interinstitucional

Desde la línea de control y cumplimiento normativo, el Plan Operativo GOPES-VIAL se desarrolló bajo un enfoque estratégico y operativo para fortalecer la vigilancia y el control del cumplimiento de las normas de tránsito, con un enfoque territorial en tres líneas: (1) fortalecimiento para la gestión del tránsito y transporte, mediante el Grupo Operativo Especializado (GOPES VIAL); (2) fortalecimiento de la gestión del proceso contravencional de tránsito y administrativo de transporte; y (3) velocidades seguras.

Entre el 1 de junio de 2025 y el 30 de junio de 2026 se obtuvieron los siguientes resultados:

- 5.134 actividades de asistencia técnica a organismos y autoridades de tránsito en 30 de los 32 departamentos y con presencia en 394 municipios del país.
- 861 talleres formativos, entre ellos: 94 sobre la incidencia del proceso contravencional; 43 de velocidades seguras; 22 de obligaciones en materia de seguridad vial de autoridades y organismos de tránsito; 235 de planificación estratégica del control y vigilancia; y 467 de “Datos Que Salvan Vidas”.
- 3.621 reuniones de seguimiento y mesas de trabajo con las autoridades de tránsito, impactando en total a 602.684 personas, con presencia en 31 de los 32 departamentos, incluidos Guaviare, Vichada, Putumayo, Vaupés, La Guajira, Guainía, Arauca, Amazonas, Chocó y Caquetá.

- Diplomado Técnico Especializado en Vigilancia y Control del Tránsito (Contrato ANSV 091 de 2025): con una meta de formación de al menos 4.000 funcionarios, registró 8.320 inscritos (5.438 del público objetivo; 4.011 de los 150 organismos de tránsito priorizados). Al cierre del periodo, 769 estudiantes culminaron el proceso y se entregaron 18 kits de elementos básicos para la vigilancia y control en vía.
- Encuentros Regionales de Gestión Estratégica para el Control del Tránsito y Transporte: 6 encuentros en 2026 (Pacífico, Eje Cafetero y Antioquia, Caribe, Santanderes y Llanos-Orinoquía) con más de 2.100 asistentes.
- Fotodetección: desarrollo de manuales por perfil de usuario (coordinador, director, analista junior, analista senior y organismo de tránsito), en revisión para adopción, y remisión al Ministerio de Transporte de la propuesta de modificación del marco normativo de los sistemas de fotodetección, con inicio de mesas de trabajo conjuntas.

4.3 Pedagogía vial (Dirección de Comportamiento)

La Dirección de Comportamiento, responsable de la formulación e implementación de políticas orientadas al comportamiento de los actores en la vía, registró la participación de más de 516 mil actores viales mediante la Estrategia Pedagógica Territorial para mejorar habilidades, conocimientos y destrezas en el marco de la corresponsabilidad y el autocuidado, en coherencia con el enfoque de Sistema Seguro.

- Acciones internalizadas de formación: talleres, capacitaciones y sensibilizaciones a la ciudadanía sobre comportamientos seguros, con la participación de 99 mil actores viales.
- Puntos seguros pedagógicos: 147 mil inspecciones preventivas a igual número de conductores en corredores estratégicos de 15 departamentos (Atlántico, Antioquia, Bolívar, Boyacá, Cauca, Córdoba, Norte de Santander, Huila, Quindío, Santander, Risaralda, Meta, Sucre, Valle del Cauca y La Guajira).
- Bicidestrezas: 72 mil actores viales, entre ciclistas y usuarios que interactúan con ellos, fortalecieron conocimientos sobre derechos, deberes y conductas seguras.
- Motodestrezas: 70 mil actores viales, principalmente motociclistas, participaron en procesos de formación práctica y sensibilización en municipios priorizados por su alta siniestralidad.
- Condudestrezas: 15 mil conductores de vehículos de carga y pasajeros participaron en experiencias inmersivas con simuladores hápticos de realidad virtual.
- Estrategia Integral de Promoción de la Seguridad Vial Escolar “Educación Vial para la Vida”: 76 mil integrantes de comunidades educativas (estudiantes, docentes y personal) participaron en las acciones desarrolladas.
- Programa Pedagógico PESV: promovió la apropiación del enfoque de Sistema Seguro y la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, complementado con un curso virtual masivo (MOOC) de 80 horas certificables, con la participación de 30 actores viales.

- Formación a líderes y promotores por la seguridad vial: 3 mil personas en el Ciclo de Formación a Líderes y Lideresas y 4 mil actores viales en el diplomado desarrollado con instituciones de educación superior e incorporando el enfoque de género, fortaleciendo la Red Nacional de Liderazgos para la Seguridad Vial.
- Asistencias técnicas para la corresponsabilidad: 5 mil asistencias técnicas a instituciones educativas para el Plan de Movilidad Escolar (PME) y 16 mil asistencias técnicas a empresas para el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), además de mil asistencias técnicas a entidades territoriales para la adopción del Sistema Seguro.

Adicionalmente, en el segundo semestre de 2025 se implementaron tres campañas pedagógicas: la conmemoración del Día Mundial del Peatón (21 y 22 de agosto, en Barranquilla, Zipaquirá, Cartagena, Pereira, Yopal y Popayán); la Estrategia integral de seguridad vial para niñas, niños y adolescentes en el transporte escolar (piloto “PatuRuta”, en Urrao y San Alberto, entre julio y septiembre de 2025); y el apoyo al evento de premiación del concurso de Innovadores Escolares en Seguridad Vial (Bogotá, 2 de octubre de 2025).

- Investigación sobre siniestralidad vial, pérdida auditiva y expedición de licencias de conducción de servicio público (Resolución 20223040030355 de 2022): concluyó que no existe una relación causal directa entre la pérdida auditiva y un mayor riesgo de siniestralidad cuando se implementan ajustes razonables y apoyos comunicativos, y formuló recomendaciones para un modelo de licenciamiento más inclusivo.

V. Vigilancia, inspección y control

Durante el periodo comprendido entre junio de 2025 y junio de 2026, la Superintendencia de Transporte fortaleció el ejercicio de sus funciones de vigilancia, inspección y control mediante acciones orientadas a promover el cumplimiento normativo, proteger los derechos de los usuarios, verificar la adecuada prestación del servicio público de transporte y mejorar las capacidades institucionales para la supervisión del sector. La gestión adelantada integró acciones preventivas, correctivas, investigativas, tecnológicas y de fortalecimiento institucional sobre los diferentes modos, infraestructuras y servicios conexos, contribuyendo a la legalidad, seguridad, calidad y eficiencia del transporte en el país.

En desarrollo de estas funciones, la entidad orientó su gestión hacia el fortalecimiento de la supervisión integral del sector, la promoción de una cultura de cumplimiento entre los sujetos vigilados, la atención de problemáticas que afectan a los usuarios y la modernización de herramientas que permiten mejorar la oportunidad, trazabilidad y calidad de las actuaciones institucionales. De esta manera, el capítulo presenta los principales avances asociados al fortalecimiento de la supervisión del sector, la protección de los usuarios del transporte, el

seguimiento a la prestación del servicio público y el uso de herramientas tecnológicas para optimizar el ejercicio de la inspección, vigilancia y control.

5.1.1. Fortalecimiento de la vigilancia y el control del sector transporte

Durante el periodo comprendido entre junio de 2025 y junio de 2026, la Superintendencia de Transporte orientó su gestión al fortalecimiento de la vigilancia y control del sector mediante el desarrollo de capacidades institucionales, la consolidación de información sobre los sujetos vigilados, la presencia en territorio y la ejecución de acciones preventivas dirigidas a promover el cumplimiento normativo. Estas acciones permitieron mejorar el seguimiento a los diferentes modos, infraestructuras y servicios conexos, así como avanzar en una supervisión más oportuna, articulada y basada en información.

El fortalecimiento de la supervisión se desarrolló a través de dos líneas complementarias: por una parte, el fortalecimiento de las capacidades institucionales para ampliar la cobertura, mejorar la disponibilidad de información y acercar la entidad a los territorios; y, por otra, la vigilancia preventiva y el seguimiento a los modos e infraestructuras del sector, mediante estrategias de promoción y prevención, requerimientos, visitas, capacitaciones, inspecciones y acciones de articulación institucional.

1.1. Capacidades institucionales para la supervisión

La Superintendencia de Transporte avanzó en el fortalecimiento de sus capacidades institucionales para ejercer la supervisión integral del sector, con énfasis en la presencia territorial, el uso de información para orientar la vigilancia, la consolidación del universo de vigilados y el desarrollo de instrumentos que permiten mejorar el seguimiento a los sujetos supervisados. Este fortalecimiento se enmarcó en una gestión orientada a la modernización, la formalización, la seguridad, la calidad del servicio y la protección de los usuarios del transporte.

En materia territorial, la entidad fortaleció su presencia regional entre 2025 y 2026, al pasar de 64 a 173 regionales. Asimismo, amplió su cobertura de 26 a 30 departamentos y de 29 a 75 municipios con presencia regional permanente. Adicionalmente, la entidad hace presencia en los 32 departamentos y en 191 municipios con el propósito de acercar la institucionalidad a la ciudadanía, ampliar la orientación a usuarios y vigilados, y robustecer la supervisión integral en las regiones. Esta expansión permitió consolidar presencia en 39 terminales aéreas, 43 terminales terrestres habilitadas, 29 puntos de ascenso autorizados, 15 puertos, muelles y embalses, y 5 sistemas de transporte por cable, alcanzando 7.191.029 personas beneficiadas.

Ilustración 1. Presencia Regional



Fuente: Superintendencia de Transporte

La ampliación de la cobertura territorial permitió apoyar acciones de orientación, acompañamiento, verificación y supervisión en puntos estratégicos de la infraestructura y operación del transporte, tales como terminales, aeropuertos, puertos, cuerpos de agua, peajes y sistemas de transporte. De esta manera, la presencia regional se constituyó en un mecanismo para fortalecer la vigilancia preventiva, promover el cumplimiento normativo y mejorar la capacidad de respuesta institucional frente a las necesidades de los usuarios, vigilados y autoridades en territorio.

Desde el Despacho del Superintendente y con el objetivo de fortalecer la presencia institucional de la entidad en el territorio, se realizaron catorce visitas en el marco de la estrategia denominada “En territorio”, orientada a llegar a territorios alejados, denominados por el Gobierno Nacional como Colombia Profunda, y con grandes brechas de desigualdad. Esta estrategia permitió acercar la oferta institucional de la entidad a los siguientes territorios: San Andrés y Providencia; Carepa, Apartadó, Necoclí y Turbo, en Antioquia; Girardot y Gachancipá, en Cundinamarca; Quibdó, en Chocó; Buenaventura y Cali, en Valle del Cauca; Ciénaga, en Magdalena; Cartagena, en Bolívar; Arauca, en Arauca; Leticia, en Amazonas; y Pasto e Ipiales, en Nariño.

La presencia en territorio tuvo como propósito gestionar espacios con autoridades territoriales, llevar a cabo mesas de trabajo con empresas de los diferentes modos de transporte, socializar el proyecto de puntos fijos en terminales de transporte y desarrollar espacios de prevención, promoción y pedagogía con relación a los derechos y deberes de las y los usuarios del sector transporte.

Durante 2026, desde el Despacho de la Delegatura para la Protección de los Usuarios del Sector Transporte, se realizaron acciones orientadas a continuar fortaleciendo la presencia en los territorios. En este marco, se inició el proyecto de Puntos Fijos, el cual busca, mediante módulos con estructuras portátiles y material gráfico, apoyar las actividades de divulgación y atención ciudadana en ocho terminales de los diferentes modos de transporte a nivel nacional. Con corte a mayo, se cuenta con la instalación de un punto en Popayán y siete en producción, para entrega el 13 de julio del presente año.

En el componente de universo de vigilados, la entidad avanzó en la identificación, incorporación y requerimiento de nuevos sujetos obligados bajo su competencia, con el propósito de ampliar y depurar la cobertura de inspección, vigilancia y control. Esta gestión se apoyó en el uso del sistema VIGIA 2, herramienta misional de la Superintendencia de Transporte dispuesta para el registro, seguimiento y reporte de información de los sujetos vigilados, lo que permite fortalecer la trazabilidad, mejorar la disponibilidad de datos y orientar de manera más precisa las acciones de supervisión. En este marco, entre 2025 y 2026 se incorporaron más de 4.000 nuevos vigilados, alcanzando un universo de más de 10.907 sujetos vigilados, lo que contribuyó a ampliar la cobertura institucional y fortalecer la capacidad de seguimiento sobre los actores del sector transporte.

En lo relacionado con tránsito y transporte terrestre, durante el 1 de junio de 2025 al 30 de junio de 2026, se realizaron 1.882 requerimientos a posibles empresas vigiladas que aún no se encontraban registradas en el sistema SINST – VIGIA 2, distribuidas entre organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, transporte de carga, transporte especial y empresas de pasajeros mixto. Como resultado de esta gestión, se registraron 734 nuevas empresas en el sistema.

Respecto a la supervisión en concesiones e infraestructura, se avanzó en la incorporación de 72 nuevos vigilados en VIGIA 2 y en el cargue de información financiera por parte de 37 de los 72 vigilados registrados. Estos nuevos vigilados están asociados a intermediarios del Sistema de Interoperabilidad de Recaudo Electrónico Vehicular —IP/REV—, entidades administradoras de infraestructura, infraestructuras de ascenso y descenso de pasajeros, y servicios de escala en aeropuerto —*ground handling*—. Este avance fortaleció la disponibilidad de información para el seguimiento de nuevos actores del sector y contribuyó a mejorar la capacidad institucional para orientar acciones de vigilancia sobre infraestructuras y servicios conexos.

La Superintendencia de Transporte cuenta con dos proyectos de inversión orientados al fortalecimiento de su capacidad institucional y al ejercicio de sus funciones misionales. El proyecto “Mejoramiento de la gestión y capacidad institucional para la supervisión integral a los vigilados a nivel nacional” tiene como propósito fortalecer y mejorar la capacidad institucional de la entidad mediante la optimización de las estrategias institucionales, con el fin de incrementar la eficiencia y la calidad de la gestión. En este contexto, la iniciativa busca consolidar las capacidades organizacionales, operativas y de gestión, contribuyendo al mejoramiento del desempeño institucional y al cumplimiento efectivo de los objetivos misionales.

Por su parte, el proyecto “Fortalecimiento a la supervisión integral a los vigilados a nivel nacional” tiene como objetivo fortalecer el ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control sobre los sujetos supervisados, promoviendo una actuación más eficiente, efectiva y oportuna en el cumplimiento de las competencias misionales de la Superintendencia de Transporte. En este marco, la entidad avanza en la consolidación de un modelo de supervisión integral, orientado a fortalecer su capacidad técnica y a desarrollar un enfoque predictivo, preventivo y de formalización.

Para ello, se requiere el desarrollo e implementación de instrumentos, estudios y metodologías que optimicen el ejercicio de la supervisión, de conformidad con lo establecido en el Decreto 2409 de 2018. Asimismo, se busca fortalecer la gestión de los procesos de supervisión y control de los vigilados, garantizando la adecuada y oportuna ejecución de las investigaciones administrativas conforme a la normatividad vigente y contribuyendo a prevenir la caducidad de los procesos.

1.2. Vigilancia preventiva y seguimiento a los modos, infraestructuras y servicios conexos

La vigilancia preventiva se desarrolló a partir de las estrategias, programas y acciones reportadas por las áreas misionales, entre ellas visitas, requerimientos, capacitaciones, seguimiento a información reportada por los vigilados y espacios de articulación institucional. Estas acciones estuvieron orientadas a promover el cumplimiento normativo, fortalecer la supervisión de los sujetos vigilados y mejorar la información disponible para la toma de decisiones.

Desde la Dirección de Promoción y Prevención de la Delegatura de Puertos, las actividades de vigilancia, inspección, gestión preventiva y promoción se han desarrollado mediante estrategias asociadas a capacitaciones, visitas de inspección en campo y virtuales, acompañamiento, supervisión subjetiva y mesas de trabajo en las que han interactuado vigilados, actores de la cadena logística y entidades.

Dentro de estas estrategias, entre otras, se encuentran: Colombia Fluvial, Plan Escudo Fluvial, Pórtico de Vigilancia y Plan de Acción de Promoción y Prevención. Asimismo, con el trabajo en campo y los seguimientos realizados, se han actualizado las capas dispuestas en el visor geográfico fluvial y marítimo.

Dentro de este modo, la estrategia Colombia Fluvial – Índice de Formalización Fluvial, entre 2021 y 2024, se dirigió a empresas y transportadores fluviales ya formalizados y registrados, con el propósito de fortalecer sus capacidades, mejorar sus prácticas administrativas, operativas y de seguridad, y promover el reporte oportuno y adecuado de información, como aporte a su competitividad. Entre el 1 de junio y el 31 de diciembre de 2025, la estrategia se concentró en una fase pedagógica intensiva, orientada a fortalecer las capacidades de los vigilados y atender las principales brechas identificadas en materia de conocimiento, trámites, formalización y cultura de seguridad. Como resultado de este fortalecimiento metodológico y pedagógico, la iniciativa fue reconocida con el Premio Nacional de Alta Gerencia en el segundo semestre de 2025.

Para 2026, su denominación fue ajustada a “Colombia Fluvial – Índice de Competitividad”, con el propósito de alinearla de mejor manera con su alcance real y con el enfoque de fortalecimiento dirigido a los vigilados formalizados y registrados. Del 1 de enero al 30 de junio de 2026, se realizaron 136 visitas. La cobertura alcanzada permitió desarrollar actividades de inspección en 19 departamentos, evidenciando una amplia presencia institucional en las principales regiones donde se desarrolla el transporte fluvial.

Adicionalmente, para la Zona Portuaria de Buenaventura, la entidad lideró mesas de trabajo y reuniones permanentes con actores de la cadena logística, orientadas a facilitar la evacuación de contenedores vacíos en instalaciones portuarias, patios de contenedores y zonas de entornamiento, optimizando la operación de la capacidad instalada y logrando mejores tiempos de atención de motonaves y vehículos.

En materia de gobernanza marítimo-portuaria, se adelantaron acciones de articulación con la Dirección General Marítima —DIMAR—, orientadas a coordinar competencias institucionales y fortalecer la prestación eficiente, segura y oportuna del servicio portuario. En este marco, se han realizado visitas conjuntas a infraestructuras ubicadas en las zonas portuarias de Buenaventura, Santa Marta, Tumaco, Barranquilla, Cartagena y San Andrés.

En el modo terrestre, la vigilancia preventiva se orientó a la adopción de mecanismos de inspección y vigilancia sobre los supervisados, así como al desarrollo de actividades dirigidas al cumplimiento de las normas que regulan la adecuada prestación del servicio público de transporte, sus servicios conexos y la correcta aplicación de la normativa de tránsito. En este marco, se adelantaron acciones relacionadas con la consolidación del universo de vigilados, el análisis de información financiera, la gestión de solicitudes en VIGIA 2, visitas administrativas, capacitaciones y seguimiento a condiciones de prestación del servicio en

transporte de pasajeros por carretera, transporte especial, transporte mixto, transporte escolar, transporte de carga, organismos de tránsito y organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

Para el periodo del informe, se reportaron 104 visitas administrativas y 72 capacitaciones como parte de las acciones de promoción, prevención e inspección adelantadas. Estas actividades estuvieron orientadas al acompañamiento de los vigilados, la promoción del cumplimiento normativo y el fortalecimiento de la supervisión preventiva.

Como parte del fortalecimiento de la vigilancia preventiva en tránsito y transporte terrestre a los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito —OAAT—, la entidad actualizó los anexos técnicos que reglamentan las condiciones de operación del Sistema de Control y Vigilancia —SICOV— creado como componente de seguridad de la operación de ese segmento de entes vigilados, fortaleciendo las capacidades de trazabilidad, análisis de información y validaciones de identidad de usuarios de los usuarios y personal vinculado a estos entes, aumentando la confiabilidad y transparencia de los servicios ofrecidos por estos entes.

Así mismo, se reglamentaron las condiciones de operación del SICOV para Centros de Apoyo Logístico de Evaluación; organismos de apoyo a las autoridades de tránsito designados por disposición legal para realizar las evaluaciones teórico-prácticas a los aspirantes a obtener por primera vez o recategorizar una licencia de conducción.

Durante el periodo comprendido entre el 1 de junio de 2025 y el 30 de junio de 2026, se desarrollaron acciones de seguimiento relacionadas con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, el transporte especial y mixto, la autorización de 8.482 vehículos para temporadas de alta demanda, 5.243 reportes de convenios y la validación de aproximadamente 1.995 Planes Estratégicos de Seguridad Vial de la fase 1. Estas acciones contribuyeron a verificar información sobre la operación, las condiciones de prestación del servicio y el cumplimiento de obligaciones por parte de los vigilados.

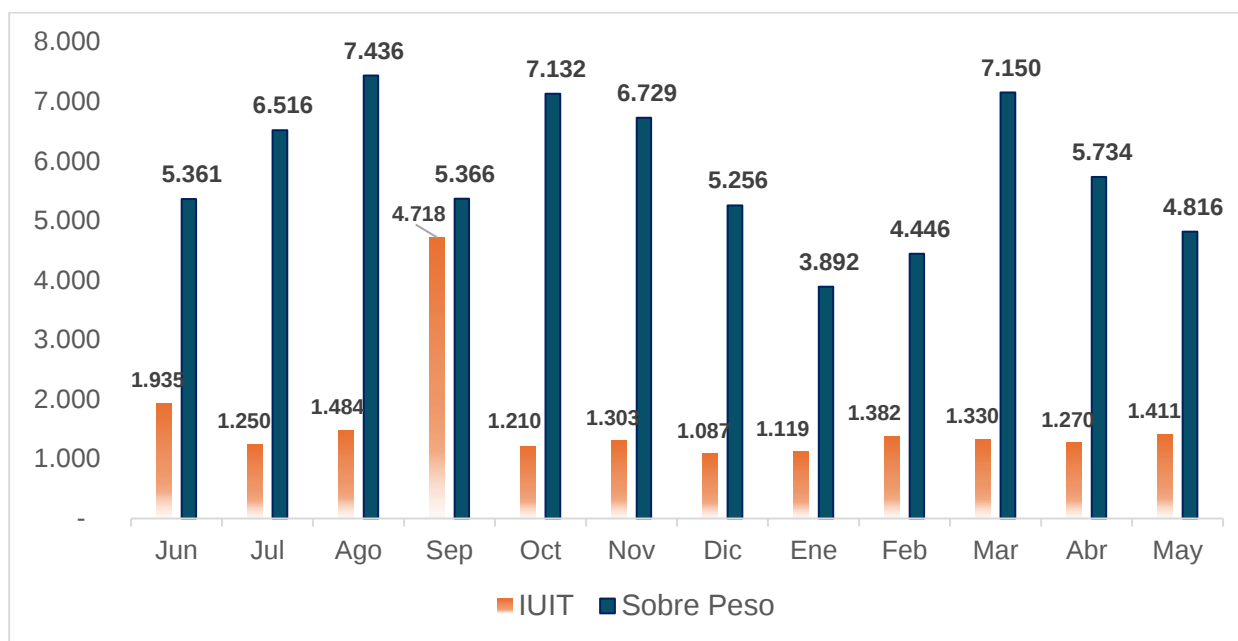
En materia de concesiones e infraestructura, la vigilancia preventiva se desarrolló sobre infraestructura aérea, carretera, férrea, terminales de transporte terrestre y demás actores asociados a la prestación de servicios conexos. La gestión incluyó recolección y análisis de información, seguimiento a planes de mejora, verificación de condiciones de operación, accesibilidad, seguridad y calidad, así como acompañamiento a los vigilados para fortalecer el cumplimiento de sus obligaciones.

Para la vigencia objeto de reporte, se adelantaron diligencias administrativas de inspección en los componentes objetivo, subjetivo, Programa Especial de Accesibilidad e Inclusión – PEACCI y Supervisión Especial de Temporada Alta – SETA, distribuidas en los frentes aéreo,

carretero, aerolíneas y terminales terrestres. Para el corte disponible, se reportaron 296 diligencias.

También se fortaleció el seguimiento al control del sobrepeso en carreteras a través del Programa Especial de Supervisión del Control al Sobrepeso en Carreteras – PECSO, herramienta orientada a la recolección y análisis de información estadística de las estaciones de pesaje, incluyendo evidencias de pesajes y casos de sobrepeso identificados (*ver gráfico 1*). En este marco, el seguimiento se apoyó en indicadores relacionados con volumen de operaciones, porcentaje de vehículos con sobrepeso e Informes Únicos de Infracción al Transporte —IUIT—. Los resultados reportados evidencian una reducción interanual sostenida en las incidencias de sobrepeso y avances en el cumplimiento normativo del transporte de carga en vía, contribuyendo a la seguridad vial, la correcta implementación de las normas de tránsito y transporte, y la protección de la infraestructura.

Gráfico 1. Comparativo Sobrepesos vs Infracciones - PECSO



Fuente: Delegatura de Concesiones e Infraestructura Corte de información: mayo de 2026

En el marco del fortalecimiento técnico para la gestión de la siniestralidad vial, la entidad participó en la construcción de la Resolución nro. 20263040014815 de 22 de abril de 2026 del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que adopta definiciones de infraestructura vial y metodologías para identificar lugares críticos de siniestralidad vial, incorporando la metodología desarrollada por la Superintendencia de Transporte. Este avance permitió posicionar a la entidad como actor técnico en seguridad vial, mediante herramientas de análisis para la toma de decisiones, la gestión del riesgo vial y la protección de la vida, en el marco de la Ley 2251 de 2022.

En conjunto, las acciones preventivas desarrolladas en los modos portuario, fluvial, terrestre y en la infraestructura asociada permitieron fortalecer el seguimiento a los sujetos vigilados, promover el cumplimiento de obligaciones, mejorar la disponibilidad de información y orientar la toma de decisiones institucionales. Estos avances contribuyeron a consolidar una supervisión más articulada y preventiva, en beneficio de la legalidad, la seguridad y la calidad en la prestación del servicio público de transporte.

5.22. Protección a los usuarios del sector transporte

La protección de los usuarios del sector transporte hace parte del ejercicio de las funciones de vigilancia, inspección y control, mediante acciones orientadas a promover el conocimiento de sus derechos y deberes, fortalecer la atención ciudadana, prevenir situaciones que pudieran afectar la prestación del servicio y adelantar seguimiento frente a presuntas vulneraciones. Estas acciones se desarrollaron a través de actividades de promoción, prevención, orientación, inspección y seguimiento, con énfasis en la información suministrada al usuario, la atención de requerimientos ciudadanos y la verificación de obligaciones por parte de los prestadores del servicio.

La gestión se desarrolló por parte del despacho de la Delegatura de Protección de Usuarios del Sector Transporte y por medio de dos líneas complementarias: por una parte, la atención, orientación y acompañamiento a usuarios mediante programas, talleres, visitas, capacitaciones, espacios de participación y jornadas territoriales; y, por otra, la vigilancia y adopción de medidas para la garantía de derechos, a partir del análisis de peticiones, quejas, reclamos, solicitudes y denuncias, visitas de inspección, requerimientos y actuaciones orientadas a prevenir o corregir situaciones que pudieran afectar a los usuarios.

Con lo anterior, desde este despacho se desarrollaron entre junio de 2025 y junio de 2026, las siguientes acciones estratégicas que contribuyeron con la protección de los derechos de las y los usuarios en el transporte.

- En 2025, la Superintendencia de Transporte se vinculó a la iniciativa de la Red Internacional de Protección al Consumidor y Aplicación de la Ley —ICPEN, por sus siglas en inglés—, suscribiendo la Carta Abierta Conjunta a la Industria de la Aviación sobre el uso de afirmaciones ambientales en la publicidad dirigida a los consumidores.
- En diciembre de 2025, en articulación con el Ministerio de Transporte y la Aeronáutica Civil, se realizó el lanzamiento de la Estrategia de Movilización de Pasajeros para Temporada de Fin de Año¹. Además, la delegada lideró el evento

¹ Lanzamiento de transporte seguro para fin de año. Obtenido de:
<https://www.instagram.com/p/DR4mu0dDbAt/?igsh=MXNodGs2c3JuZGhwZw%3D%3D> y
<https://www.instagram.com/reel/DR4qOIEDf39/?igsh=NWVjMzZ2OXFvZmtk>

de Conmemoración del Día Internacional de las Personas con Discapacidad², y se publicaron en redes sociales piezas con mensajes claves sobre qué hacer en caso de demoras y cancelaciones de vuelos³.

- La estrategia “Soy un Super Conductor” cuenta con un ABC mediante el cual se promueve el autocontrol, el bienestar y la convivencia en las vías.
- Transporte inclusivo para todas las personas: se desarrollaron piezas para promover un transporte accesible para todas las personas, en el marco del Día Mundial contra la Gordofobia.
- Se implementó un código QR para el acceso inmediato a la plataforma de denuncias. Asimismo, se ajustó el cuestionario de Peticiones, Quejas, Reclamos y Solicitudes —PQRS— para facilitar el reporte en los ítems correspondientes
- Se desarrolló la campaña “Niñas, Niños y Adolescentes tienen Derecho a Viajar Seguros”, en articulación con “Niñez Ya⁴”. Esta campaña se llevó a cabo en las terminales con mayor afluencia de pasajeros del país, entre ellas: Bogotá D. C.; Medellín, Antioquia; Armenia, Quindío; e Ipiales y Pasto, Nariño.
- Se ejecutó la estrategia de puntos fijos en Popayán, de los ocho que se tienen proyectados instalar. Esta acción busca, mediante módulos con estructuras portátiles y material gráfico, apoyar las actividades de divulgación y atención ciudadana.
- Se retomó el proyecto Ruta Fluvial para la Paz, en el marco del cual se realizaron visitas a Barrancabermeja, Puerto Wilches, Gamarra, El Banco, Mompox, Magangué y Calamar. Se efectuó inspección a puertos y embarcaderos, se dialogó con usuarias, usuarios y prestadores del servicio para entender la realidad del transporte fluvial en el territorio, y se capacitó a 75 representantes de empresas prestadoras del servicio de transporte fluvial en derechos y deberes de los usuarios.

Adicionalmente se han liderado mesas de trabajo para la formulación de acciones autónomas de las empresas, a través de una estrategia de vigilancia preventiva dirigido a las empresas de transporte aéreo con el objetivo de acompañar y orientar a los transportadores en la adopción de medidas que busque proteger los derechos de los usuarios del sector.

Por último, desde el despacho de la delegatura, se han gestionado entre los años 2025 y 2026, 29 recursos de apelación interpuestos por vigilados contra actos administrativos sancionatorios emitidos en primera instancia por la dirección de investigaciones de la delegatura.

² Conmemoración del Día Internacional de las Personas con Discapacidad. Obtenido de: https://www.instagram.com/p/DSIQpoYDa9w/?img_index=1&igsh=MWJ5ajkxbndvbGZ0cw%3D%3D

³ Mensajes claves aéreo. Obtenido de: <https://www.instagram.com/p/DS5GQnFjTWW/>

⁴ Coalición de naturaleza social creada en 2017 por organizaciones y redes de la sociedad civil, regionales, nacionales e internacionales, que ejecuta una estrategia conjunta orientada a lograr la garantía de los derechos de la niñez, conforme a lo contemplado en la Constitución Política de Colombia, la Convención sobre los Derechos del Niño y los desarrollos legislativos vigentes. Disponible en: <https://ninezya.org/nosotros/>

2.1. Atención, orientación y acompañamiento a usuarios

Se implementaron estrategias de vigilancia preventiva dirigidas a fortalecer la protección, orientación y participación de los usuarios del sector transporte. Estas estrategias se desarrollaron mediante programas, talleres, visitas, capacitaciones y espacios de participación ciudadana, orientados a brindar información sobre derechos y deberes, acercar la oferta institucional y promover el cumplimiento de obligaciones en la prestación del servicio.

Las acciones de formación, sensibilización y acompañamiento estuvieron dirigidas a los diferentes actores del sector transporte, incluyendo autoridades locales, terminales de transporte, empresas transportadoras, conductores, taquilleros, personal de atención a usuarios y comunidades. Estas actividades alcanzaron 1.174 acciones, con la participación de 179 personas, en 32 departamentos y con algunas acciones de carácter nacional. El desarrollo de estas acciones permitió abordar temas asociados a la prestación del servicio de transporte, promover buenas prácticas de atención a las y los usuarios, fortalecer el conocimiento de las obligaciones frente a los usuarios y contribuir a la prevención de riesgos asociados a posibles vulneraciones de derechos.

En específico, las actividades de formación permitieron vincular actores estratégicos y relevantes en los sitios visitados, tales como alcaldías, terminales de transporte, empresas transportadoras y comunidades locales. Las actividades se realizaron en: Amazonas, Antioquia, Arauca, Atlántico, Bogotá D. C., Casanare, Cauca, Córdoba, Cundinamarca, Huila, Magdalena, Meta, Nariño, Santander, Quindío, Sucre, Tolima y Valle del Cauca.

En relación con las acciones de prevención, como el Programa de Prevención ante la Reclamación —PAR—, orientado a disminuir los índices de reclamación de las y los usuarios del sector transporte, se logró cerrar de manera exitosa 61 procesos de seguimiento a empresas de transporte, y 61 empresas se encuentran en proceso de seguimiento.

Dentro de las acciones de difusión y promoción, se adelantaron las siguientes acciones estratégicas, orientadas a la protección de los derechos y al reconocimiento de los deberes de las y los usuarios del sector transporte:

- Se realizó el lanzamiento de la cartilla para colorear “Derechos y Deberes de los Niños y Niñas en el Sistema de Transporte”, en el municipio de Yopal, Casanare. Este documento fue impreso y se entrega a niñas y niños como cierre del proceso de capacitación y formación; además, se encuentra disponible en la página web de la Superintendencia de Transporte.
- En 2025, se realizó el lanzamiento de los lineamientos para la implementación de buenas prácticas en el transporte de animales en el servicio público de transporte

de pasajeros, con el propósito de promover condiciones adecuadas para el transporte de mascotas, animales de asistencia y soporte emocional. Esta acción se desarrolló en articulación con la Aeronáutica Civil, la Asociación Colombiana de Adiestradores Caninos Especializados —ACACE—, la Asociación Colombiana de Zooterapia —ACZOA— y el Ministerio de Transporte. En el espacio participaron 71 personas, con representación de 18 empresas de transporte, 3 gremios y 3 entidades públicas, y se contó con 298 personas conectadas a través de la transmisión en YouTube.

- En el marco de la conmemoración del Día Mundial de los Derechos de las Personas Consumidoras 2026, la Dirección publicó la primera edición del boletín del Programa de Prevención ante la Reclamación —PAR—, en el que se presentan las principales acciones desarrolladas durante 2025 y los resultados obtenidos en la promoción de una cultura de cumplimiento y mejora en la atención a los usuarios del sector transporte.
- Asimismo, en marzo de 2026 se publicó la Guía sobre Personas Mayores, una herramienta orientada a promover buenas prácticas y la implementación de ajustes razonables en la forma de informar, atender y prestar los servicios públicos de transporte a esta población. Su lanzamiento se realizó en el marco de un evento conmemorativo que reunió al Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte y a la ciudadanía, generando un espacio de diálogo sobre el envejecimiento y los desafíos que este plantea para el diseño y la prestación de servicios de transporte más accesibles, inclusivos y centrados en las necesidades de las personas mayores.

Los anteriores documentos pueden ser consultados en la página web de la Superintendencia de Transporte, en el espacio Supereducativo, botón Material Didáctico. También se puede acceder a través del siguiente enlace: <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/material-didactico/>

2.2. Vigilancia y medidas para la garantía de derechos

La vigilancia orientada a la garantía de derechos de los usuarios se apoyó en el análisis de Peticiones, Quejas, Reclamos, Solicitudes y Denuncias —PQRSD—, visitas de inspección, requerimientos, seguimiento a vigilados y medidas administrativas preventivas o correctivas. Estas acciones permitieron identificar situaciones recurrentes, activar mecanismos de seguimiento y orientar actuaciones dirigidas a la protección de los derechos de los usuarios en los diferentes modos de transporte.

Entre junio y diciembre de 2025, se realizó la caracterización de 5.647 Peticiones, Quejas, Reclamos, Solicitudes y Denuncias —PQRSD—. Los cinco motivos más recurrentes en las peticiones para este periodo fueron: inmediatez del reembolso, cancelación de vuelos,

demora de vuelos, cambios en la reserva por la aerolínea y errores en la expedición del ticket.

De igual forma, teniendo en cuenta que desde febrero de 2026 el proceso de atención a PQRSD pasó a la Dirección de Promoción y Prevención, entre enero y el 30 de junio de 2026, la Delegatura para la Protección de Usuarios del Sector Transporte recibió 9.526 PQRSD, de las cuales el 82,94 % correspondió al modo aéreo y el 16,90 % al modo terrestre. Esta información permitió orientar el seguimiento institucional frente a los principales motivos de inconformidad de los usuarios y priorizar acciones de vigilancia.

En el marco de la verificación del ticket de viaje en el transporte terrestre de pasajeros por carretera, se adelantaron acciones orientadas a promover que este comprobante incorporara información clara, suficiente y accesible, teniendo en cuenta que constituye la prueba inicial del contrato de transporte y que su expedición y entrega hacen parte de los derechos de los usuarios del servicio. Para el periodo de reporte del presente informe, se reportaron 18 seguimientos cerrados exitosamente, 21 seguimientos cerrados sin éxito y trasladados a las empresas de transporte para las actuaciones correspondientes, y 4 seguimientos activos. Con ello, se mantuvo el seguimiento a la información suministrada a los usuarios en el ticket de viaje y al cumplimiento de las obligaciones asociadas a su expedición.

Adicionalmente, se adelantaron visitas integrales de inspección en los modos marítimo y fluvial, orientadas a verificar el cumplimiento de obligaciones relacionadas con la protección de usuarios. En estas visitas se revisaron aspectos como la adecuada indicación pública de precios, las condiciones para el transporte de menores de edad, las políticas sobre transporte de mascotas, el manejo y condiciones del equipaje, y la correcta expedición del ticket o documento de viaje. En este componente se reportaron 58 visitas realizadas, de las cuales 17 se encontraban en seguimiento, 8 fueron cerradas exitosamente y 33 fueron trasladadas a la Dirección de Investigaciones de Protección de Usuarios.

Desde la Dirección de Investigaciones de la Delegatura para la Protección de Usuarios del Sector Transporte, en 2025 se realizaron 15 visitas de inspección para adelantar investigaciones preliminares orientadas a aclarar posibles vulneraciones a los derechos de las y los usuarios del sector transporte. Durante 2026, se han desarrollado 45 visitas.

Se ejerció la función de control a través de la imposición, confirmación y verificación del cumplimiento de órdenes como medidas administrativas, preventivas o correctivas, frente a situaciones que podrían representar riesgos para la protección de los usuarios del transporte. Para el periodo del presente informe, se adelantó un total de 518 actos administrativos, entre pliegos de cargos, actos administrativos de pruebas, decisiones y decisiones en reposición.

Durante el periodo en estudio, desde la Dirección de Investigaciones de la Delegatura para la Protección de Usuarios del Sector Transporte, se iniciaron 129 investigaciones de carácter

objetivo y medidas administrativas en forma de órdenes: 80 entre el 1 de junio y el 31 de diciembre de 2025, y 49 durante 2026. En razón de las decisiones adoptadas, se han impuesto multas en contra de los investigados por valor de \$7.543.347.386, de los cuales \$5.212.872.761 corresponden al periodo comprendido entre el 1 de junio y el 31 de diciembre de 2025, y \$2.353.911.689 a la vigencia 2026. Estas multas corresponden a infracciones en los modos de transporte aéreo, terrestre y fluvial.

Por su parte la Dirección de Investigaciones, en cumplimiento de su función principal de ejercer inspección, vigilancia y control sobre el cumplimiento de las normas de protección a usuarios y usuarias del sector transporte, aumento en un 95 % de visitas de inspección, inició 50 investigaciones administrativas y medidas administrativas en forma de órdenes, donde el 10% con corte a la primera semana de julio se encuentran en la etapa de decisión en primera instancia, impactando en la eficiencia de las actuaciones administrativas y finalmente, aumentó la suma de las multas, en un 193% comparado con el primer semestre de la vigencia anterior.

En conjunto, las acciones de atención, orientación, vigilancia preventiva y seguimiento permitieron fortalecer la protección de los usuarios del sector transporte, promover la entrega de información clara y suficiente, activar mecanismos de supervisión frente a presuntas afectaciones y orientar medidas relacionadas con el cumplimiento de obligaciones por parte de los prestadores del servicio.

5.33. Control a la prestación del servicio público de transporte y cumplimiento normativo

El control a la prestación del servicio público de transporte se desarrolló mediante actuaciones administrativas, investigaciones, decisiones sancionatorias, seguimiento a órdenes, trámite de recursos, gestión de Informes Únicos de Infracciones al Transporte — IUIT— y acciones orientadas a verificar el cumplimiento de las obligaciones de los sujetos vigilados. Estas actuaciones permitieron atender presuntas infracciones asociadas a la prestación del servicio, los servicios conexos, la infraestructura de transporte, la protección de usuarios y el cumplimiento de la normativa aplicable.

En este componente se integran las acciones adelantadas para corregir presuntos incumplimientos, hacer seguimiento a decisiones administrativas, fortalecer la trazabilidad de las actuaciones y promover el cumplimiento normativo en los diferentes modos de transporte. La información se presenta en dos líneas: investigaciones y actuaciones administrativas; y seguimiento a decisiones, infracciones y cumplimiento normativo.

3.1. Investigaciones y actuaciones administrativas

En materia de investigaciones y actuaciones administrativas, se adelantaron procedimientos asociados a presuntas infracciones a las normas que regulan la prestación del servicio público de transporte, los servicios conexos, la infraestructura y los derechos de los usuarios.

Estas actuaciones se desarrollaron en los diferentes modos y frentes supervisados, de acuerdo con las competencias asignadas a la Superintendencia de Transporte.

En el frente de tránsito y transporte terrestre, durante el periodo comprendido entre el 1 de junio de 2025 y el 30 de junio de 2026, se dio apertura a 2.803 investigaciones administrativas por presuntas infracciones a las disposiciones vigentes relacionadas con la prestación del servicio público de transporte, los servicios conexos y la aplicación de las normas de tránsito. Entre los cargos reportados se encuentran, entre otros, el no suministro de información en VIGIA – Estados Financieros, documentos de vehículos, ilegalidad o informalidad, vehículos con sobrepeso, transporte escolar y obligaciones asociadas a organismos de tránsito y organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

Adicionalmente y durante el periodo objeto del reporte, se profirieron 1.780 fallos dentro de procedimientos administrativos sancionatorios, distribuidos en 452 archivos, 313 decisiones exoneratorias, 72 decisiones exoneratorias / sancionatorias y 943 decisiones sancionatorias. Estas decisiones correspondieron a cargos asociados, entre otros, al no suministro de información, documentos de vehículos, ilegalidad o informalidad, revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, vehículos con sobrepeso, transporte escolar y demás obligaciones aplicables a los vigilados.

Durante el periodo del informe, las decisiones definitivas en procedimientos administrativos sancionatorios con sanción tipo multa, impuestas en el frente de tránsito y transporte terrestre, ascendieron a \$94.047.166.778. Asimismo, se resolvieron 755 recursos de reposición interpuestos contra fallos proferidos en investigaciones administrativas adelantadas por presuntas transgresiones a la normativa aplicable a la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor, sus servicios conexos y la aplicación de normas de tránsito.

Frente a las acciones contra la ilegalidad e informalidad en el sector transporte, entre el 1 de junio de 2025 y el 30 de junio de 2026, se dio apertura a 320 investigaciones relacionadas con servicios no autorizados, despachos en horarios no autorizados y omisión del control efectivo frente a la prestación informal e ilegal del servicio. En el mismo periodo, se profirieron 220 fallos en procedimientos administrativos sancionatorios asociados a investigaciones para combatir la ilegalidad.

Con corte al 30 de junio de 2026, se encontraban en curso 5.410 procedimientos administrativos sancionatorios activos en la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre, distribuidos por departamentos. Esta información permite identificar la cobertura territorial de los procesos en curso y orientar el seguimiento a las actuaciones administrativas de control.

En materia de protección de usuarios, entre el 1 de junio de 2025 y el 30 de junio 2026, la Dirección de Investigaciones para la Protección de Usuarios del Sector Transporte expidió 375 resoluciones en el marco de actuaciones administrativas derivadas de la función de control en la supervisión de los derechos de los usuarios. Así mismo, el Despacho de la Superintendencia Delegada conoció 12 recursos para resolver en segunda instancia.

En desarrollo de las funciones de inspección, vigilancia y control asignadas a la Superintendencia de Transporte, la Dirección de Investigaciones de Puertos adelantó actuaciones administrativas orientadas a verificar el cumplimiento del régimen jurídico aplicable a la prestación del servicio público de transporte en los modos portuario y fluvial, así como de los servicios conexos, la infraestructura portuaria y la protección de los derechos de los usuarios. Estas actuaciones comprendieron el ejercicio de la potestad sancionatoria, la expedición de actos procesales y la adopción de medidas administrativas dirigidas a garantizar la adecuada prestación del servicio público y el correcto funcionamiento de la cadena logística del país.

Durante el periodo comprendido entre el 1 de junio de 2025 y el 30 de junio de 2026, la Dirección inició 1.284 investigaciones administrativas por presuntas infracciones al régimen jurídico aplicable a los sectores portuario y fluvial, relacionadas con obligaciones de carácter objetivo y subjetivo. Asimismo, fueron decididas 342 investigaciones administrativas, imponiéndose multas por un valor total de \$11.341.821.412,2 m/cte. De igual manera, se resolvieron 40 recursos de reposición, fortaleciendo el ejercicio del debido proceso y garantizando la revisión de las decisiones administrativas adoptadas por la Dirección.

Como parte del impulso procesal de los expedientes administrativos, también se expidieron 821 resoluciones para las etapas de periodo probatorio y traslado para la presentación de alegatos de conclusión, actuaciones que permitieron garantizar el desarrollo oportuno de los procedimientos administrativos sancionatorios.

Con relación a la Zona Portuaria de Buenaventura, se adelantaron acciones orientadas a la organización de la cadena logística de comercio exterior, mediante directrices para descongestionar la atención de contenedores vacíos. En este marco, se reportaron investigaciones administrativas y pliegos de cargos a líneas navieras y patios de contenedores, con el propósito de promover el cumplimiento de la normativa vigente y mejorar la coordinación de los actores de la cadena logística. En esa medida, la Dirección de Investigaciones de Puertos ha ejecutado actuaciones administrativas en diferentes periodos, orientadas a mitigar las afectaciones y garantizar la eficiencia del servicio público portuario en la zona.

En ese sentido, mediante la Resolución 312 de 2025, la Dirección de Investigaciones de Puertos adelantó acciones urgentes para aminorar los problemas logísticos en Buenaventura. El foco principal de la intervención fue corregir las fallas en la devolución,

permanencia y retiro de contenedores vacíos por parte de las líneas navieras, con el fin de descongestionar la cadena de comercio exterior. En este contexto, se formularon cargos contra 7 agencias marítimas que representan a líneas navieras en Colombia⁵.

Es de señalar que esta investigación se encuentra en su etapa probatoria. Así mismo, mediante la Resolución No. 312 de 2025 fueron impartidas órdenes administrativas a 7 líneas navieras, 2 Zonas de enturnamiento y 9 patios de contenedores⁶ como actores de la cadena logística, con el objeto de atenuar esta situación y las afectaciones al sector transporte y así promover el cumplimiento de la normativa vigente y mejorar la coordinación de los actores de la cadena logística. En esa medida y con ocasión de la verificación del cumplimiento de las órdenes impartidas, la Dirección de Investigaciones de Puertos impuso en primera instancia 8 sanciones administrativas las cuales se encuentran en decisión del recurso de apelación.

Por otro lado, se expidió la Resolución No. 1059 del 5 de febrero de 2026 cuyo propósito central fue intervenir de manera urgente en la zona portuaria de Buenaventura para restablecer la prestación eficiente y continua del servicio público portuario. Por lo que se impartieron órdenes a 9 líneas navieras y a sus sociedades representantes⁷ que operan y utilizan la infraestructura de la Zona Portuario de Buenaventura; como también a 3 sociedades portuarias⁸.

⁵ ABRIR INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA Y FORMULAR PLIEGO CARGOS contra las líneas navieras: WAN HAI LINES LTDA, (representada en Colombia por el agente marítimo NAVES SAS, identificada con NIT. 860532426-7); PACIFIC INTERNATIONAL LINES, (representada en Colombia por el agente AGUNSA COLOMBIA SAS, identificada con NIT. 860031615-2); OCEAN NETWORK EXPRESS, (representada en Colombia por el agente OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA SAS, identificada con NIT. 901154391-4); CMA CGM (representada en Colombia por los agentes CMA CGM COLOMBIA SAS., identificada con NIT.900146342-6 y FRONTIER AGENCIA MARITIMA S.A. (FAM), identificada con NIT. 800159356-2); HAPAG LLOYD (representada en Colombia por el agente HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA, identificada con NIT. 900298043-0 y NAVEMAR SAS, identificada con NIT. 860001560-8), de haber infringido lo dispuesto en el artículo primero (1) de la Ley 1 de 1991, y el artículo tercero (3) de la Ley 1 de 1991. Lo anterior en concordancia con lo dispuesto en los numerales 7, y 12 del artículo 7 de la Resolución No. 850 de 2017; los literales e) y g) del numeral 1.5., de la Resolución No. 315 de 2020 (RCTO de la SPRBUN); los numerales iv) y xxiv), del literal c) del artículo 1.5.2., y los literales c) y g) del artículo 1.5.3., de la Resolución No. 5165 del 2022 (RCTO de SPIA).

⁶ CENTRO DE MONITOREO UNIFICADO PARA EL ENTURNAMIENTO SAS, identificado con NIT. 900589819, PARQUE INDUSTRIAL KILOMETRO 7 SAS - LA CAUCANA, identificado con NIT. 900368831-9, ALIANZA LOGISTICA L&R, identificado con NIT. 900454173-9, AGUNZA SAS, identificado con NIT. 860031615-2, CEMLOG SAS, identificado con NIT. 901309960-2, PARQUE INDUSTRIAL KILOMETRO 7 SAS, identificado con NIT. 900368831-9, SERVICIOS INTEGRALES MARÍTIMOS – SIMARITIMA, identificado con NIT. 900394396-6, INTERMODAL SAS, identificado con NIT. 860053047-3, NAUTISERVICIOS SAS – PATIOS DE CONTENEDORES DE COLOMBIA, identificado con NIT. 800123264-8, ZONA DE ACTIVIDAD LOGISTICA, identificado con NIT. 900324294-4, CY DE COLOMBIA SAS, identificado con NIT. 806006601-8, BGP CONTAINER & LOGISTICS, identificado con NIT. 835000770-2

⁷ líneas navieras EVERGREEN SHIPPING AGENCY (COLOMBIA) S.A.S. (Evergreen), identificada con NIT. 901.187.760-0; MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY – MSC COLOMBIA S.A.S. (MSC), identificada con NIT. 800.249.687-1; HAPAG LLOYD COLOMBIA LTDA (Hapag-Lloyd), identificada con NIT. 800.242.357-8; OCEAN NETWORK EXPRESS COLOMBIA S.A.S. (ONE), identificada con NIT. 901.154.391-4; CMA CGM COLOMBIA S.A.S. (CMA CGM), identificada con NIT. 900.146.342-6; COSCO SHIPPING LINES COLOMBIA S.A.S. (COSCO), identificada con NIT. 901.295.223-1; MAERSK COLOMBIA S.A., identificada con NIT 800.235.053-1 así como las sociedades NAVES S.A.S., identificada con NIT. 860.532.426-7, que actúa como representante de WAN HAI LINES LTDA y de HYUNDAI MERCHANT MARINE (HMM), y AGUNSA COLOMBIA S.A.S., identificada con NIT. 860.031.615-2, que actúa como representante de PACIFIC INTERNATIONAL LINES (PIL);

⁸ Sociedades portuarias SOCIEDAD PUERTO INDUSTRIAL AGUADULCE S.A. – SPIA, identificada con NIT 835.000.149-8, SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA S.A. – SPRBUN, identificada con NIT 800.215.775, y TERMINAL DE CONTENEDORES DE BUENAVENTURA S.A. – T.C. BUEN S.A., identificada con NIT 800.084.048

Con esta nueva medida se buscó solucionar la crisis logística y el colapso operativo originado por la acumulación excesiva de contenedores vacíos en las terminales y patios externos de la región. Para atender esta problemática, la Dirección de Investigaciones de Puertos ordenó de forma perentoria el diseño e inicio inmediato de un Plan de Evacuación de Contenedores Vacíos.

Este plan exige que las empresas reduzcan y mantengan sus niveles de almacenamiento por debajo del setenta por ciento (70%) de la capacidad pactada en cada terminal —SPIA, SPRBUN y TCBUEN— y patio externo, otorgando para ello un plazo máximo de treinta días. Como medida transitoria y excepcional, la resolución obligó a las navieras a programar y ejecutar la evacuación de al menos el treinta por ciento (30%) de los contenedores vacíos acumulados al momento de cada zarpe semanal de sus buques.

Finalmente, el documento ratifica la prohibición de trasladar cobros o multas por mora a transportadores e importadores cuando la imposibilidad de devolver el contenedor vacío sea atribuible al esquema logístico de las navieras o a la saturación de los recintos. Con esto, la Superintendencia impone el principio constitucional de prevalencia del interés general sobre la iniciativa privada, determinando que las decisiones comerciales no pueden colapsar la infraestructura logística nacional.

Es importante advertir que la Dirección, mediante la Resolución 1748 del 2 de marzo de 2026, dio alcance a las órdenes administrativas impartidas originalmente en la Resolución No. 1059 del 5 de febrero de 2026, en el sentido de establecer un mecanismo reforzado de seguimiento, reporte y verificación en tiempo real para asegurar que las líneas navieras y las sociedades portuarias cumplan con la evacuación de contenedores vacíos y solucionen la crisis de congestión en la Zona Portuaria de Buenaventura.

Este ajuste buscó formalizar el uso de la herramienta SharePoint para que las navieras cargaran sus evidencias. Además, se aclaró que el Sistema de Información Portuaria —SIPOR— será el medio oficial para monitorear los niveles de ocupación, definir el esquema de seguimiento para las sociedades portuarias y advertir explícitamente sobre las sanciones que acarrearía el incumplimiento de las órdenes.

Respecto al seguimiento de las órdenes impuestas, la Dirección de Investigaciones de Puertos se encuentra realizando una revisión técnica de los informes remitidos durante los meses de mayo y junio de 2026.

En cuanto al comportamiento de las líneas navieras frente a la obligación de presentar planes de evacuación de contenedores vacíos, se tiene que todos estos documentos se encuentran actualmente bajo análisis por parte de la Dirección.

Respecto a las oposiciones derivadas de esta resolución, se indica que la Dirección avanza en resolver las impugnaciones presentadas por algunas de estas empresas. Sobre lo particular se tiene que, unos recursos están en análisis, otros ya se resolvieron.

En relación con los recursos de apelación, el Despacho de la Delegatura de Puertos resolvió en el periodo mencionado un total de 14 recursos de apelación.

3.2. Seguimiento a decisiones, infracciones y cumplimiento normativo

El seguimiento a decisiones, infracciones y cumplimiento normativo se desarrolló mediante el trámite de recursos, la gestión de expedientes, la atención de Informes Únicos de Infracciones al Transporte -IUIT-, la ejecución de medidas administrativas, la gestión de cobro y el apoyo jurídico a decisiones asociadas al ejercicio de control. Estas acciones contribuyeron a la trazabilidad de los procedimientos y a la efectividad de las decisiones adoptadas en el marco de la vigilancia, inspección y control.

En el frente de tránsito y transporte terrestre, durante el periodo del presente reporte se surtieron 367 actuaciones administrativas, correspondientes a 369 recursos de apelación, 9 recursos de queja, 2 solicitudes de revocatoria y 4 aclaratorias. Estas actuaciones hicieron parte del trámite de decisiones derivadas de procedimientos administrativos relacionados con la prestación del servicio público de transporte, sus servicios conexos y la aplicación de normas de tránsito.

Respecto de los expedientes contentivos de Informes Únicos de Infracciones al Transporte —IUIT—, impuestos con fundamento en el Decreto 3366 de 2003 y la Resolución 10800 de 2003, con corte al 31 de mayo de 2026 se había gestionado el 85 % de las actuaciones jurídicas y documentales derivadas de los pronunciamientos del Consejo de Estado sobre dichas disposiciones. En este marco, entre el 26 de septiembre y el 31 de diciembre de 2025 se asignaron para revisión 9.736 expedientes correspondientes a la transferencia documental de 2025, se actualizó la información de 10.693 expedientes en el Formato Único de Inventario Documental —FUID— y se proyectaron 12 resoluciones revocatorias correspondientes al trámite de 694 IUIT.

Entre el mes de junio de 2025 y junio de 2026, la Dirección de investigaciones dio trámite a 4.410 Informes Únicos de Infracciones al Transporte —IUIT— correspondientes a distintas modalidades de transporte. De igual forma, se tramitaron 5.036 solicitudes de entrega de vehículos inmovilizados, en el marco de las funciones asignadas a la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre.

Como parte del cumplimiento normativo asociado a la entrega de vehículos inmovilizados, se adelantó la actualización del procedimiento mediante la Resolución No. 19734 del 30 de diciembre de 2025, a través de la cual se adicionó y modificó el Título V de la Circular Única de Infraestructura y Transporte. Esta actualización se orientó a fortalecer la radicación, verificación documental, trazabilidad y control de las solicitudes.

En materia de protección de usuarios, se ejerció la función de control mediante la imposición, confirmación y verificación de cumplimiento de órdenes como medidas administrativas, preventivas o correctivas frente a situaciones que podrían representar riesgos para los usuarios. Entre 2025 y 2026 se reportaron 3 actuaciones relacionadas con medidas administrativas, correspondientes a 2 medidas ordenadas de forma autónoma y 1 levantamiento de medidas.

En el marco de la asesoría y apoyo jurídico al procedimiento de sometimiento a control, se participó en la revisión, análisis y consolidación de los insumos requeridos para la expedición de la Resolución 2004 del 13 de marzo de 2026, contribuyendo al ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control de la Superintendencia respecto de una sociedad sometida a dicha medida. Asimismo, se brindó apoyo en el estudio y trámite de los recursos interpuestos contra las decisiones adoptadas por la entidad, mediante el análisis normativo, jurisprudencial y probatorio correspondiente, contribuyendo a la elaboración de los proyectos de respuesta y al fortalecimiento de la motivación de los actos administrativos. La gestión de cobro por jurisdicción coactiva apoyó la efectividad de las decisiones administrativas mediante acciones orientadas a la recuperación de cartera, el seguimiento de las obligaciones a cargo de los vigilados y la aplicación de medidas cautelares. Como resultado de esta gestión, entre el 1 de junio de 2025 y el 31 de mayo de 2026 se obtuvo un recaudo por valor de \$14.344.206.754. Asimismo, entre el 1 de junio de 2025 y el 30 de junio de 2026 ingresaron títulos por concepto de órdenes de embargo por un valor total de \$23.896.473.932,39.

En el marco del fortalecimiento del rol de supervisión que ejerce la Superintendencia de Transporte en el Sistema ALA/CFT/CFP de Colombia, en materia de regulación se expidió la Resolución No. 4607 del 9 de abril de 2026, la cual modifica parcialmente la Resolución No. 2328 del 6 de marzo de 2025, mediante la cual se fijan lineamientos a las empresas del sector transporte para la implementación del Sistema de Administración de Riesgos de Lavado de Activos, Financiación del Terrorismo y Financiación de la Proliferación de Armas de Destrucción Masiva —SARLAFT— y el Régimen de Medidas Simplificadas —RMS—.

En materia de supervisión, se expidió la Circular Externa No. 005 del 6 de mayo de 2026, por la cual se establece la Política de Supervisión del SARLAFT y el RMS. Asimismo, se implementó el desarrollo tecnológico del Módulo de Supervisión del SARLAFT en VIGIA 2, cuyo propósito consiste en ejercer supervisión al cumplimiento del SARLAFT por parte de los sujetos obligados. Adicionalmente, se avanzó en la Guía de Supervisión con enfoque

basado en riesgos en materia LA/FT/FP, la Caja de herramientas SARLAFT y la implementación y actualización del micrositio SARLAFT.

En materia de transparencia y lucha contra la corrupción se expidió la Resolución No. 14673 del 18 de septiembre de 2025, modificada parcialmente mediante la Resolución 7038 del 15 de mayo de 2026, la cual fija lineamientos a las empresas del sector transporte para la implementación de los Programas de Transparencia y Ética Empresarial – PTEE. Cuyo propósito consiste en que los sujetos vigilados gestionen adecuadamente riesgos de corrupción y soborno transnacional, fortaleciendo así la lucha contra la corrupción en el sector transporte del País. Asimismo, se implementó el Sistema de Gestión de Riesgos para la Integridad Pública —SIGRIP—, cuyo propósito principal consiste en gestionar riesgos de corrupción, soborno, fraude, conflicto de interés y riesgos LA/FT/FP al interior de la Superintendencia de Transporte. Para tal fin, se expidió la Resolución No. 5784 del 30 de abril de 2026, mediante la cual se designa el Funcionario de Cumplimiento; la Política Institucional ALA/CFT/CFP de la Superintendencia de Transporte; la Política Antisoborno de la Superintendencia de Transporte; y el procedimiento de debida diligencia del SIGRIP.

En conjunto, las acciones de investigación, trámite de recursos, seguimiento de infracciones, medidas administrativas, gestión de cobro y fortalecimiento normativo contribuyeron a consolidar el componente de control sobre la prestación del servicio público de transporte, los servicios conexos, la infraestructura y la protección de usuarios. Estas actuaciones permitieron avanzar en la verificación del cumplimiento de obligaciones, la trazabilidad de las decisiones y la aplicación de medidas frente a presuntos incumplimientos.

5.44. Herramientas tecnológicas para la inspección, vigilancia y control

El fortalecimiento de herramientas tecnológicas para la inspección, vigilancia y control se orientaron a fortalecer el registro y seguimiento de los sujetos vigilados, mejorar la trazabilidad de los reportes, optimizar trámites asociados a la supervisión y consolidar información para la toma de decisiones. Estas acciones permitieron avanzar en el uso de plataformas misionales, automatización de procesos, gestión de datos, analítica e interoperabilidad, con el propósito de apoyar una supervisión más oportuna, transparente y basada en información.

Las acciones desarrolladas se presentan en dos líneas: sistemas misionales y automatización, relacionada con plataformas, módulos y servicios digitales que soportan el ejercicio de supervisión; y gestión de información, analítica e interoperabilidad, asociada al uso de datos sectoriales, tableros, operación estadística, intercambio de información y herramientas para fortalecer la vigilancia del sector transporte.

4.1. Sistemas misionales y automatización

La Superintendencia de Transporte avanzó en la implementación del Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte —SINST – VIGIA 2—, plataforma oficial adoptada mediante la Resolución 14305 de 2024 para modernizar y centralizar la supervisión del sector. Este sistema permite la gestión integral de trámites, reportes y consultas en línea por parte de vigilados, entidades y ciudadanía, fortaleciendo la trazabilidad, la transparencia y la interacción digital con la autoridad de supervisión.

En el marco del programa de Transformación Digital, se implementaron acciones orientadas a mejorar la eficiencia operativa, la transparencia y la optimización de los servicios mediante la transición hacia SINST – VIGIA 2. Esta estrategia permitió fortalecer la modernización mediante herramientas digitales que optimizan trámites, facilitan la interacción con los vigilados y mejoran la eficiencia de los procesos de supervisión. En este componente se reportaron 3.072 usuarios capacitados.

Como parte del proceso de transición y despliegue operativo de SINST – VIGIA 2, se consolidó un equipo interdisciplinario de 10 funcionarios de las tres delegaturas, se implementó una estrategia de registro escalonado y se brindó acompañamiento directo a los sujetos vigilados para resolver inconvenientes técnicos. Con corte a diciembre de 2025 se reportó el pre-registro de 9.835 empresas, acompañado de una gestión de accesos basada en roles específicos para asegurar la aprobación y operación de las solicitudes.

Así mismo, se avanzó en la consolidación de la estrategia de vinculación de nuevos vigilados al sistema, ampliando progresivamente la cobertura de SINST – VIGIA 2. En este proceso se reportó un total de 10.907 vigilados inscritos, de los cuales 10.527 fueron habilitados para operar a través de la plataforma.

En cumplimiento de la Resolución 12173 de 2024, se puso en marcha el Módulo de Aliados Tecnológicos dentro de SINST – VIGIA 2, orientado al registro y reporte obligatorio de información por parte de proveedores tecnológicos, operadores del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) y administradores de seguridad operacional. Esta herramienta contribuyó a digitalizar procesos de inspección, vigilancia y control, consolidar información para la toma de decisiones y publicar las empresas autorizadas en el portal oficial.

En materia de servicios digitales, se habilitó la expedición automática de certificados de capacitación y registro asociados a SINST – VIGIA 2, con disponibilidad permanente, lo que permitió reducir los tiempos de entrega de días a minutos. Así mismo, se implementaron mecanismos de soporte a través de mesa de servicio para vigilados, cargando a más de 14.620 usuarios en la plataforma, con el propósito de mejorar la atención de solicitudes relacionadas con pre-registros, registros y soporte del sistema.

4.2. Gestión de información, analítica e interoperabilidad

La gestión de información, analítica e interoperabilidad permitió fortalecer el uso de datos para apoyar la planeación, el seguimiento, la vigilancia y la toma de decisiones en el sector transporte. Estas acciones incluyeron consolidación de fuentes de información, operación estadística, tableros de control, intercambio de datos y desarrollo de herramientas orientadas a mejorar la calidad, oportunidad y trazabilidad de la información utilizada en los procesos de inspección, vigilancia y control.

En materia de información portuaria, se obtuvo la certificación del Departamento Administrativo Nacional de Estadística —DANE— para la operación estadística “Movimiento de Tráfico Portuario en Colombia”, bajo la NTC PE 1000:2020, cuyos datos integran el Boletín Estadístico de Tráfico Portuario en Colombia, por el cumplimiento de estándares de calidad, rigurosidad y confiabilidad de la información. Esta certificación constituye un sello de garantía de la información estadística, respaldándola como fuente oficial para el sector portuario.

De igual manera, se avanzó en la actualización del Sistema de Acopio de la Información de Tráfico Portuario, mediante el diseño de un nuevo módulo que forma parte de VIGIA 2, el cual permite fortalecer la transmisión, acopio, validación, procesamiento y análisis de información portuaria. En el componente de indicadores de eficiencia portuaria, se actualizó la documentación técnica existente y se generaron nuevos documentos, con el fin de asegurar la trazabilidad de la información, fortalecer la calidad de los datos utilizados para el análisis, seguimiento y toma de decisiones en el sector portuario.

En el marco del fortalecimiento y modernización del registro de operadores portuarios, se avanza en la actualización del módulo de Registro de Operadores Portuarios en VIGIA 2, con el propósito de facilitar al ciudadano el trámite correspondiente para obtener el Certificado de Operador Portuario. En materia de analítica, se implementaron tableros de control y herramientas de seguimiento que permitieron centralizar información en una única fuente de datos para apoyar la supervisión por delegatura y sector. Estas herramientas contribuyeron a optimizar los tiempos de respuesta, reducir inconsistencias en los reportes y mejorar la trazabilidad de la información utilizada en los procesos de supervisión.

El análisis de información financiera reportada por los vigilados permitió apoyar la vigilancia subjetiva mediante herramientas tecnológicas y analítica de datos que categorizan indicadores de riesgo asociados a posibles situaciones críticas de orden contable o financiero. Este componente contribuyó al seguimiento de condiciones subjetivas de los sujetos vigilados y a la priorización de acciones de supervisión.

Como parte de las acciones de articulación tecnológica e intercambio de información, continuó la ejecución del convenio interadministrativo con el Departamento Nacional de Planeación —DNP—, con el objeto de aunar esfuerzos entre las entidades para el sostenimiento de la herramienta de conectividad entre las plataformas VIGIA y los visores

geográficos de la Superintendencia de Transporte con el Observatorio Nacional de Logística, Transporte, Minas y Energía, así como para permitir el acceso a la información, a los boletines estadísticos de tráfico portuario y a los informes de indicadores de eficiencia portuaria de la Superintendencia de Transporte. Igualmente, incluye el diseño y desarrollo de la herramienta Repositorio Portuario.

Así mismo, se suscribió un convenio de intercambio de información entre la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte —UPIT—, el DNP y la Superintendencia de Transporte, orientado al intercambio de información, documentos, programas, proyectos e iniciativas en materia de transporte en todos sus modos e infraestructura.

En relación con el Programa Especial de Supervisión del Control al Sobre peso en Carreteras —PECSO, se avanzó en la estructuración del proyecto SICOV - PECSO, con énfasis en el componente estadístico y de datos para la captura, procesamiento, entrega, análisis y custodia de la información. Esta iniciativa busca documentar de manera sistemática el proceso de vigilancia, inspección y análisis adelantado en el marco de PECSO, con el fin de avanzar hacia una migración tecnológica enfocada en mejorar la captura y toma de información, así como mitigar riesgos en su operación.

VI. Fuentes alternativas de financiación para infraestructura y transporte

Se recomienda crear un capítulo independiente para los mecanismos de financiación, en lugar de ubicarlos dentro del fortalecimiento del vínculo con el ciudadano. Estos instrumentos responden más a la sostenibilidad financiera del sector y a la gestión de recursos para infraestructura.

1. Regalías para proyectos de transporte

Durante el cuatrienio se han emitido 2727 pronunciamientos técnicos, que corresponden a 916 proyectos revisados por un valor de \$18.713 billones, de los cuales 356 han contado con concepto favorable para ser financiados, que corresponden a \$7.565 billones y que se dividen así:

OCAD Paz: \$3.549 billones

OCAD Regional: \$3.640 billones

Corporaciones: \$0.246 billones.

OCAD Departamental/Municipal: \$0.130 billones

Los 560 proyectos restantes cuentan con concepto no favorable correspondientes a 11.148 billones y se encuentran pendientes de ser ajustados por las entidades territoriales con quienes se continúa trabajando para que los proyectos puedan ser presentados ante los diferentes OCAD para la asignación de recursos.

Ahora bien, durante el periodo desde el 23 de enero de 2025 hasta el 30 de junio de 2026, se han emitido 1330 pronunciamientos técnicos, que corresponden a 481 proyectos

revisados por un valor de \$11.256 billones, de los cuales 191 han contado con concepto favorable para ser financiados, que corresponden a \$4.593 billones y que se dividen así:

OCAD Paz: \$2.630 billones

OCAD Regional: \$1.845 billones

Corporaciones: \$0.107 billones.

OCAD Departamental/Municipal: \$0.011 billones

2. Obras por impuestos

En lo que respecta al mecanismo de Obras por Impuestos, durante el cuatrienio y con fecha de corte de 30 de junio, se realizó la revisión de 317 proyectos en 1320 pronunciamientos, de los cuales se viabilizaron 165 por un valor de \$2.360.496.950.205 millones, los viabilizados pasaron a la siguiente etapa donde serán registrados en el banco de proyectos de la ART y una vez cuenten con contribuyente pasarán a control posterior por parte del DNP para su incorporación al mecanismo.

El mecanismo tiene previstas dos fechas de corte para que las empresas privadas, o contribuyentes, presenten sus intenciones de vincularse para ejecutar las obras propuestas en los proyectos, mediante dos opciones, la Vinculación por Fiducia y la Vinculación por Convenio.

Es así como, para el cuatrienio, se incorporaron al banco de proyectos 103 proyectos por un valor de \$ 1.368.394.788.710,95, representado en 443,77 km de infraestructura vial y 12 puentes, lo que representa un incremento del 110,2 % con respecto al cuatrienio anterior.

Adicionalmente, durante el bienio y desde el 23 de enero de 2025 y hasta el 30 de junio, se realizó la revisión de 245 proyectos en 721 pronunciamientos, de los cuales se viabilizaron 141 por un valor de \$ 1.895.577.020.501,82 millones, los viabilizados pasaron a la siguiente etapa donde serán registrados en el banco de proyectos de la ART y una vez cuenten con contribuyente pasarán a control posterior por parte del DNP para su incorporación al mecanismo.

Es así como, desde el 23 de enero de 2025 y con fecha de corte de 30 de junio, se han incorporado un total de 61 proyectos, 56 proyectos por la opción fiducia y 5 proyectos por la opción convenio para un valor total de incorporación de \$ 896.796.938.647,79.

3. Contribución Nacional de Valorización

Durante el período comprendido entre junio de 2025 y junio de 2026, el Ministerio de Transporte fortaleció la implementación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) mediante la creación del Grupo de Valorización e Instrumentos de Gestión del Desarrollo Territorial (GVIT), adscrito al Despacho del Viceministerio de Infraestructura, a través de la Resolución No. 20253040043755. Este grupo asumió la coordinación de la formulación, estructuración y seguimiento de la implementación de la CNV, promoviendo su articulación

con los instrumentos de ordenamiento territorial y los mecanismos de financiación de la infraestructura de transporte.

En este periodo, el GVIT lideró la articulación técnica con los sujetos activos de la contribución (ANI, INVÍAS y Aerocivil) y con entidades como la UPIT, el IGAC, el IDU y FONVALMED, avanzando en la elaboración del documento de lineamientos para la implementación de la CNV y en el desarrollo de un análisis comparado de experiencias nacionales e internacionales, que permitirá incorporar buenas prácticas para el fortalecimiento del instrumento.

Paralelamente, el sector consolidó una cartera de proyectos para la aplicación de la CNV, destacándose el avance del proyecto piloto Cartagena–Barranquilla–Circunvalar de la Prosperidad, con un recaudo estimado de \$1,2 billones; la aplicación del instrumento en las concesiones Autopista al Mar 2 y Autopista Conexión Pacífico 1, con un potencial de recaudo cercano a \$3 billones; el avance en la estructuración de proyectos estratégicos en el Eje Cafetero, Magdalena Medio y Llanos Orientales, con un potencial aproximado de \$8 billones; y la preparación del primer proyecto de valorización para infraestructura aeroportuaria en el Aeropuerto Golfo de Morrosquillo (Tolú).

Los avances alcanzados durante el periodo permitieron consolidar las capacidades institucionales del sector para la implementación de la Contribución Nacional de Valorización, fortaleciendo un mecanismo innovador de financiación de infraestructura que incrementa la capacidad de inversión del sector transporte y promueve una mayor articulación entre el desarrollo de proyectos de infraestructura y el ordenamiento territorial.

4. Fondo de Fuentes Alternativas para el Desarrollo de Infraestructura – FIMP

El Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FIP), creado por el artículo 149 de la Ley 210 de 2019 y reglamentado mediante el Decreto 223 de 2021, continuó su proceso de consolidación institucional durante el período comprendido entre junio de 2025 y junio de 2026. Como resultado de la expedición del Decreto 267 de 2024 y de la suscripción del Contrato de Fiducia Mercantil No. 6001 de 2024 entre el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y Fiduprevisora S.A., el Fondo cuenta con el patrimonio autónomo encargado de administrar recursos provenientes, entre otras fuentes, del valor residual de concesiones, operaciones de crédito y de la Contribución Nacional de Valorización (CNV), destinados a la financiación de proyectos de infraestructura.

Durante este período, el Ministerio de Transporte participó activamente en el Consejo Directivo del FIP, impulsando la consolidación de la gobernanza del Fondo, la aprobación de su presupuesto y la definición de lineamientos para la destinación de recursos. Como resultado de las decisiones adoptadas, se aprobó la destinación de \$260.000 millones para financiar proyectos del programa Caminos Comunitarios para la Paz Total (CCPT) a cargo del INVÍAS, así como la asignación de \$15.109 millones para el levantamiento de información predial, estudios técnicos, recaudo y desarrollo de la plataforma tecnológica requerida para

la implementación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) a cargo de la ANI. Adicionalmente, se aprobaron recursos por \$262.924 millones para proyectos de infraestructura férrea liderados por la ANI y las modificaciones al presupuesto del Fondo para la vigencia 2026.

Estos avances fortalecieron la operación del FIP como instrumento de financiación del sector transporte, consolidando su marco de gobernanza mediante la actualización de sus instrumentos de administración y la definición de criterios para la asignación de recursos, al tiempo que ampliaron las fuentes de financiación disponibles para proyectos estratégicos de infraestructura vial, férrea y para la implementación de la Contribución Nacional de Valorización.

5. Otros mecanismos de financiación y concurrencia de recursos

Durante el período comprendido entre junio de 2025 y junio de 2026, el Ministerio de Transporte fortaleció la estrategia de concurrencia de fuentes de financiación para el desarrollo de proyectos de infraestructura, promoviendo la articulación de diferentes instrumentos financieros con el propósito de ampliar la capacidad de inversión del sector y optimizar el uso de los recursos públicos.

En este contexto, se consolidó un esquema complementario entre el Sistema General de Regalías, el mecanismo de Obras por Impuestos, la Contribución Nacional de Valorización (CNV) y el Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FIP), permitiendo que proyectos estratégicos puedan estructurarse y financiarse mediante la combinación de distintas fuentes, de acuerdo con sus características, estado de madurez y necesidades de inversión. Esta articulación fortalece la sostenibilidad financiera de la infraestructura de transporte, reduce la dependencia de una única fuente de recursos y genera mayores oportunidades para la ejecución de proyectos de impacto regional y nacional.

De manera complementaria, el Ministerio continuó brindando asistencia técnica a las entidades territoriales para la estructuración y viabilización de proyectos susceptibles de ser financiados mediante estos instrumentos, promoviendo una mayor coordinación entre la Nación y los territorios y fortaleciendo la gestión integral de los mecanismos de financiación disponibles para el desarrollo de infraestructura.

VII. Fortalecimiento del vínculo con el ciudadano y presencia territorial

El Ministerio de Transporte fortaleció su presencia en los territorios mediante estrategias de diálogo, articulación institucional, asistencia técnica y participación comunitaria, orientadas a acercar la gestión pública a las necesidades de las regiones y promover la construcción conjunta de soluciones de movilidad e infraestructura. A través del acompañamiento

permanente a entidades territoriales, comunidades rurales, pueblos étnicos, organizaciones sociales y víctimas del conflicto armado, se consolidaron espacios de concertación y seguimiento que contribuyeron al fortalecimiento de la confianza ciudadana, la incorporación de enfoques diferenciales y territoriales, y la ejecución de proyectos que responden a las realidades y prioridades de cada territorio

1. Trabajo con regiones y entidades territoriales

Durante el periodo comprendido entre julio de 2025 y junio de 2026, el Ministerio de Transporte fortaleció su trabajo con departamentos, municipios y autoridades territoriales mediante estrategias de asistencia técnica, planificación vial y fortalecimiento institucional, orientadas a mejorar las capacidades de gestión de los territorios y promover una mejor articulación entre los niveles del orden nacional y territorial.

En este marco, los Planes Viales Municipales continuaron consolidándose como una herramienta fundamental para la planificación de la infraestructura vial local. Es así como durante la vigencia 2025, esta cartera Ministerial aprobó 39 Planes Viales Municipales (32 de los cuales pertenecen al periodo de reporte), que permitieron priorizar 1.778 corredores estratégicos (de los cuales 1312 corresponden al periodo de reporte), mientras que en el primer semestre de 2026 se avanzó en la aprobación de planes viales en 17 municipios adicionales con la priorización de 549 corredores y en la actualización de los planes viales departamentales de Huila y Bolívar. Asimismo, se brindó asistencia técnica a más de 346 municipios para fortalecer sus capacidades de planificación y gestión vial.

De manera complementaria, el Ministerio adelantó procesos de asistencia técnica en materia de categorización vial, acompañando a más de 100 municipios durante 2025 y a 63 municipios y tres departamentos durante el 2026. Estas acciones facilitaron la definición de competencias sobre la red vial y contribuyeron a orientar la gestión de inversiones en infraestructura. Como resultado de este proceso, se expidieron 14 resoluciones de categorización de la red vial, de competencia de las entidades correspondientes.

Igualmente, se consolidó una estrategia institucional de articulación social, comunitaria y territorial para fortalecer el diálogo, la concertación y la construcción conjunta con las comunidades, promoviendo una mayor apropiación social de los proyectos de infraestructura y fortaleciendo la coordinación entre el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS).

2. Participación ciudadana y diálogo social

1. Liderazgo nacional en la Política de Servicio a la Ciudadanía

Se consolidó el liderazgo en la implementación de la Política de Servicio a la Ciudadanía, alcanzando la máxima calificación (**100/100**) en el FURAG durante las vigencias 2024 y 2025, tras una evolución sostenida desde **90,3** en 2022 y **99,1** en 2023. Este resultado fortaleció la capacidad institucional para prestar servicios centrados en la ciudadanía y posicionó a la Entidad como referente nacional y sectorial en accesibilidad, experiencia ciudadana y gestión del servicio.

2. Gobernanza y articulación institucional

Se creó y consolidó el **Subcomité de Relacionamento Estado–Ciudadano** como instancia permanente de coordinación entre las entidades del Sector Transporte, fortaleciendo la implementación transversal de la Política de Servicio a la Ciudadanía. Este espacio permitió realizar seguimiento a indicadores, coordinar acciones conjuntas e impulsar estrategias de participación ciudadana, accesibilidad, lenguaje claro, experiencia ciudadana, fortalecimiento de canales de atención, entre otras acciones.

3. Relacionamento con la ciudadanía y participación territorial

Se fortaleció la presencia en el territorio mediante estrategias de acercamiento y participación ciudadana. La Feria de Trámites y Servicios "**Vida en Movimiento**" realizada a nivel nacional con el apoyo de las direcciones territoriales, inspecciones fluviales y entidades del sector registró más de **27.000 interacciones presenciales** y **15.000 visitas** al micrositio web. Asimismo, se realizaron **20 espacios de participación ciudadana** con la asistencia de más de **14.000 personas**, y la estrategia "**MinTransporte en el Cole**", junto con el Concurso Nacional de Murales, generó más de **2.300 interacciones** presenciales y digitales, ampliando el alcance institucional y promoviendo la apropiación de los temas del sector transporte.

4. Gestión de PQRSDF vencidas

Se logró una reducción histórica del rezago en la gestión de PQRSDF, alcanzando un **97 % de atención** sobre un total de más de **330.000 solicitudes** correspondientes a vigencias anteriores y la actual, con más de **320.000 solicitudes gestionadas**. Este resultado fortaleció el cumplimiento de los términos legales, la trazabilidad de las respuestas y los mecanismos de seguimiento, consolidando uno de los mejores desempeños institucionales en materia de atención a la ciudadanía.

5. Experiencia ciudadana, accesibilidad y lenguaje claro

Se consolidaron estrategias orientadas a mejorar la experiencia de la ciudadanía mediante la implementación de mecanismos de medición de la satisfacción y percepción, el fortalecimiento de acciones de accesibilidad y atención con enfoque diferencial, y la incorporación del lenguaje claro en los procesos de atención, contribuyendo a una prestación

del servicio más incluyente, comprensible y centrada en las necesidades de los grupos de valor.

6. Transformación tecnológica e innovación

Se realizó un fortalecimiento constante de las herramientas tecnológicas que soportan el modelo de atención **CRM institucional** y el **Portal de Radicación**. Estas acciones permitieron mejorar la eficiencia operativa, la trazabilidad de las interacciones y la disponibilidad de información para la toma de decisiones.

7. Planeación estratégica y fortalecimiento institucional

La Política de Servicio a la Ciudadanía se consolidó mediante la incorporación y seguimiento permanente en los instrumentos de planeación institucional, planes, proyectos, indicadores de gestión, Plan de Acción Institucional (PAI) y Programa de Transparencia y Ética Pública (PTEP). Esto fortaleció la capacidad institucional para planear, ejecutar y evaluar las estrategias de relacionamiento con la ciudadanía, garantizando la sostenibilidad de los resultados alcanzados.

Retos de la Política de Relacionamiento con la Ciudadanía

1. Sostenibilidad del modelo de atención y de los canales de servicio

Garantizar la continuidad de los canales de atención, la infraestructura tecnológica y la capacidad operativa necesarias para mantener la calidad, oportunidad y cobertura de los servicios prestados a la ciudadanía, asegurando la sostenibilidad del modelo de atención implementado por el Ministerio.

2. Consolidación de un modelo de atención omnicanal e interoperable

Avanzar en la integración de los canales de atención y de los sistemas de información institucionales y sectoriales para ofrecer una experiencia de servicio continua, reducir reprocesos, optimizar la trazabilidad de las interacciones y facilitar el acceso de la ciudadanía a los servicios del Ministerio.

3. Incorporación de inteligencia artificial, tecnologías emergentes y automatización

Implementar soluciones tecnológicas que permitan automatizar consultas frecuentes, optimizar la gestión de PQRSDF, fortalecer la transformación digital y reducir los tiempos de respuesta, garantizando siempre la supervisión humana y el cumplimiento de la normatividad aplicable.

4. Fortalecimiento del uso estratégico de los datos

Consolidar un modelo de analítica de datos que permita identificar tendencias, anticipar la demanda de los servicios, evaluar el desempeño de los canales de atención y orientar la toma de decisiones y las acciones de mejora con base en evidencia.

5. Evolución hacia un modelo de atención centrado en la experiencia ciudadana

Fortalecer el diseño y la prestación de los servicios a partir de las necesidades y expectativas de los grupos de valor, consolidando mecanismos permanentes para medir la satisfacción, la percepción y la experiencia ciudadana como insumo para la mejora continua.

6. Actualización del marco normativo del modelo de atención

Actualizar la Resolución 1245 de 2019 y armonizar los procedimientos institucionales con la evolución del modelo de atención, incorporando nuevos canales, procesos, responsabilidades y lineamientos que respondan a las necesidades actuales de la ciudadanía.

7. Fortalecimiento de la gobernanza de la Política de Servicio a la Ciudadanía

Continuar consolidando el Subcomité de Relacionamiento Estado–Ciudadano como instancia de articulación, seguimiento y toma de decisiones, promoviendo la implementación transversal de la Política de Servicio a la Ciudadanía en todas las entidades del Sector Transporte.

8. Accesibilidad, lenguaje claro y enfoque diferencial

Profundizar las estrategias orientadas a garantizar que los servicios sean más accesibles, comprensibles e incluyentes, eliminando barreras de acceso y fortaleciendo la atención diferencial para responder a las necesidades de todos los grupos de valor.

9. Gestión del conocimiento y fortalecimiento institucional

Consolidar mecanismos para documentar procesos, procedimientos, respuestas tipo, lecciones aprendidas y buenas prácticas, preservando el conocimiento institucional y facilitando la continuidad administrativa, la apropiación de la política y la mejora permanente de los procesos.

10. Innovación, participación y confianza ciudadana

Fortalecer la innovación en la prestación del servicio mediante estrategias de autoservicio, participación ciudadana y presencia territorial, promoviendo una atención más transparente, eficiente y cercana que contribuya a incrementar la confianza de la ciudadanía en la gestión institucional y a mantener el liderazgo del Ministerio en la Política de Servicio a la Ciudadanía.

3. Atención al ciudadano, transparencia y rendición de cuentas

Para el período comprendido entre julio de 2025 y mayo de 2026, el Ministerio de Transporte fortaleció su estrategia de Espacios de Participación Ciudadana (EPC) mediante la realización de mesas de trabajo, reuniones con comunidades, consultas públicas de proyectos normativos, encuentros regionales, ferias de atención al ciudadano, foros y espacios de diálogo sectorial, orientados a garantizar la participación incidente de la ciudadanía y de los diferentes grupos de valor en la formulación, implementación y seguimiento de las políticas, programas y proyectos del sector transporte. Estas actividades convocaron a comunidades étnicas, organizaciones sociales, gremios, empresas de transporte, autoridades territoriales, academia, transportadores y ciudadanía en general, abordando temas relacionados con infraestructura, transporte de carga, movilidad sostenible, transporte fluvial, seguridad vial, regulación normativa, seguimiento a compromisos territoriales y fortalecimiento de plataformas institucionales como el RNDC. Como resultado, durante el segundo semestre de 2025 se desarrollaron 45 espacios con la participación de 46.444 ciudadanos, mientras que entre enero y mayo de 2026 se realizaron 88 espacios que vincularon a 21.120 participantes, consolidando mecanismos de diálogo, consulta y concertación que contribuyen al fortalecimiento de la transparencia, la gobernanza y la construcción de políticas públicas más cercanas a las necesidades de los territorios

Fuente: información extraída de las matrices de seguimiento de espacios de participación ciudadana vigencia 2025 y 2026 publicadas en la web de la entidad link <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/7699/espacios-de-participacion-ciudadana/>

4. Gestión territorial de proyectos estratégicos

El Ministerio de Transporte impulsó la gestión territorial de proyectos estratégicos de infraestructura orientados al cierre de brechas de conectividad, la integración regional y el desarrollo de territorios con rezagos históricos en materia de acceso y movilidad. Estas acciones se apoyaron en mecanismos de financiación territorial y en el acompañamiento permanente a las entidades territoriales responsables de la ejecución de los proyectos.

En este contexto, el Fondo de Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina (FSSG), a través del cual se benefician los departamentos de Amazonas, Guainía, Guaviare, Norte de Santander, Vichada, Vaupés y San Andres, continuó consolidándose como un instrumento fundamental para financiar proyectos de infraestructura en estas ocho entidades territoriales, en el marco de lo establecido en la Ley 488 de 1998, los cuales presentan limitaciones estructurales de conectividad. En ese sentido, durante la vigencia 2025 se asignaron y transfirieron recursos por valor de \$35.629 millones a los departamentos beneficiarios, mientras que durante 2026 se adelantan las gestiones necesarias para transferir recursos por valor de \$20.824 millones adicionales.

Asimismo, se fortalecieron los procesos de evaluación y acompañamiento a proyectos territoriales, mediante la revisión y aprobación de 14 proyectos presentadas por las 8 gobernaciones durante 2025. Para la vigencia 2026 se recibieron 12 nuevos proyectos para ser evaluados, de los cuales 4 ya cuentan con aprobación técnica. Adicionalmente, en el marco del seguimiento a los recursos transferidos, en el marco de lo dispuesto en la resolución 1311 de 2018, se avanzó en el acompañamiento a las entidades beneficiarias de estos recursos, para el cierre de proyectos financiados en vigencias anteriores por un valor cercano a \$50.000 millones, contribuyendo a la eficiente ejecución de los recursos públicos y a la consolidación de inversiones estratégicas en los territorios.

VIII. Implementación del Acuerdo de Paz y transporte para la paz territorial

Este capítulo debería mantener una identidad propia, especialmente si el sector tiene avances asociados a conectividad territorial, vías terciarias, caminos comunitarios, municipios PDET o intervenciones orientadas a cerrar brechas históricas.

- Transporte e implementación del Acuerdo de Paz.
- Conectividad en territorios priorizados.
- Caminos Comunitarios para la Paz Total, desde su contribución a la paz territorial, la participación comunitaria y el cierre de brechas.
- Articulación con municipios PDET y territorios históricamente excluidos.

La infraestructura de transporte continúa siendo una herramienta fundamental para materializar los compromisos del Acuerdo Final de Paz y promover la integración de territorios históricamente afectados por el conflicto armado.

Plan Nacional de Vías para la Integración Regional – PNVIR.

El principal avance estuvo representado por la consolidación del Programa Nacional de Vías para la Integración Regional, respaldado mediante el CONPES 4161 de 2025.

A través de este instrumento quedaron aseguradas inversiones superiores a \$15 billones para el desarrollo de 22 proyectos estratégicos y más de 1.500 kilómetros de intervención en regiones priorizadas para la construcción de paz. Entre los proyectos más relevantes se encuentran la Transversal del Catatumbo, la vía San Francisco-Mocoa y las Vías del Chocó.

Priorización de la infraestructura vial

El Ministerio de Transporte continuó fortaleciendo los procesos de planificación de la infraestructura vial en los territorios priorizados para la implementación del Acuerdo Final de Paz. A través de la formulación y actualización de los Planes Viales Municipales, se promovió la priorización técnica de corredores estratégicos en municipios PDET, ZOMAC y zonas rurales con mayores rezagos de conectividad, contribuyendo a orientar las inversiones públicas, fortalecer las capacidades de planeación territorial y consolidar condiciones para la integración regional, el acceso a servicios y el desarrollo económico de las comunidades.

Infraestructura vial rural para la paz

Durante el periodo reportado se avanzó en la intervención de 1.234 kilómetros de vías terciarias, alcanzando una acumulada cuatrienal de 9.740 kilómetros mejorados para fortalecer la conectividad rural. Adicionalmente, se inventariaron 10.501 kilómetros de red vial terciaria en municipios PDET, fortaleciendo los procesos de planeación territorial y priorización de inversiones.

Caminos Comunitarios para la Paz Total

Uno de los principales instrumentos de participación comunitaria fue el programa Caminos Comunitarios para la Paz Total. Entre julio de 2025 y junio de 2026 se suscribieron 209 convenios solidarios. En el acumulado del cuatrienio se alcanzaron 2.390 convenios que permitieron intervenir 4.118 kilómetros de vías terciarias en 778 municipios de 31 departamentos, mediante obras de placas huella, alcantarillas, box culvert y muros de contención ejecutadas con participación directa de las comunidades.

Infraestructura fluvial para la integración territorial

La estrategia de paz territorial también incluyó el fortalecimiento del transporte fluvial. Durante el cuatrienio se construyeron, mejoraron o mantuvieron 69 muelles fluviales, de los cuales siete fueron entregados durante el periodo reportado. Estas intervenciones mejoraron la movilidad y el acceso a servicios para comunidades ubicadas en zonas de difícil acceso.

IX. Pueblos, comunidades étnicas, acuerdos sociales y cumplimiento de órdenes judiciales

El Ministerio fortaleció los mecanismos de concertación y cumplimiento de acuerdos con pueblos indígenas, comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras.

Cumplimiento consulta previa Plan Nacional de Desarrollo:

Mesa Permanente de Concertación (MPC): Se encuentran en ejecución dos convenios suscritos entre el INVÍAS y la ONIC:

- Convenio 4436 de 2024 por \$4.999 millones con avance del 70%, ejecutado en el departamento de La Guajira.
- Convenio 4446 de 2024 por \$9.221 millones con avance del 75%, ejecutado en el departamento de Casanare.

Adicionalmente, se proyectó la suscripción de seis nuevos convenios durante 2026 por aproximadamente \$21.554 millones.

Mesa Regional Amazónica- MRA: Se avanzó en la priorización de 13 proyectos de infraestructura en Amazonas, Guaviare, Guainía, Vaupés, Putumayo y Caquetá. Igualmente, se ejecuta un convenio con la OPIAC por \$680 millones para el mejoramiento de caminos ancestrales en Villa Garzón- Putumayo, con avance cercano al 70 %.

Comunidades NARP: Se destacan los hitos que se relacionan a continuación:

- 22 contratos suscritos con representantes de consejos comunitarios por \$89.561 millones para mejoramiento de infraestructura vial
- 9 contratos adicionales por \$40.592 millones en 2026.
- Identificación de 42 posibles intervenciones fluviales.
- Validación de 9 proyectos técnicamente viables.
- Siete jornadas de capacitación dirigidas a consejos comunitarios y organizaciones de base.

Acuerdos con organizaciones indígenas:

- **CRIC:** Se adelantan inversiones del cuatrienio por \$55.000 millones entre 2023 y 2026, destinadas al mejoramiento de infraestructura vial en territorios indígenas del Cauca, de los cuales se han apropiado \$15.000 millones para el periodo del reporte.
- **CRIDEC:** Se asignaron \$10.000 millones para intervenciones viales en resguardos indígenas de Caldas, distribuidos entre las vigencias 2025 y 2026, de los cuales se encuentran contratados los \$5.000 millones correspondientes a la vigencia 2025, los de la vigencia 2026 se encuentran en proceso.
- **CRIHU:** Se asignaron recursos por \$16.818 millones para la ejecución de convenios con resguardos indígenas del Huila. De los cuales fueron firmados en el mes de noviembre de 2025, convenios por valor de \$8.400 millones con las autoridades indígenas de esta comunidad.
- **Pastos y Quillasingas:** Se adelantó la ejecución de recursos por \$11.790 millones y se asignaron \$2.000 millones adicionales durante 2026 para infraestructura vial en resguardos indígenas de Nariño.

Acuerdo San Vicente del Caguán: Se continuó la implementación de los acuerdos suscritos con las comunidades de San Vicente del Caguán para la construcción del corredor entre el casco urbano y el centro poblado Las Delicias. Durante el periodo se reiniciaron actividades de construcción luego de superar suspensiones ocasionadas por factores climáticos y de orden público, avanzando en la ejecución de la primera fase del proyecto correspondiente a 3.7 km.

5. Enfoque diferencial, territorial y étnico en la infraestructura de transporte

El enfoque diferencial y étnico constituyó un elemento transversal de la política sectorial durante el periodo reportado.

Incorporación del enfoque étnico en la planeación sectorial: Se formuló el documento de lineamientos para incorporar el enfoque étnico en el Programa Nacional de Vías para la Integración Regional (PNVIR), producto de los ejercicios de concertación adelantados con la Instancia Especial de Alto Nivel con Pueblos Étnicos (IEANPE).

Asimismo, en los Planes Viales Municipales se incorporó el capítulo étnico, lo que permitió evidenciar la identificación de 353 caminos o senderos peatonales, en 39 planes viales.

Sentencia T-302 de 2017 – Pueblo Wayuu: El Ministerio de Transporte como coordinador el Comité Técnico de Movilidad en el marco del MESEPP, continuó liderando los procesos para dar cumplimiento a las órdenes impartidas por la Corte Constitucional, en atención a la Sentencia T-302 de 2017 - Guajira. Dentro de los avances más relevantes se destacan:

1. Plan de Acción Provisional

- El Ministerio de Transporte Coordinó la Sesión de 18 Comités Técnicos de Movilidad, a través de los cuales se realizó el seguimiento al cumplimiento del Plan de Acción Provisional, los requerimientos de la Corte Constitucional y la construcción del Plan Estructural de Acción, entre otros.
- Se Gestionaron 38 permisos de Ocupación de Cauce ante Corpoguajira
- Seguimiento a la Intervención de 30 tramos viales priorizados.
- Inversión de \$34.300 millones mediante el contrato INVÍAS- FINDETER - EJERCITO.
- En ejecución \$84.000 millones (Contratación e Obra Pública) para para el mejoramiento de vías priorizadas por las comunidades Wayuu.
- Formulación del Manual de Funcionamiento, en proceso de aprobación del MESEPP.

2. Plan de Acción Estructural

- Formulación de la propuesta del Plan Estructural de Acción, remitido a Consejería Presidencial para las Regiones, el cual cuenta con las siguientes actividades a cargo del Comité Técnico de Movilidad:

Acción 1: Mejorar la infraestructura vial regional (vías secundarias y terciarias); Entidades Responsables: Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, Ministerio del Interior, Gobernación de La Guajira, Alcaldía de Manaure, Alcaldía de Uribia, Alcaldía de Riohacha, Alcaldía de Maicao.

Acción 2: Realizar mantenimiento Periódico de la infraestructura vial regional (vías secundarias y terciarias); Entidades Responsables: INVÍAS y Ministerio del Interior.

Acción 3: Realizar mantenimiento rutinario de la infraestructura vial regional (vías secundarias y terciarias); Entidades Responsables: Gobernación de la Guajira, Alcaldía de Manaure, Alcaldía de Uribia, Alcaldía de Riohacha, Alcaldía de Maicao, Ministerio de Hacienda.

Acción 4: Habilitar servicios aeroportuarios para la operación pública en la alta Guajira; Entidades Responsables: Ministerio de Transporte, Ministerio del Interior, Ministerio de Defensa.

Acción 5: Análisis de viabilidad de una infraestructura portuaria en el municipio de Uribia La Guajira; Entidades Responsables: Ministerio de Transporte, Municipio de Uribia.

- Incorporación de acciones en el CONPES 4161 de 2025 con horizonte de ejecución hasta 2035.

Proyecto piloto de turismo comunitario Wayúu: Se avanzó en la posible habilitación de la ruta aérea Puerto Bolívar para fortalecer procesos de turismo comunitario liderados por comunidades Wayúu de la Alta Guajira. La iniciativa permitió articular acciones entre Aerocivil, SATENA, Ministerio del Interior, FONTUR, SENA, Artesanías de Colombia, ADR e INVÍAS, logrando acuerdos con las comunidades para la implementación de un modelo de desarrollo económico basado en conectividad aérea y turismo comunitario.

Buenaventura: infraestructura con enfoque étnico y territorial: En cumplimiento de los acuerdos del Paro Cívico de Buenaventura de 2017, se registraron avances significativos en:

- Estudios y diseños para ocho embarcaderos de cabotaje.
- Desarrollo del Plan Integral de Movilidad Sostenible y Segura.
- Formalización del transporte marítimo-fluvial.
- 2 Dragados de mantenimiento del canal de acceso al puerto de Buenaventura.
- Investigación ambiental asociada al dragado por \$4.282 millones.
- Consultoría para la Rehabilitación de la Av. Simón Bolívar.
- Consolidación de procesos participativos para la gobernanza de la infraestructura acuática.

• **Paro Cívico del Chocó:** Se registraron avances en los compromisos derivados del Paro Cívico del Chocó. Entre los logros más significativos se encuentran el avance en la pavimentación de corredores estratégicos Quibdó-Medellín y Quibdó-Pereira con avances promedio del 63%; la apropiación de \$363.255 millones para puntos críticos; la inversión de \$74.051 millones en la vía Ánimas-Nuquí con avance del 68,48%; la intervención de 12 vías regionales y el aeroportuario de Bahía Solano por \$377.019 millones, en ejecución.

Bloqueos de la Vía de Acceso al Puerto de Aguadulce: En el marco del diálogo y la articulación institucional con el Consejo Comunitario de Villa Stella, localizado en la vía en comento del Distrito de Buenaventura, se establecieron 12 compromisos interinstitucionales para atender las necesidades relacionadas con la vía de acceso al Puerto de Aguadulce. Como resultado de este proceso el Ministerio de Transporte ha liderado y articulado con las entidades del orden nacional, territorial y concesión portuaria, las gestiones que permitan avanzar en el cumplimiento de los acuerdos. En ese sentido se registran avances significativos así:

- Intervención de puntos críticos en el centro poblado de Villa Stella por parte de la Sociedad Portuaria de Aguadulce.
- Implementación de un gestor de movilidad en el sector de El Gallinero para mitigar las afectaciones derivadas de la operación portuaria.

- Estructuración de un convenio entre el INVÍAS y la Gobernación del Valle del Cauca para la inversión de \$3.000 millones en actividades de mantenimiento correctivo entre los kilómetros 0 y 7 de la vía de acceso al Puerto de Aguadulce.
- Gestión de recursos por \$20.000 millones en el Plan Operativo Anual de Inversiones (POAI) 2027 del INVÍAS para la rehabilitación del corredor entre los kilómetros 0 y 21 de la vía de acceso al Puerto de Aguadulce.
- Fortalecimiento de las condiciones de conectividad, movilidad y acceso para una comunidad afrocolombiana ubicada en el área de influencia de uno de los principales corredores logísticos del Pacífico colombiano.

X. Conclusiones y retos del sector transporte

Este capítulo presenta el balance de cierre del periodo junio de 2025–junio de 2026, integrando los principales logros, las limitaciones identificadas, los asuntos pendientes y las recomendaciones para asegurar la continuidad de las políticas, proyectos e instrumentos del sector transporte. Las conclusiones deben interpretarse con base en las fechas de corte y las fuentes señaladas en cada apartado, diferenciando los resultados ejecutados, los avances en curso, las proyecciones y los hechos posteriores al 30 de junio de 2026.

1. Adopción de una hoja de ruta sectorial frente al cambio climático. Como hecho posterior al corte del informe, el 9 de julio de 2026 se adoptó el Plan Integral de Gestión del Cambio Climático del Sector Transporte (PIGCCS), mediante la Resolución 20263040026525. Este instrumento establece la hoja de ruta sectorial para avanzar hacia el carbono neutralidad y consolidar un sistema de transporte sostenible, resiliente y bajo en emisiones.
2. Crecimiento sostenido de la movilidad eléctrica. Durante 2025 se registraron 254.205 vehículos, de los cuales los vehículos eléctricos representaron el 7,7 % de las ventas. Este resultado evidencia un crecimiento significativo frente a 2021 y años anteriores, cuando su participación en las ventas anuales era inferior al 0,4 %, y confirma una tendencia favorable hacia la adopción de tecnologías de cero y bajas emisiones.
3. Avance en la electrificación del transporte de carga. Se inició la Fase I del piloto “Ruta E” en el corredor estratégico Bogotá–Cartagena, orientado al desarrollo de infraestructura de carga eléctrica para vehículos de carga pesada de más de 3,5 toneladas. La iniciativa contribuye a la transición energética y a la descarbonización de un segmento que genera aproximadamente el 44 % de las emisiones del transporte carretero, con una proyección de 50 vehículos eléctricos en operación para 2026 y cerca de 1.000 para 2035.
4. Fortalecimiento de la gestión de mercancías peligrosas. Se desarrolló el Portal Estadístico de Mercancías Peligrosas para el modo carretero, como herramienta para mejorar la disponibilidad, consulta y análisis de información estratégica relacionada con su movilización en el territorio nacional.
5. Generación de instrumentos técnicos especializados. Se elaboraron y publicaron dos cartillas técnicas dirigidas a los actores de la cadena de transporte de mercancías

peligrosas, con el propósito de fortalecer el conocimiento de los requisitos, responsabilidades y buenas prácticas aplicables a esta actividad.

6. Incorporación de estándares de sostenibilidad y derechos humanos. La expedición del Decreto 552 de 2026 fortaleció la inclusión de estándares de debida diligencia, sostenibilidad y respeto por los derechos humanos en el sector transporte, consolidando al Ministerio como referente en la integración de estos enfoques en la gestión pública sectorial.
7. Recuperación de la gobernanza de proyectos férreos regionales. El periodo evaluado representa un hito en la consolidación de la infraestructura férrea y la conectividad regional, al recuperar la gobernanza y destrabar proyectos estratégicos que presentaban rezagos contractuales y administrativos prolongados, entre ellos el Regiotram de Occidente.
8. Avances en la estructuración de trenes regionales. La suscripción del convenio de cofinanciación del Tren de Zipaquirá y la formulación técnica y financiera del Tren Regional Caribe, con la correspondiente obtención del código BPIN, constituyen avances significativos en la consolidación de la red férrea regional. Asimismo, se definió una hoja de ruta técnica para el Tren de Cercanías del Valle, cuya materialización dependerá del fortalecimiento de las capacidades fiscales de las entidades territoriales involucradas.
9. Liderazgo en la transición energética del transporte público. La gestión desarrollada marca un precedente al avanzar de la formulación de políticas hacia la asignación de recursos y la adopción de instrumentos vinculantes para la electromovilidad. Entre los principales resultados se encuentra el cierre y la suscripción del convenio de cofinanciación para la provisión de 269 buses eléctricos destinados a los sistemas de TransMilenio y Soacha, luego de la obtención de los avales del CONFIS y del CONPES.
10. Estructuración del Programa Nacional de Electrificación del Transporte Público. Se avanzó en la creación del Programa Nacional de Electrificación del Transporte Público (PNETP), el cual cuenta con código BPIN y declaratoria como Proyecto de Interés Nacional y Estratégico (PINE). El programa busca acelerar el ascenso tecnológico de los sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación, mediante la incorporación progresiva de flota de cero emisiones e infraestructura de recarga.
11. Proyección nacional de la electrificación del transporte público. El PNETP contempla un horizonte de ejecución entre 2026 y 2043, la implementación aproximada de 2.940 buses eléctricos en 16 ciudades priorizadas y una inversión estimada cercana a \$4,44 billones. Esta iniciativa constituye una apuesta estructural para reducir emisiones, mejorar la calidad del aire y modernizar los sistemas de transporte público del país.
12. Aseguramiento de recursos para la implementación del PNETP. Para la vigencia 2026, el programa cuenta con recursos asegurados por \$20.000 millones, destinados a iniciar su estructuración técnica, financiera y jurídica. Para 2027 se proyecta una inversión cercana a \$68.000 millones, orientada a la estructuración de los proyectos de electrificación en las 16 ciudades priorizadas, incluidos los estudios técnicos, jurídicos, financieros y de demanda necesarios para viabilizar la provisión centralizada de flota de cero emisiones e infraestructura de recarga entre 2028 y 2043.
13. Fortalecimiento de la sostenibilidad fiscal y operativa de los sistemas. Frente a los desafíos asociados con la transición entre la construcción de infraestructura y la

entrada en operación de los sistemas, la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) implementó una estrategia de responsabilidad fiscal que permitió reprogramar más de \$200.000 millones en aportes nacionales no ejecutados y suscribir otrosíes en diferentes ciudades intermedias.

14. Consolidación de una nueva gobernanza Nación-territorio. La realización del Taller Nacional de Convenios de Cofinanciación y la construcción conjunta del Memorando de Entendimiento Operativo Nación-Territorios contribuyeron a institucionalizar un modelo de gobernanza sectorial enfocado en la sostenibilidad operativa, financiera e institucional de los sistemas de transporte público en el largo plazo.
15. Fortalecimiento del marco regulatorio para la movilidad sostenible. Se desarrolló una agenda regulatoria de alto impacto, que incluye las directrices de apoyo nacional a la sostenibilidad establecidas mediante la Resolución 20253040049615 de 2025, la actualización de los criterios de cofinanciación, la definición del estándar nacional para los Sistemas de Recaudo Centralizado y los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), así como las reglas aplicables a la subcuenta de electrificación del FOPAT.
16. Modernización de los sistemas de información sectorial. La reestructuración de la plataforma Sisetu permitirá dotar al Ministerio de Transporte de una herramienta robusta para la analítica, el seguimiento y el monitoreo operacional, ambiental y financiero de los sistemas de transporte público.
17. Acompañamiento técnico a proyectos territoriales. Se consolidó un balance técnico positivo en la asistencia a las regiones, reflejado en el avance del 80 % en la estructuración del Cable Aéreo de Soacha y en el acompañamiento especializado a sistemas de transporte en Tunja y Providencia. Estas acciones buscan garantizar que las soluciones propuestas respondan a las condiciones topográficas, territoriales y operacionales de cada región.
18. Gestión técnica y financiera de proyectos estratégicos. La recomposición de más de \$69.000 millones para las fachadas asociadas a la Primera Línea del Metro de Bogotá evidencia la capacidad institucional para realizar ajustes técnicos y financieros que favorezcan la integración urbana, la protección del patrimonio y la adecuada ejecución de proyectos estratégicos de movilidad.
19. Fortalecimiento de la inspección, vigilancia y control. La Superintendencia de Transporte avanzó en la consolidación de una gestión más cercana a los territorios, orientada al acompañamiento de los vigilados, la prevención de incumplimientos y la protección de los derechos de las personas usuarias. Estos resultados se reflejan en una mayor presencia regional, el desarrollo de acciones de promoción y prevención y un seguimiento más efectivo a la prestación de los servicios de transporte.
20. Mejoramiento de la capacidad institucional de supervisión. La entidad adelantó actuaciones administrativas, medidas de seguimiento, procesos de control y acciones de articulación interinstitucional para atender situaciones relevantes en los diferentes modos de transporte. De igual manera, avanzó en la incorporación de nuevos vigilados, la gestión de información estratégica y el fortalecimiento de las herramientas tecnológicas que apoyan la supervisión y la toma de decisiones.
21. Reposicionamiento del modo ferroviario en la agenda pública. Durante el periodo 2025–2026, el Ministerio de Transporte, a través del Despacho de la ministra y del Grupo Férreo, orientó su gestión a reposicionar el transporte ferroviario en la agenda pública nacional, mediante acciones de estructuración técnica, fortalecimiento

- institucional, articulación sectorial y construcción de una narrativa estratégica sobre su importancia para el desarrollo del país.
22. Avance en la formulación de la política ferroviaria. Entre las principales apuestas se destaca la estructuración del documento CONPES de política ferroviaria como eje articulador de la acción pública sectorial. Este proceso estuvo acompañado de una estrategia institucional de alto nivel para posicionar la política y fortalecer su articulación con espacios de discusión y visibilidad nacional.
 23. Creación de espacios de construcción colectiva. Se avanzó en la organización del Congreso Ferroviario Nacional, concebido como un espacio de construcción participativa de política pública y de intercambio técnico, con la participación de la academia, el sector público, la cooperación internacional y los actores territoriales.
 24. Fortalecimiento de la memoria y la apropiación social del ferrocarril. Se promovió una narrativa sectorial más amplia mediante la incorporación de componentes de memoria histórica, patrimonio y apropiación social. Esta estrategia incluyó la estructuración de productos audiovisuales, exposiciones patrimoniales, visitas territoriales y acciones articuladas con el Ministerio de Cultura, la academia y las entidades del sector.
 25. Construcción de un marco técnico ferroviario unificado. Se avanzó en la formulación de lineamientos normativos, la definición de parámetros de diseño y la estructuración de instrumentos como el Manual Técnico Ferroviario. Estos resultados representan un avance significativo frente a la ausencia histórica de un marco técnico y regulatorio unificado para el desarrollo del modo ferroviario en Colombia.
 26. Fortalecimiento de la institucionalidad ferroviaria. La creación del Grupo Férreo en el Despacho de la ministra, la consolidación de una hoja de ruta sectorial y la activación de espacios permanentes de coordinación con la ANI, el INVÍAS, la UPIT y el DNP permitieron fortalecer la capacidad institucional para orientar y articular los proyectos ferroviarios del país.
 27. Articulación con la academia, los territorios y la cooperación internacional. El modo ferroviario adquirió mayor visibilidad mediante eventos estratégicos, acciones de comunicación y espacios de articulación con actores académicos y territoriales. Paralelamente, se avanzó en la gestión de cooperación con organismos multilaterales y Gobiernos como los de España, China y Reino Unido, con el propósito de fortalecer las capacidades técnicas, regulatorias y de planificación del sector.
 28. Incorporación de nuevos enfoques de planificación ferroviaria. La cooperación y el intercambio técnico permitieron introducir discusiones relacionadas con el ordenamiento territorial, la captura de valor, la integración urbano-regional y el desarrollo productivo asociado con los sistemas férreos, ampliando el enfoque tradicional de infraestructura hacia una visión integral de desarrollo territorial.

En conjunto, los avances alcanzados durante el periodo reflejan una gestión orientada a la transformación estructural del sector transporte, mediante la consolidación de instrumentos de política pública, la recuperación de proyectos estratégicos, la transición hacia tecnologías limpias, el fortalecimiento de la capacidad institucional y la articulación efectiva entre la Nación, los territorios y los actores sectoriales. No obstante, la continuidad y sostenibilidad de estas iniciativas requerirá asegurar los recursos financieros, fortalecer las capacidades técnicas e institucionales y mantener una coordinación permanente que permita materializar los resultados previstos en el mediano y largo ~~pla~~

