



Libertad y Orden

MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

DECRETO

()

Por el cual se adiciona el Capítulo 16 al Título 7 de la Parte 6 del Libro 2 del Decreto 1068 de 2015, Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, para establecer las reglas y condiciones para la creación de una línea de crédito con tasa compensada de la Financiera de Desarrollo Territorial S.A.-Findeter destinada a financiar la movilidad dirigida al bienestar social

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA

En uso de sus atribuciones constitucionales, y en especial las previstas en el numeral 25 del artículo 189 de la Constitución Política, y en desarrollo del literal k) del numeral 1º y del párrafo del literal b) del numeral 3º del artículo 270 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, y

CONSIDERANDO

Que el Gobierno nacional expidió el Decreto 1068 de 2015, Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, para compilar y racionalizar las normas de carácter reglamentario que rigen el sector y contar con instrumentos jurídicos únicos.

Que el numeral 2º del artículo 268 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero establece que el objeto social de la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. -Findeter "(...) *consiste en la promoción del desarrollo regional y urbano, mediante la financiación y la asesoría en lo referente a diseño, ejecución y administración de proyectos o programas de inversión (...)*".

Que el literal k) del numeral 1º del artículo 270 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero permite a la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. -Findeter realizar operaciones de crédito directo de manera excepcional y con previa verificación por parte de la Superintendencia Financiera de Colombia, de los sistemas integrales de gestión de riesgos implementados, en las condiciones allí previstas, así: "*Otorgar excepcionalmente, previa verificación de la Superintendencia Financiera de Colombia del cumplimiento de los requerimientos para la administración y gestión de los sistemas integrales de gestión de riesgos, créditos directos con tasa compensada y/o créditos sindicados con entidades de derecho internacional público dirigidos a financiar proyectos de inversión en los sectores elegibles, los cuales se otorgarán prioritariamente a los municipios de categoría 4, 5 y 6 y departamentos de categoría 2, 3 y 4 y distritos (...)*".

Continuación del Decreto "Por el cual se adiciona el Capítulo 16 al Título 7 de la Parte 6 del Libro 2 del Decreto 1068 de 2015, Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, para establecer las reglas y condiciones para la creación de una línea de crédito con tasa compensada de la Financiera de Desarrollo Territorial S.A.- FINDETER destinada a financiar la movilidad dirigida al Bienestar Social"

Que la línea de crédito directo implementada por la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. -Findeter a través del presente decreto, corresponde a una excepción a sus operaciones generales de crédito de redescuento y en la misma aplicará los sistemas integrales que tiene implementados para la administración y gestión de los riesgos de las operaciones de crédito directo en los términos del literal k) del numeral 1º del artículo 270 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.

Que el literal g) del numeral 1º del artículo 270 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, autoriza a la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. -Findeter para "*Redescontar créditos a entidades públicas del orden nacional, a entidades de derecho privado, patrimonios autónomos y personas jurídicas de derecho internacional público, siempre y cuando dichos recursos se utilicen en las actividades definidas en el numeral 2 del artículo 268 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (...)*".

Que el párrafo del literal b) del numeral 3º del artículo 270 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero faculta al Gobierno nacional para "*(...) autorizar a la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. -Findeter, para crear líneas de crédito con tasa compensada, incluidas líneas dirigidas a promover el microcrédito, siempre y cuando los recursos equivalentes al monto del subsidio provengan de la Nación, entidades públicas, entidades territoriales o entidades privadas, previa aprobación y reglamentación de su Junta Directiva.*

Para el efecto, se requerirá que previamente se hayan incluido en el presupuesto nacional partidas equivalentes al monto del subsidio o que se garantice el aporte de los recursos necesarios para compensar la tasa."

Que acorde con lo expuesto en los considerandos anteriores, las operaciones de crédito de la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. -Findeter se efectúan a través del sistema de redescuento o de crédito directo cuando la ley expresamente lo autoriza.

Que para el Estado colombiano, el sector transporte es de vital importancia en el desarrollo sostenible del país, debido a que la mayoría de los proyectos que se adelantan tienen un amplio beneficio social y económico —sin dejar a un lado los ambientales, en algunos casos— para las comunidades presentes en sus áreas de influencia.

Que en diciembre de 2015, Colombia ratificó el acuerdo legalmente vinculante emanado de la vigésimo primera Conferencia de las Partes (COP 21) de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC), en la cual se definieron tres grandes categorías de acción: reducción de emisiones, adaptación a los efectos del cambio climático y financiación de los ajustes necesarios para alcanzarlo. Así mismo, con el ingreso del país a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), se tienen compromisos orientados al desarrollo sostenible en el marco del Comité de Política Ambiental.

Que la línea de crédito para la movilidad dirigida al bienestar social se establece con el propósito de financiar proyectos relacionados con la red vial, el transporte por carretera, marítimo, férreo y aéreo, la promoción de soluciones multimodales e intermodales, desarrollo de proyectos orientados hacia una movilidad sostenible, renovación de flota vehicular, mejoramiento de vías terciarias e inversión en infraestructura de apoyo a la

Continuación del Decreto "Por el cual se adiciona el Capítulo 16 al Título 7 de la Parte 6 del Libro 2 del Decreto 1068 de 2015, Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, para establecer las reglas y condiciones para la creación de una línea de crédito con tasa compensada de la Financiera de Desarrollo Territorial S.A.- FINDETER destinada a financiar la movilidad dirigida al Bienestar Social"

movilidad a través de la irrigación de recursos de crédito, con subsidios a la tasa de interés, lo cual genera una valiosa oportunidad para impulsar el progreso y la transformación del país. Estas acciones estratégicas no solo fomentan la competitividad y conectividad, sino que también ofrecen ventajas significativas en los ámbitos ambiental, económico y social, consolidando a Colombia como un referente en la promoción de la movilidad sostenible.

Que el Plan Nacional de Desarrollo "*Colombia Potencia Mundial de la Vida*", adoptado a través de la Ley 2294 de 2023, está compuesto por cinco ejes transformacionales, de los cuales con la línea de crédito con tasa compensada se contribuiría con la materialización de los ejes transformacionales 3, 4 y 5 y con sus catalizadores.

Que la Junta Directiva de la Financiera de Desarrollo Territorial S.A.- Findeter, en sesión realizada el veintiocho (28) de marzo de 2023, como consta en el acta No. 410, aprobó la creación de la línea de crédito con tasa compensada destinada a financiar la movilidad dirigida al Bienestar Social hasta por un monto de quinientos mil millones de pesos moneda corriente (\$500.000.000.000 M/Cte.) y con plazo para su utilización comprendido entre la entrada en vigencia del presente decreto y hasta el agotamiento de los recursos destinados a la línea; posteriormente el veintisiete (27) de agosto de 2024, como consta en el acta No. 431, el citado órgano de dirección aprobó la propuesta para disminuir la tasa de interés prevista para la línea de crédito con tasa compensada objeto del presente decreto, con la finalidad de ajustarla a las condiciones mercado, teniendo en cuenta la tendencia a la baja de las mismas que ha adoptado el Banco de la República, especialmente para sectores foco de la política pública.

Que para la vigencia fiscal 2024, se cuenta con una apropiación presupuestal para la compensación de la tasa, de conformidad con lo establecido en el Decreto No. 2295 del 29 diciembre de 2023, por el cual se liquidó el Presupuesto General de la Nación para dicha vigencia, donde se asignaron recursos por el orden de cuatrocientos noventa y seis mil ciento treinta y ocho millones de pesos (\$496.138.000.000) por concepto de "*Aportes a Findeter – subsidios para operaciones de crédito en los usos autorizados parágrafo único numeral 3 art. 270 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero*". Para la vigencia 2025 se han considerado recursos a ser incluidos en el Presupuesto General de la Nación, dentro de los cuales está incluido el monto de la compensación de la tasa de la línea de crédito que se crea mediante el presente decreto y para las vigencias siguientes, deberán ser considerados los respectivos recursos en la programación presupuestal para ser incluidas en las apropiaciones correspondientes en el Presupuesto General de la Nación.

Que en cumplimiento de los artículos 3 y 8 de la Ley 1437 de 2011 y de lo dispuesto por el Decreto 1081 de 2015, modificado por los Decretos 270 de 2017 y 1273 de 2020, el proyecto de Decreto fue publicado en el sitio web del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

En virtud de lo expuesto,

Continuación del Decreto "Por el cual se adiciona el Capítulo 16 al Título 7 de la Parte 6 del Libro 2 del Decreto 1068 de 2015, Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, para establecer las reglas y condiciones para la creación de una línea de crédito con tasa compensada de la Financiera de Desarrollo Territorial S.A.- FINDETER destinada a financiar la movilidad dirigida al Bienestar Social"

DECRETA

Artículo 1. Adición del Capítulo 16 al Título 7 de la Parte 6 del Libro 2 del Decreto 1068 de 2015, Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público. Adiciónese el Capítulo 16 al Título 7 de la Parte 6 del Libro 2 del Decreto 1068 de 2015, así:

“CAPÍTULO 16

LÍNEA DE CRÉDITO CON TASA COMPENSADA DE LA FINANCIERA DE DESARROLLO TERRITORIAL S.A.- FINDETER DESTINADA A FINANCIAR LA MOVILIDAD DIRIGIDA AL BIENESTAR SOCIAL

Artículo 2.6.7.16.1. Objeto. El presente capítulo establece las reglas y condiciones bajo las cuales se autoriza a la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. -Findeter para crear una línea de crédito con tasa compensada destinada a financiar la movilidad dirigida al Bienestar Social, con el propósito de financiar proyectos y actividades relacionadas con la red vial, el transporte por carretera, marítimo, férreo y aéreo, la promoción de soluciones multimodales e intermodales, desarrollo de proyectos orientados hacia una movilidad sostenible, renovación de flota vehicular, mejoramiento de vías terciarias e inversión en infraestructura de apoyo a la movilidad.

Artículo 2.6.7.16.2. Vigencia y monto de la línea de crédito con tasa compensada destinada a promover el fortalecimiento institucional. La aprobación de las operaciones realizadas bajo la línea de crédito con tasa compensada de las que trata el presente Capítulo se podrá otorgar hasta por un monto de quinientos mil millones de pesos moneda corriente (\$500.000.000.000 M/Cte.), de acuerdo con las disponibilidades presupuestales. Para todos los efectos, las operaciones de crédito de que trata el presente Capítulo se podrán otorgar únicamente durante el período comprendido entre la entrada en vigencia del presente decreto y hasta el agotamiento de los recursos destinados a la línea.

Artículo 2.6.7.16.3. Disponibilidad de recursos. La compensación de la tasa de interés de la línea de crédito de redescuento con tasa compensada de que trata el presente Capítulo, se efectuará con cargo a las apropiaciones presupuestales establecidas en el Decreto No. 2295 del 29 de diciembre de 2023, por el cual se liquidó el Presupuesto General de la Nación para la vigencia fiscal de 2024, donde se asignaron recursos por el orden de cuatrocientos noventa y seis mil ciento treinta y ocho millones de pesos (\$496.138.000.000) por concepto de "Aportes a Findeter - subsidios para operaciones de crédito en los usos autorizados parágrafo único numeral 3 art. 270 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero".

Para la vigencia 2025 se han considerado recursos por valor de seiscientos cincuenta y siete mil ciento noventa y dos millones trescientos cuarenta y tres mil trescientos cuarenta pesos moneda corriente (\$657.192.343.340 M/Cte.) para ser incluidos en el Presupuesto General de la Nación por concepto de "Aportes a Findeter -subsidios para operaciones de crédito en los usos autorizados parágrafo único numeral 3 art 270 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero", de los cuales se utilizará proporcionalmente el monto correspondiente para compensar la tasa de interés de los desembolsos que se generen en esta vigencia.

Continuación del Decreto "Por el cual se adiciona el Capítulo 16 al Título 7 de la Parte 6 del Libro 2 del Decreto 1068 de 2015, Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, para establecer las reglas y condiciones para la creación de una línea de crédito con tasa compensada de la Financiera de Desarrollo Territorial S.A.- FINDETER destinada a financiar la movilidad dirigida al Bienestar Social"

Para las vigencias siguientes deberán ser considerados los respectivos recursos en la programación presupuestal para ser incluidos en las apropiaciones del Presupuesto General de la Nación.

Artículo 2.6.7.16.4. Condiciones financieras de la línea de crédito. La línea de crédito con tasa compensada de que trata el presente Capítulo tendrá las siguientes condiciones financieras:

Monto de la Línea	Hasta quinientos mil millones de pesos (\$500.000.000.000 M/Cte.)
Beneficiarios	Para redescuento: Entidades del sector público y privado, entidades descentralizadas y todas las demás que autorice la ley. Para crédito directo: Departamentos, distritos y municipios y los demás que la norma autorice.
Uso	Inversión y capital de trabajo
Tasa de Interés	Redescuento: Desde IBR – 2% M.V. y sus equivalentes en T.V. y S.M. Crédito directo: Para entidades territoriales categoría especial, 1 y 2: Desde IBR + 0,5% M.V. y sus equivalentes en T.V. y S.V. Para entidades territoriales categoría 3, 4, 5 y 6: Desde IBR + 0% M.V. y sus equivalentes en T.V. y S.V.
Plazo	Hasta 12 años con hasta 2 años de gracia a capital
Vigencia	Hasta agotar recursos

Artículo 2.6.7.16.5. Beneficiarios de la línea de crédito con tasa compensada destinada a promover el fortalecimiento institucional. Podrán ser beneficiarios de la línea de crédito con tasa compensada de que trata el presente Capítulo:

- a) Para redescuento: Entidades del sector público y privado, entidades descentralizadas y todas las demás que autorice la ley, y
- b) Para crédito directo: Departamentos, distritos y municipios y los demás que la norma autorice.

Continuación del Decreto "Por el cual se adiciona el Capítulo 16 al Título 7 de la Parte 6 del Libro 2 del Decreto 1068 de 2015, Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, para establecer las reglas y condiciones para la creación de una línea de crédito con tasa compensada de la Financiera de Desarrollo Territorial S.A.- FINDETER destinada a financiar la movilidad dirigida al Bienestar Social"

Artículo 2. Vigencia. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial y adiciona el Capítulo 16 al Título 7 de la Parte 6 del Libro 2 del Decreto 1068 de 2015, Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado a los

EL MINISTRO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

RICARDO BONILLA GONZÁLEZ

LA MINISTRA DE TRANSPORTE

MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO

Código: Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha: 14/08/2024

Versión: 3

Página: 1 de 39

Entidad originadora:	<i>Financiera de Desarrollo Territorial S.A. - FINDETER</i>
Fecha (dd/mm/aa):	<i>05-11-2024</i>
Proyecto de Decreto/Resolución:	<i>Por el cual se adiciona el Capítulo 16 al Título 7 de la Parte 6 del Libro 2 del Decreto 1068 de 2015, Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, para establecer las reglas y condiciones para la creación de una línea de crédito con tasa compensada de la Financiera de Desarrollo Territorial S.A.- Findeter destinada a financiar la movilidad dirigida al bienestar social</i>

1. ANTECEDENTES Y RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA QUE JUSTIFICAN SU EXPEDICIÓN.

1.1. ANTECEDENTES

1.1.1 Creación de la línea

En la sesión de Junta Directiva número 410 del 28 de marzo de 2023, se aprobó la creación de la línea de crédito denominada "Movilidad para el Bienestar Social" con el propósito de financiar proyectos y actividades relacionadas con la red vial, el transporte por carretera, marítimo, férreo y aéreo, soluciones multimodales e intermodales y proyectos de desarrollo orientados al transporte sostenible. Sin embargo, pese a esta aprobación, en el año 2023 no se implementó la línea de crédito debido a la necesaria redistribución de los recursos apropiados en el Presupuesto General de la Nación para la compensación de la tasa de interés de las líneas planeadas, así como de aquellas que surgen para apalancar estrategias del Gobierno nacional para la mitigación crisis en diferentes sectores.

La decisión de posponer la implementación de la línea de crédito con tasa compensada se enmarcó en una estrategia flexible y adaptativa, alineada con la dinámica del portafolio de productos y los lineamientos estratégicos institucionales de Findeter, atendiendo al hecho de que su Junta Directiva tiene la capacidad de aprobar la creación de líneas de crédito con tasa compensada que pueden ser implementadas en el momento más adecuado según las necesidades del Gobierno nacional, con el fin de optimizar su lanzamiento en un contexto que asegure su éxito y pertinencia y permita la adaptación de otras líneas de crédito a las tendencias y necesidades emergentes, permitiendo un enfoque más dirigido y efectivo en



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

2 de 39

la implementación de soluciones financieras. Esta flexibilidad es crucial para responder eficazmente a las cambiantes condiciones del mercado y asegurar que los productos que Findeter ofrece tengan el máximo impacto.

Luego de adelantar el análisis correspondiente, la Junta Directiva de Findeter en su sesión del 27 de agosto de 2024, según consta en acta No. 431, aprobó por unanimidad la modificación de la tasa de la línea de crédito con tasa compensada denominada "Movilidad para el Bienestar Social", con fundamento en varios aspectos clave que buscan impulsar el desarrollo económico sostenible y mejorar la competitividad del país:

1. Permitir que más empresas del sector transporte accedan a financiamiento asequible, lo que incentivará la modernización de su flota vehicular. Esto no solo contribuirá a la reducción de emisiones de carbono, sino que también fomentará la adopción de tecnologías más limpias y eficientes, alineándose con los compromisos internacionales del país en materia de sostenibilidad ambiental.
2. Promover un sector transporte más eficiente y moderno mejorará la cadena logística nacional, reduciendo costos operativos y tiempos de traslado. Esto tendrá un impacto positivo en el comercio interno y externo, fortaleciendo la competitividad del país en el mercado global.
3. El sector transporte es fundamental para el dinamismo económico, por lo que facilitar el acceso a crédito con tasas más bajas ayudará a las empresas a contribuir con el dinamismo de la economía. La inversión en el sector transporte genera un efecto multiplicador en la economía, creando empleos directos e indirectos. La mejora en la infraestructura y en la capacidad operativa del sector resultará en un aumento de la demanda de mano de obra, contribuyendo a la reducción del desempleo.
4. Incentivar la inversión privada en nuevas tecnologías y prácticas sostenibles, mejorando la competitividad del sector transporte, lo que a su vez atrae mayores inversiones extranjeras y fomenta un entorno de negocios más dinámico.
5. Fortalecer la cadena de suministro, reduciendo costos logísticos y tiempos de entrega beneficia a las industrias, acelerando la recuperación económica y fortaleciendo el mercado interno.
6. Al reducir la tasa de interés, se promueve la inclusión financiera, permitiendo que pequeñas y medianas empresas de transporte, que tradicionalmente enfrentan barreras de acceso al crédito, puedan invertir en su crecimiento y desarrollo.



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

3 de 39

7. Un financiamiento más accesible contribuirá al desarrollo y mantenimiento de infraestructura de transporte más robusta y segura, esencial para el bienestar social y económico de las comunidades

1.1.2. Contexto sectorial

Actualmente el sector transporte en Colombia enfrenta desafíos significativos relacionados con la movilidad sostenible, la modernización de la infraestructura y la actualización de los equipos necesarios para operar sistemas de transporte amigables con el medio ambiente, eficientes y seguros. Si estos retos no se abordan de manera oportuna y estratégica, pueden limitar el crecimiento económico y el desarrollo social del país.

En respuesta a estas necesidades, la creación de la línea de crédito con tasa compensada a que se refiere el proyecto de decreto que acompaña esta memoria justificativa, surge como una estrategia para impulsar inversiones esenciales que no solo fortalecen el sector transporte, sino que también alinean los esfuerzos nacionales con las políticas del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida" en cuanto a mejoras en la conectividad de las regiones del país, reducción de las emisiones de gases efecto invernadero y cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, promover el ascenso tecnológico y la adaptación de la infraestructura de transporte al cambio climático y fomentar el desarrollo económico del país, impulsando iniciativas que mejoren la eficiencia y efectividad de los diversos sistemas de transporte.

La relevancia de estas iniciativas es fundamental en un contexto global, donde las tendencias de modernización y sostenibilidad están marcando la pauta. Los desafíos a los que se enfrenta Colombia y los compromisos que tiene a nivel internacional para solucionarlos no son únicos, sino que forman parte de una amplia agenda en la que las naciones buscan soluciones innovadoras para hacer frente al cambio climático, la creciente urbanización, la demanda de infraestructuras eficientes y resilientes. Por ello, es pertinente identificar cómo estos factores globales influyen en el desarrollo del sector transporte en el país y cómo las experiencias internacionales pueden ofrecer lecciones valiosas.

1.1.3. Contexto global del sector transporte

a. Urbanización acelerada

La urbanización acelerada, un fenómeno que comenzó a mediados del siglo XIX durante la Revolución Industrial, marcó un cambio significativo en la estructura económica y social de las



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

4 de 39

ciudades y los países en proceso de industrialización. Este fenómeno tuvo implicaciones directas en el sector transporte, al incrementar la demanda de sistemas de transporte urbano. Sin embargo, cuando la urbanización ocurre de manera no planificada, conduce a congestiones en las infraestructuras de transporte, lo que afecta negativamente la calidad de vida y la eficiencia económica en las ciudades. Además, este crecimiento descontrolado suele ampliar las brechas sociales, ya que las poblaciones vulnerables tienden a tener un acceso limitado a un transporte asequible y eficiente. Por ello, es crucial mejorar, para la población, la accesibilidad equitativa a los servicios y empleos que ofrecen las ciudades mediante la inversión en proyectos de vías y sistemas de transporte público. Actualmente, alrededor del 56% de la población mundial vive en ciudades, y según proyecciones del Banco Mundial, si esta tendencia continúa, para 2050 el 70% de las personas residirán en áreas urbanas.

b. Congestión vehicular

El aumento de la urbanización, el crecimiento poblacional y la expansión del parque automotor han generado impactos significativos a nivel económico, ambiental y social. La migración hacia las ciudades, junto con el aumento en el número de vehículos particulares, contribuye a la pérdida de millones de horas de esparcimiento y laborales cada año, reduciendo la calidad de vida y la productividad económica en las ciudades. Por ejemplo, en 2021, se calculó que los conductores en ciudades como Los Ángeles y Nueva York pasaban un promedio de 62 y 56 horas anuales respectivamente en congestiones de tráfico (INRIX, 2021) (Pishue, 2021), lo que se traduce en pérdidas económicas significativas. Los embotellamientos no solo afectan la salud mental y física de las personas, generando niveles elevados de estrés, sino que también contribuyen a la contaminación del aire, con niveles de partículas y óxidos de nitrógeno que superan con frecuencia los límites recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS). Además, la congestión vehicular resulta en un mayor consumo de combustibles fósiles, aumentando las emisiones de gases de efecto invernadero y ocasiona un desgaste prematuro de los vehículos. La exposición prolongada a embotellamientos también eleva el riesgo de accidentes de tráfico y prolonga los tiempos de entrega de mercancías, afectando negativamente la eficiencia de las cadenas de suministro y encareciendo los costos logísticos. Estos factores combinados subrayan la urgencia de abordar la congestión vehicular como un desafío crítico para el desarrollo sostenible y la calidad de vida en las ciudades.

c. Transporte intermunicipal

El transporte intermunicipal juega un papel crucial en la conectividad de las regiones, promoviendo el desarrollo económico, garantizando la soberanía alimentaria y mejorando la calidad de vida en los países. Sin embargo, su efectividad y eficiencia dependen de múltiples factores interrelacionados, como el mantenimiento adecuado de las vías y carreteras, la cobertura y calidad



Código:	Mis 5.1.Pro.01.Fr.05
----------------	-------------------------

Fecha:	14/08/2024
---------------	------------

Versión:	3
-----------------	---

Página:	5 de 39
----------------	---------

de las redes ferroviarias, la disponibilidad y funcionalidad de puertos y aeropuertos, así como la intermodalidad y la conectividad entre zonas rurales y urbanas. Además, la implementación de normativas y regulaciones apropiadas, junto con una planificación estratégica y un financiamiento adecuado, son esenciales para el éxito de estos sistemas. Mejorar el transporte intermunicipal no solo facilita el movimiento de personas y mercancías, sino que también tiene un impacto significativo en la inclusión social y el desarrollo humano. Un ejemplo de ello se observa en Marruecos, donde la mejora de los caminos ha llevado a un aumento notable en la matriculación de niñas en la escuela primaria, pasando del 17% al 54% (Grupo Banco Mundial, 2024). Este caso ilustra cómo la inversión en infraestructura de transporte puede generar beneficios tangibles en la educación y la equidad social, subrayando la importancia de un enfoque integral en el desarrollo del transporte intermunicipal.

d. Cambio climático y sostenibilidad

El sector transporte contribuye aproximadamente con un 20% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero, lo que lo convierte en una de las principales causas del calentamiento global (IEA e IPCC, 2014). Estas emisiones provienen mayoritariamente de la quema de combustibles fósiles en vehículos de carretera, aviones y barcos.

A nivel mundial, en 2023, las emisiones globales de dióxido de carbono (CO₂) del sector transporte alcanzaron aproximadamente 8.1 gigatoneladas (8,100 millones de toneladas métricas). Según el informe del International Transport Forum (ITF), se estima que las emisiones de CO₂ del transporte alcanzaron 7.7 gigatoneladas en 2021, lo que representa un aumento del 8% en comparación con 2020, como consecuencia de que el tráfico volvió a niveles previos a la pandemia (IEA, 2022).

Sin embargo, desde la firma del Acuerdo de París en 2015, numerosos países han intensificado sus esfuerzos para descarbonizar el sector transporte, reconociendo su rol crítico en la lucha contra el cambio climático. Las iniciativas incluyen la promoción de vehículos eléctricos, el desarrollo de infraestructuras de transporte sostenible y la implementación de políticas para reducir las emisiones del transporte marítimo y aéreo. Estos esfuerzos no solo buscan mitigar el impacto climático, sino que también están orientados a estimular el crecimiento económico en industrias sostenibles, mejorar la calidad del aire y proteger la salud pública. Por ejemplo, la Unión Europea ha establecido el objetivo de reducir las emisiones de CO₂ del transporte en un 90% para 2050, mientras que China, el mayor emisor de CO₂ del mundo, ha comprometido un 20% de su venta de vehículos para 2025 en modelos eléctricos o híbridos (IEA, 2021). Estas medidas reflejan un cambio global hacia un transporte más sostenible, aunque la magnitud del desafío requiere una cooperación internacional y un compromiso continuo para lograr los objetivos climáticos establecidos.



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

6 de 39

e. Globalización y comercio internacional

La creciente interdependencia económica entre países y regiones demanda una infraestructura de transporte eficiente y conectada para mover bienes y personas de manera ágil y segura. En un mundo donde las cadenas de suministro globales se han vuelto la norma, las empresas que generan crecimiento económico, especialmente en países en desarrollo, dependen cada vez más de su capacidad para acceder a mercados globales. Como resultado, la demanda de servicios de transporte marítimo, aéreo, terrestre y ferroviario ha crecido exponencialmente. De hecho, se estima que más del 80% del comercio mundial de mercancías por volumen se transporta por vía marítima, con un volumen de carga que alcanzó los 11 mil millones de toneladas en 2021 (Naciones Unidas, 2022).

A medida que las empresas buscan reducir costos y tiempos, las cadenas de suministro se han dispersado globalmente, con componentes de productos finales siendo fabricados en diferentes países. Esta tendencia impone una necesidad urgente para que los países en vías de desarrollo inviertan en una infraestructura de transporte confiable y moderna, que permita a sus economías integrarse y competir en la economía globalizada. Asimismo, la competitividad empresarial depende cada vez más de la eficiencia logística y la capacidad de intermodalidad, donde la combinación de transporte marítimo, aéreo, terrestre y ferroviario se convierte en un factor crítico para mantener la competitividad en los mercados globales. La intermodalidad se ha intensificado particularmente debido al auge del transporte marítimo y aéreo, los cuales no solo permiten alcanzar largas distancias, sino que, en el caso del transporte aéreo, ofrecen una solución segura para el traslado de productos electrónicos y perecederos, cuyo valor y sensibilidad al tiempo son críticos para el comercio global.

f. Movilidad sostenible

A pesar de que la inversión global general en 2023 experimentó un descenso debido a la desaceleración económica posterior a la pandemia, la inversión en movilidad sostenible alcanzó más de 21.000.000.000 de dólares en ese mismo año, lo que representa un aumento del 42% respecto al año anterior (Servente, 2024). Este incremento significativo ha sido impulsado principalmente por las empresas de baterías y soluciones de carga para vehículos eléctricos, que están liderando el camino hacia un transporte más limpio. Este crecimiento está motivado por la necesidad urgente de reducir el impacto ambiental y mejorar la calidad del aire, en línea con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible¹, y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, que han priorizado la movilidad inclusiva, segura y resiliente.

De hecho, el mercado global de vehículos eléctricos continúa expandiéndose, con ventas que superaron los 10 millones de unidades en 2022, un aumento del 55% en comparación con 2021



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

7 de 39

(IEA, 2023). Además, se espera que el mercado de vehículos eléctricos alcance un valor de más de 800 mil millones de dólares para 2027 (Fortune Business Insights, 2022), lo que subraya el creciente interés y compromiso en la transición hacia tecnologías más limpias. Sin embargo, a pesar de los avances significativos en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, como lo señala el *Henley Global Mobility Report 2024*, aún queda mucho por hacer para alcanzar los objetivos a largo plazo.

La transición hacia una movilidad sostenible debe acelerarse, no solo mediante la inversión en tecnologías limpias, sino también a través de políticas públicas que promuevan el transporte público eficiente, la infraestructura para bicicletas y el desarrollo urbano orientado a reducir la dependencia del automóvil privado. Estos esfuerzos son esenciales para garantizar que los beneficios de la movilidad sostenible se materialicen de manera equitativa y efectiva en todo el mundo. Sin embargo, lograr un transporte verdaderamente sostenible no solo depende de las tecnologías limpias, sino también de la infraestructura que las soporte y de la eficiencia con la que se gestionen los recursos. En este sentido, los sistemas de transporte inteligentes juegan un papel clave, al permitir la optimización de los flujos de tráfico, la integración de tecnologías avanzadas y la mejora de la seguridad vial.

Los gobiernos y las administraciones públicas están aumentando sus inversiones en sistemas de transporte inteligente para mejorar la eficiencia, optimizar los recursos y mejorar la seguridad y gestión del transporte. Estos sistemas no solo contribuyen a la reducción de emisiones, sino que también son fundamentales para la transición hacia una movilidad sostenible e inclusiva y para el desarrollo económico y social de las ciudades.

En este sentido se espera que a nivel global, el mercado de sistemas de transporte inteligente (ITS por sus siglas en inglés) crezca a una tasa compuesta anual del 10,3% entre 2021 y 2026, alcanzando un valor de 42,8 mil millones de dólares en 2026 (Markets and Markets, 2021). Sin embargo, a pesar de los avances, persisten algunos desafíos como la necesidad de infraestructura adecuada y la resistencia al cambio en algunas regiones (Grupo Banco Mundial, 2024). Estos

¹ La Asamblea General de la ONU adoptó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, que también tiene la intención de fortalecer la paz universal y el acceso a la justicia. Los Estados miembros de la Naciones Unidas aprobaron una resolución en la que reconocen que el mayor desafío del mundo actual es la erradicación de la pobreza y afirman que sin lograrlo no puede haber desarrollo sostenible. La Agenda plantea 17 Objetivos con 169 metas de carácter integrado e indivisible que abarcan las esferas económica, social y ambiental. United Nations, consultado el 18 de septiembre de 2024: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/2015/09/la-asamblea-general-adopta-la-agenda-2030-para-el-desarrollo-sostenible/>



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

8 de 39

desafíos incluyen la gestión inteligente del tráfico, donde la congestión sigue siendo un problema en muchas de las grandes ciudades; la implementación de sistemas de cobro de peajes electrónicos para mejorar la fluidez en las carreteras; la provisión de información precisa y en tiempo real a los usuarios para optimizar sus desplazamientos y la integración de tecnologías avanzadas en el transporte público inteligente, como los autobuses autónomos y las carreteras inteligentes que se adaptan a las condiciones del tráfico y el clima. Superar estos desafíos es crucial para lograr un sistema de transporte que no solo sea más eficiente, sino también más seguro, sostenible y accesible para todos.

1.1.4. Contexto Nacional

a. Brecha de infraestructura

La infraestructura de transporte y logística en Colombia ha sido un tema crucial para el desarrollo económico del país. En los últimos años, Colombia ha buscado consolidarse como un actor relevante en América Latina, participando activamente en instancias internacionales como Unasur, el Grupo de Río, Mercosur y la Alianza del Pacífico. Paralelamente, el país ha realizado inversiones significativas en infraestructura para optimizar los procesos comerciales a nivel nacional e internacional.

Sin embargo, persisten brechas importantes en la calidad y disponibilidad de la infraestructura logística y multimodal, así como en la conectividad rural y el transporte público de calidad (Masmela Mahecha, 2020). Estas deficiencias continúan afectando la productividad y competitividad del país en los mercados internacionales, a pesar de los avances logrados. Según el Grupo Banco Mundial (2022), alrededor del 90% de la carga nacional se transporta por vías terrestres, lo que subraya la importancia de estas redes para conectar los centros de producción con las zonas de consumo, puertos y aeropuertos; sin embargo, a pesar de los esfuerzos realizados para mantener y construir estas vías, aún quedan numerosos desafíos por superar, incluyendo la falta de infraestructura en zonas rurales, donde la calidad y cobertura son limitadas.

Además, la inversión históricamente baja en infraestructura de transporte ha limitado el crecimiento económico de Colombia. Aunque las Asociaciones Público-Privadas (APP) han incrementado la inversión en este sector, el porcentaje del PIB dedicado a infraestructura de transporte solo ha aumentado del 1% en los años noventa al 3% en la actualidad, lo que sigue siendo insuficiente para cerrar las brechas existentes (Ramírez-Giraldo, Collazos-Gaitán, García-García, & Hahn-De-Castro, 2021). Los retos incluyen mejorar la agilidad en los procesos de



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

9 de 39

licenciamiento y trámites, que son clave para acelerar la ejecución de proyectos y maximizar el impacto de las inversiones.

En resumen, la infraestructura de transporte sigue siendo un desafío crítico para Colombia. Abordar estas brechas es fundamental para asegurar un desarrollo sostenible y mejorar la competitividad global del país. La mejora en la infraestructura no solo impulsaría el comercio y la logística, sino que también sería un factor clave en la reducción de las desigualdades regionales y en la integración efectiva del territorio colombiano.

b. Concentración de inversiones en el centro del país

El Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 reconoce la necesidad urgente de cerrar brechas y garantizar el acceso equitativo a la oferta social del Estado, con un enfoque particular en mejorar el transporte y su infraestructura en las regiones más alejadas del país. Una mejor distribución de las inversiones en el sector transporte es esencial, especialmente en regiones históricamente descentralizadas, máxime si se considera que el 88% del territorio colombiano está conformado por áreas rurales, muchas de las cuales, como el Pacífico, la Amazonía, la Orinoquía y La Guajira, han sido marginadas debido a la violencia y la falta de presencia estatal.

Las inversiones centralizadas en Colombia han tendido a concentrarse en las principales ciudades y corredores económicos, dejando a estas regiones rurales con infraestructura deficiente y acceso limitado a servicios básicos. Esta desigualdad en la distribución de recursos ha perpetuado las disparidades socioeconómicas y ha limitado el desarrollo de áreas con un gran potencial económico, turístico y agrícola.

Para apoyar las iniciativas del Gobierno nacional y lograr un desarrollo más equilibrado, es crucial implementar alternativas de financiación que respalden programas como el Plan Nacional de Vías para la Integración Territorial 2022-2026 y el programa Colombia Rural. Estas iniciativas buscan mejorar la transitabilidad y la movilidad en la red vial terciaria, la cual es vital para conectar corredores productivos, turísticos y agrícolas en Colombia. Según el Banco Mundial, el déficit en infraestructura vial en Colombia le podría estar costando al país hasta un 1,5% del PIB anual en términos de eficiencia logística perdida y oportunidades económicas desaprovechadas.

El éxito de estas iniciativas no solo dependerá de la asignación de recursos, sino también de la capacidad del Estado para ejecutar proyectos de manera eficiente y transparente en las regiones más necesitadas. Esto implica superar barreras históricas de centralización y asegurarse de que las inversiones lleguen efectivamente a las áreas que más las requieren, fomentando un desarrollo más inclusivo y sostenible en todo el territorio nacional.



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

10 de 39

c. Cobertura de transporte público y el transporte público masivo

Según la Encuesta de Transporte Urbano de Pasajeros (ETUP) del segundo trimestre del 2024 (esta encuesta brinda estadísticas relacionadas con el transporte público municipal prestado en los perímetros urbanos, excluyendo a los taxis), realizada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), se presentó una reducción del 0,7% en el número de vehículos de servicio público a nivel nacional y una reducción del 5,2% en el número de pasajeros, en comparación con el último trimestre del 2023. Sin embargo, en comparación con el primer trimestre del 2023 la reducción del número de vehículos de servicio público fue de un 1,6%, mientras que en los pasajeros hubo un aumento del 1%. Adicionalmente, esta encuesta solo se realiza en 23 ciudades capitales y 8 áreas metropolitanas en donde solo 1 de cada 6 personas utiliza servicios de transporte público masivo.

Mantener y, en algunos casos, aumentar la flota de transporte municipal en las ciudades es fundamental para garantizar un servicio eficiente y de calidad, especialmente en el contexto de un crecimiento poblacional continuo. A medida que las ciudades se expanden y la demanda de transporte público crece, una flota insuficiente puede generar una serie de problemas, como tiempos de espera más largos, saturación de los vehículos y una disminución en la calidad del servicio. Esto no solo afecta la comodidad y satisfacción de los usuarios, sino que también puede llevar a un mayor uso de vehículos particulares, incrementando la congestión vial y la contaminación ambiental. Además, un sistema de transporte público robusto y bien mantenido es esencial para promover la movilidad inclusiva, facilitando el acceso al empleo, la educación y otros servicios básicos para todos los ciudadanos, independientemente de su nivel socioeconómico. Por lo tanto, invertir en la expansión y modernización de la flota de transporte público no solo es crucial para mantener los estándares de servicio, sino también para asegurar un desarrollo urbano sostenible a largo plazo.

d. Soberanía alimentaria

Colombia depende significativamente de las importaciones, con los alimentos representando aproximadamente el 30% de estas. Esta dependencia hace al país vulnerable a crisis globales que podrían restringir el comercio internacional, tal como lo señalan Pineda, Pizano y Consuegra (2022,pág. 31). Además, la actual recesión global, la devaluación del peso y el contexto inflacionario han incrementado los costos tanto de productos como de insumos esenciales para la producción, lo que agrava la seguridad alimentaria del país.

La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) subraya que una infraestructura vial adecuada es esencial para la integración externa e interna de los países y constituye una condición fundamental para que toda la población pueda acceder a los mercados y



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

11 de 39

al comercio libre. Una buena red de transporte no solo reduce los costos de bienes y servicios, sino que también mejora la competitividad del país en el mercado global (FAO, 2004, pág. 24).

En América Latina y en Colombia, la mayoría de los productores y comercializadores de alimentos deben movilizar sus productos a través de caminos sin pavimentar, recorriendo entre 0 y 50 kilómetros para llegar a una carretera pavimentada. Durante la temporada de lluvias, esta situación se agrava, ya que los caminos terciarios se vuelven intransitables para vehículos de más de 5 toneladas, limitando el transporte a vehículos tipo pick-up con una capacidad máxima de carga de solo una tonelada (FAO, 2004). Esta realidad impacta directamente la eficiencia de la cadena de suministro y encarece los costos de los productos alimentarios, afectando tanto a los productores como a los consumidores.

Una infraestructura vial inadecuada en las zonas productoras de alimentos genera una dependencia excesiva de los productores hacia los intermediarios en la cadena de valor agropecuaria. Estos intermediarios, al controlar los medios de transporte, pueden especular con los precios finales de los productos, haciendo una captura desproporcionada de los ingresos totales de la cadena, en detrimento de los productores. Según un estudio de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el poder de los intermediarios en la cadena de valor agropecuaria representa una captura significativa de los ingresos, aportando poco valor agregado neto positivo y produciendo un impacto negativo en las condiciones socioeconómicas de los productores (Gaudin & Pérez, 2020, citando a Lee, Gereffi y Beauvais, 2012; Trienekens, 2011).

Esta situación no solo afecta la viabilidad económica del productor, sino que también genera una percepción de inviabilidad del campo en las poblaciones rurales, lo que a menudo resulta en una migración hacia las ciudades en busca de mejores oportunidades. Esto, a su vez, incrementa la presión sobre las zonas urbanas, exacerbando problemas de urbanización y contribuyendo a la desarticulación del sector agrícola en Colombia.

e. Caracterización de las vías del país

De acuerdo con el aplicativo "Transporte en Cifras" del Ministerio de Transporte, con corte a diciembre de 2023, se evidencia que la red vial colombiana se caracterizó por una predominancia de vías secundarias (45.137 km) y terciarias (27.577 km), superando significativamente a las primarias (17.994 km). Esta distribución evidencia la crucial función de las vías secundarias y terciarias en la conectividad del territorio nacional, especialmente en zonas rurales y comunidades apartadas. Su extensión y estado actual son indicadores clave para evaluar la infraestructura de transporte del país y definir prioridades de inversión.



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

12 de 39

Este mismo aplicativo describe el estado de las vías no concesionadas y clasifica el estado de estas vías en una escala que va de muy bueno hasta muy malo, considerando si están pavimentadas o no. Esta clasificación es esencial para evaluar la calidad de nuestra infraestructura vial y determinar dónde se necesitan con urgencia reparaciones y mejoras.

Los últimos datos reportados por INVIAS y citados por el Ministerio de Transporte (diciembre 2023) revelan que, a pesar de los kilómetros de vías pavimentadas, una parte considerable, especialmente las sin pavimentar, se encuentra en condiciones precarias. De acuerdo con el INVIAS, se registraron 7.443 kilómetros de vías con pavimento en Colombia, de los cuales cerca de 4.927 kilómetros se encuentran en estado bueno y regular. Por otro lado, se registraron 1.975 kilómetros de vías sin pavimento, de los cuales más de 914 kilómetros se encuentran en estado malo. Estos datos son importantes para evaluar el estado de la infraestructura vial en el país y pueden utilizarse para planificar acciones de mantenimiento y mejora en las carreteras (Ministerio de Transporte, 2023).

Bajo este contexto, se destaca que la importancia de las vías radica en su función social, ya que facilitan la conexión de personas, bienes y servicios a nivel municipal, departamental, nacional e internacional. Contar con una infraestructura vial en buen estado y moderna, junto con medios de transporte eficientes y adecuados a la geografía de cada región, es esencial para la realización de actividades de millones de personas que dependen de los bienes y servicios que el sector transporte proporciona hasta el consumidor final. Esta infraestructura también incrementa la competitividad de los sectores económicos involucrados en el comercio de exportación e importación, lo que puede resultar en mejores precios para los consumidores.

La falta de vías en el sector rural limita significativamente el desarrollo social de las comunidades y amplía las brechas entre regiones. Las áreas con una infraestructura vial adecuada disfrutan de mayores oportunidades económicas y servicios mejorados, mientras que las regiones sin una red vial eficiente enfrentan serios desafíos en términos de cobertura y calidad. Esta desigualdad perpetúa las disparidades entre diferentes zonas del país. La combinación de una infraestructura vial deficiente y el deterioro de la flota de transporte existente plantea la necesidad de considerar medios de transporte alternativos al terrestre para mejorar la conectividad y la eficiencia del transporte en el país.

f. Modalidades de transporte

En los últimos años, Colombia ha avanzado en la diversificación de sus modalidades de transporte, aunque persisten desafíos significativos. El transporte terrestre sigue siendo el modo predominante, movilizándolo alrededor del 90% de la carga nacional. Sin embargo, el transporte fluvial y ferroviario están en proceso de desarrollo, con iniciativas como el uso del río Magdalena y



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

13 de 39

la conexión ferroviaria entre La Dorada y Santa Marta. El Documento CONPES 3982 (Política Nacional Logística) subraya la importancia de reactivar y expandir la red ferroviaria para mejorar la logística y reducir los costos de transporte en el país, dado que este medio es más sostenible y capaz de manejar grandes volúmenes de carga.

A pesar de estos esfuerzos, la red ferroviaria de Colombia tiene una longitud total de 3.553 kilómetros, de los cuales solo 1.310 kilómetros están en operación (DNP, 2020). Esto refleja un uso subóptimo de la infraestructura existente, lo que limita la eficiencia del transporte de carga y aumenta la dependencia de las carreteras. Por otro lado, el potencial del transporte fluvial es notablemente subutilizado. Aunque Colombia cuenta con una extensa red de ríos navegables que podrían facilitar el transporte de mercancías de manera más económica y ecológica, estos recursos no se están aprovechando adecuadamente. Según el Documento CONPES antes señalado, la capacidad de la red fluvial podría reducir significativamente los costos logísticos, pero su desarrollo ha sido lento debido a la falta de inversión y planificación estratégica.

La diversificación efectiva de las modalidades de transporte en Colombia es crucial para mejorar la competitividad del país, reducir la congestión vial y disminuir la huella de carbono. Para lograrlo, es necesario un enfoque integral que incluya no solo la expansión y modernización de las infraestructuras ferroviarias y fluviales, sino también políticas públicas que fomenten la inversión en estos sectores y la creación de conexiones intermodales eficientes.

g. Puertos y aeropuertos

El Documento CONPES 3982 también destaca la relevancia del transporte marítimo como un medio esencial para el movimiento de grandes volúmenes de carga a través de los puertos, posicionando a Colombia como un actor clave en el comercio internacional. Mejorar la infraestructura portuaria es fundamental para incrementar la competitividad del país. Actualmente, Colombia cuenta con varios puertos importantes, entre los que se destacan Cartagena, Buenaventura, Barranquilla y Santa Marta; sin embargo, es crucial aumentar la capacidad, modernizar la tecnología en estos puertos y evaluar la posibilidad de desarrollar nuevos terminales para satisfacer la creciente demanda del comercio exterior.

En cuanto al transporte aéreo, aunque es más costoso, juega un papel vital en el envío rápido de mercancías y en la conexión de regiones remotas, especialmente en un país con una geografía tan diversa como Colombia. La inversión en esta modalidad puede potenciar significativamente la conectividad y facilitar el acceso a mercados internacionales. Colombia cuenta con 405 aeropuertos, de los cuales 14 son internacionales y 40 son nacionales comerciales. El resto son administrados por entidades territoriales, privados o militares, lo que subraya la necesidad de



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

14 de 39

ampliar la capacidad de estos aeropuertos clave para mejorar la eficiencia y responder a las exigencias del comercio global.

De acuerdo con el boletín estadístico de Tráfico Portuario de Colombia de la Superintendencia de Transporte, en el año 2023 se movilizaron por los puertos del país 175,9 millones de toneladas de carga, pero para mejorar esta competitividad se requiere una inversión continua en infraestructura y tecnología. Asimismo, la industria de carga aérea en Colombia movió más de 740.000 toneladas en el mismo año, destacando la importancia de este medio para productos de alto valor o sensibles al tiempo, como los perecederos y la tecnología.

La ampliación y modernización tanto de los puertos como de los aeropuertos son esenciales para garantizar que Colombia pueda integrarse plenamente en las cadenas de suministro globales, facilitando no solo la exportación e importación de bienes, sino también el crecimiento económico regional mediante la mejora de la conectividad y la reducción de costos logísticos.

h. Envejecimiento de la flota de carga

En virtud de lo establecido en el artículo 4 de la Resolución 4100 de 2004 del Ministerio de Transporte, en Colombia se reconocen diversos tipos de vehículos de carga de acuerdo con la configuración de sus ejes. Por su parte, de acuerdo con el estudio realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo – BID en 2020 sobre el Transporte Automotor de Carga en América Latina, se evidencian las características principales del parque automotor de carga en Colombia. La primera de ellas es la heterogeneidad de los vehículos que existen para este propósito, que incluyen tractores, automotores de arrastre, camiones rígidos, los cuales son una unidad motriz que lleva incorporada el contenedor de carga y los tractocamiones, los cuales se acoplan a un semirremolque (Barbero, 2020).

En el mismo estudio se indica que la matriz de carga de Colombia es altamente dependiente del modo terrestre, estando alrededor del 98% de las toneladas por kilómetro transportadas y con distancias medias de 400 kilómetros (Jose A Barbero, 2020). El promedio de edad o vida útil del transporte de carga es aproximadamente de 21 años, siendo el país en América Latina con la flota de carga más longeva, teniendo en cuenta que el promedio de edad de flotas de transporte en esta región es de 15 años y en países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) es de 8 años.

La causa de la alta edad de vida útil del parque automotor se da principalmente por la baja chatarrización. Si bien el país ha tenido programas encaminados a sacar de funcionamiento unidades obsoletas, no se han obtenido los resultados esperados por la falta de regulación y controles adecuados. Además, la ausencia de un límite de edad máxima para la operación



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

15 de 39

de camiones ha dado lugar a que la chatarrización sea una opción voluntaria (Jose A Barbero, 2020).

Es relevante destacar que el transporte de carga moderno en el país opera generalmente en las principales ciudades (Bogotá, Medellín y Cali) y en las ciudades portuarias, mientras que unidades de carga con mayor depreciación, operan en las ciudades intermedias y los rincones más apartados del país, en los que convergen problemas relacionados con mal estado de las vías secundarias y/o terciarias.

Las consecuencias de tener una flota vehicular de carga con un promedio de vida de 21 años radican en mayores costos operativos, ya que el desgaste de las piezas móviles de estos hace requerir un mayor mantenimiento y con el paso del tiempo, los vehículos de carga experimentan un desgaste considerable, lo que aumenta la probabilidad de fallos y averías. Esto puede generar interrupciones en la cadena de suministro, aumentar el riesgo de accidentes en carretera, poniendo en peligro tanto a los conductores como a otros usuarios de la vía.

Para las cadenas logísticas implica una menor eficiencia y productividad ya que los vehículos más antiguos tienden a tener un menor rendimiento en términos de eficiencia de combustible y capacidad de carga. Además, su tecnología puede estar desactualizada en comparación con los vehículos más modernos, lo que limita su capacidad para adaptarse a las necesidades cambiantes del sector logístico. Esto se traduce en una menor productividad y mayores costos operativos para las empresas de transporte y logística. En un entorno empresarial cada vez más competitivo, contar con una flota de vehículos de carga obsoleta puede afectar la capacidad de una empresa para ofrecer servicios eficientes y competitivos. Los clientes pueden preferir optar por proveedores que utilicen vehículos más modernos y confiables, lo que puede resultar en la pérdida de contratos y oportunidades de negocio.

Por otra parte, los vehículos de carga más antiguos suelen ser menos eficientes en términos de emisiones contaminantes. Su tecnología obsoleta contribuye a una mayor emisión de gases de efecto invernadero (GEI) y partículas contaminantes, lo que tiene un impacto negativo en la calidad del aire y el medio ambiente en general. Esto va en contra de los esfuerzos por promover prácticas sostenibles y reducir la huella de carbono.

De acuerdo con el World Economic Forum, se estima que la logística emite entre el 15% y el 18% de los GEI producidos por la actividad humana, siendo el transporte terrestre por camión el que aporta el 57% del total de contaminación emitida respecto de los demás medios de transporte (acuático, aéreo, ferrocarril) (Jose A Barbero, 2020).



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

16 de 39

i. Medioambiente y sostenibilidad

Según la Asociación Española de Carreteras, existe una relación directa entre el mal estado de las carreteras, el consumo de combustible y las emisiones de CO₂. En vehículos ligeros, una vía en mal estado puede aumentar el consumo de combustible en un 4%, mientras que en vehículos pesados el incremento es del 3.5% (Gonzales & Pineda, 2020). Aunque este estudio se aplicó en el contexto español, los resultados en Colombia podrían ser aún más pronunciados, dado que la mayoría de las vías terciarias en el país están sin pavimentar y los tramos de carretera en mal estado son extensos. Estas condiciones, agravadas por las temporadas climáticas, empeoran la movilidad y aumentan el consumo de combustible y las emisiones.

A esto se suma el hecho de que gran parte de la flota vehicular utilizada para el transporte de productos agrícolas en Colombia tiene más de 10 años de vida útil, lo que genera un mayor volumen de GEI y material particulado. Según la Tercera Comunicación Nacional de Cambio Climático de Colombia ante la Convención Marco de las Naciones Unidas, el sector transporte es responsable del 11% de las emisiones de GEI en el país (IDEAM; PNUD; MADS; DNP; Cancillería, 2017).

En las grandes ciudades, la contaminación por emisiones de GEI, material particulado y gases como dióxido de nitrógeno (NO²), dióxido de azufre (SO₂) y ozono troposférico es una preocupación creciente. Estos contaminantes reaccionan en la atmósfera y generan smog, lo que representa un grave riesgo para la salud pública, ya que están fuertemente correlacionados con la incidencia de enfermedades respiratorias y cardiovasculares, responsables de 8,2 millones de muertes anuales a nivel global (Chamas, 2020).

En América Latina y el Caribe, 101 ciudades incumplían los criterios mínimos de la OMS para material particulado en 2016, con 35 de ellas en situaciones críticas recurrentes (Chamas, 2020). En Colombia, Medellín y el Valle de Aburrá son ejemplos emblemáticos de este problema. Las condiciones topográficas particulares de esta región —un valle rodeado de montañas— dificultan la circulación del aire, lo que sumado a una ventilación escasa, favorece la acumulación de contaminantes, razón por la cual la ciudad ha implementado un monitoreo constante de la calidad del aire para mitigar los efectos nocivos en la salud.

De otro lado, según el inventario de emisiones con base en 2016, las fuentes móviles son los principales generadores de contaminantes críticos en el Valle de Aburrá, contribuyendo con el 82% de las emisiones de material particulado fino (PM_{2,5}), un contaminante priorizado en los esfuerzos de reducción y control debido a su impacto negativo en la salud humana (Área Metropolitana Valle de Aburrá, 2023).

Código: Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha: 14/08/2024

Versión: 3

Página: 17 de 39

La situación en Colombia subraya la necesidad urgente de mejorar la infraestructura vial y modernizar la flota vehicular, no solo para reducir las emisiones contaminantes, sino también para mejorar la eficiencia del transporte y, en última instancia, proteger la salud pública y el medio ambiente.

1.1.5. Findeter desembolsos sector Transporte

En el periodo comprendido entre el año 2015 y lo corrido del 2024, Findeter realizó desembolsos en el sector transporte por más de \$5 billones de pesos, distribuidos por subsectores de la siguiente manera:

Año	Aereo	Ferreo	Fluvial	Maritimo	Transporte urbano terrestre ,de carga y pasajeros	Vial (primario,secundario y terciario)	Total general
2015	200.000.000			99.021.168.148	272.605.274.565	416.390.446.459	788.216.889.172
2016	66.500.000.000	71.566.968.136		24.396.822.857	57.346.094.350	237.396.961.827	457.206.847.170
2017	40.000.000.000	10.000.000.000		58.356.759.946	77.242.750.073	173.084.633.235	358.684.143.254
2018	42.900.000.000	88.900.000.000			80.974.442.503	376.288.388.085	589.062.830.588
2019	9.751.000.000				171.250.119.427	369.865.288.901	550.866.408.328
2020	1.209.000.000	40.000.000.000	5.450.000.000	4.768.000.000	73.126.453.912	79.756.836.971	204.310.290.883
2021	232.000.000		1.898.543.462	734.282.000	27.353.266.436	642.267.846.848	672.485.938.746
2022	43.000.000			1.112.000.000	324.862.157.771	658.325.863.974	984.343.021.745
2023				28.016.059.977	86.732.028.734	599.267.606.738	714.015.695.449
2024				2.199.675.024	28.845.826.329	131.026.689.107	162.072.190.460
Total	160.835.000.000	210.466.968.136	7.348.543.462	218.604.767.952	1.200.338.414.100	3.683.670.562.145	5.481.264.255.795

Elaboración con cifras de Inteligencia de Negocios de Findeter

1.1.5.1. Tipo de beneficiarios

Al sector público se irrigan recursos por un total de tres billones seiscientos seis mil trescientos trece millones seiscientos setenta y ocho mil ciento catorce pesos m/cte. (\$3.606.313.678.114), de los cuales un billón setenta y cinco mil ochocientos veintiocho millones doscientos sesenta mil ciento cincuenta y ocho pesos m/cte. (\$1.075.828.260.158) fueron desembolsados a través del crédito directo y dos billones quinientos treinta mil



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

18 de 39

cuatrocientos ochenta y cinco millones cuatrocientos diecisiete mil novecientos cincuenta y seis pesos m/cte. (\$2.530.485.417.956) fueron desembolsados a través de redescuento, mientras que al sector privado se han desembolsado un billón ochocientos setenta y cuatro mil novecientos cincuenta millones quinientos setenta y siete mil seiscientos ochenta y un pesos m/cte. (\$1.874.950.577.681), de los cuales seiscientos cincuenta y seis millones veinticuatro mil novecientos dieciocho pesos m/cte. (\$656.024.918) han sido irrigados a través de crédito directo y un billón ochocientos setenta y cuatro mil doscientos noventa y cuatro millones quinientos cincuenta y dos mil setecientos sesenta y tres pesos m/cte. (\$1.874.294.552.763) han sido desembolsados a través del redescuento.

1.1.5.2. *Uso de los recursos*

La destinación de los recursos dedicados a apoyar proyectos del sector transporte se ha distribuido de la siguiente manera:

- **Inversión:** se desembolsó un total de cuatro billones novecientos nueve mil seiscientos treinta y dos millones cuatrocientos sesenta y cinco mil novecientos noventa y tres pesos m/cte. (\$4.909.632.465.993) de los cuales un billón setenta y seis mil cuatrocientos ochenta y cuatro millones doscientos ochenta y cinco mil setenta y seis pesos (\$1.076.484.285.076) corresponden a crédito directo y tres billones ochocientos treinta y tres mil ciento cuarenta y ocho millones ciento ochenta mil novecientos diecisiete pesos (\$3.833.148.180.917) corresponden a redescuento.
- **Capital de trabajo:** por redescuento se desembolsaron ciento setenta y siete mil ciento cuarenta y nueve millones ochocientos mil ciento cincuenta pesos m/cte. (\$177.149.800.150).
- **Sustitución de deuda:** Se realizaron desembolsos por redescuento por valor de trescientos noventa y cuatro mil cuatrocientos ochenta y un millones novecientos ochenta y nueve mil seiscientos cincuenta y dos pesos (\$394.481.989.652).

1.1.5.3. *Municipios y departamentos impactados*

El impacto de la inversión en las diferentes líneas de crédito realizada por Findeter se pudo ver reflejado en 24 departamentos y 140 municipios entre los años 2015 al 2024.

1.2. RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA

Para el Estado colombiano, el sector de transporte es de vital importancia en el desarrollo sostenible del país, debido a que la mayoría de los proyectos que se adelantan tienen un



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

19 de 39

amplio beneficio social y económico para las comunidades presentes en sus áreas de influencia, sin dejar a un lado los beneficios ambientales, en algunos casos

Según Fedesarrollo, a partir de la exacerbación de la pandemia, se proyectó que un aumento de la inversión en infraestructura del 0,5% del PIB anual en promedio durante los próximos 10 años incrementaría la tasa de crecimiento económico en 0,8 puntos porcentuales por año. La inversión alcanzaría su punto máximo en 2023 y 2024, cuando ascendería al 1,1% del producto interno bruto (PIB) en ambos años, con un efecto estimado en el crecimiento económico de 1,5 puntos porcentuales por año (Fedesarrollo, 2020).

Se ha resaltado la importancia de la infraestructura vial, dado que aproximadamente el 80% del transporte de mercancías se realiza por carretera. Una cobertura adecuada y condiciones óptimas de las vías promueven las dinámicas económicas de las zonas rurales, permitiendo la comercialización de alimentos, lo que impacta en su costo final y previene el exceso de oferta y la acumulación de productos agrícolas no comercializados. Además, facilita la movilidad de la población y mejora el acceso a servicios de salud y educación de mayor calidad (Pérez, 2005).

Colombia cuenta con importantes oportunidades en el sector agrario, ya que de las aproximadamente 40 millones de hectáreas cultivables con las que dispone el territorio, solo se utiliza cerca del 17,5%. Además, el país posee una amplia diversidad de pisos térmicos que permiten el cultivo de una gran variedad de especies vegetales y una ubicación geográfica estratégica que no limita la cosecha de alimentos a una sola temporada del año, como ocurre en países con estaciones. Sin embargo, la carencia de vías en el sector rural frena el desarrollo social de las comunidades en diversas dimensiones, amplía las brechas sociales entre las regiones con y sin buen equipamiento vial en términos de cobertura y calidad y aumenta el riesgo de desnutrición y la vulnerabilidad en la soberanía alimentaria. Según la encuesta de Pulso Social del DANE, el 23,1% de los hogares reportaron consumir solo dos comidas al día. Otro 1,8% indicó que está consumiendo una comida diaria, y un 0,1% menos de una comida al día. Esto significa que una cuarta parte de la población consume alimentos menos de tres veces al día (Soler, 2022). Este fenómeno social es más persistente en las regiones más apartadas del país, así como en las periferias urbanas.

Por su parte, consolidar una infraestructura vial permitiría incorporar el sector del turismo y el ecoturismo como fuente de ingresos económicos en zonas de relevancia cultural y ecológica. Además, la inversión en nuevas formas de transporte de pasajeros o de carga, ajustadas a las necesidades del territorio, facilitaría en el corto plazo la creación de puestos de trabajo en las áreas de intervención, dinamizando la economía local.



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

20 de 39

Otras alternativas a las problemáticas de movilidad incluyen el transporte aéreo, fluvial y férreo, aprovechando los corredores fluviales naturales del país, así como las ventajas económicas, logísticas y ambientales que puede ofrecer la implementación de un sistema férreo para el transporte de pasajeros y carga.

Así las cosas, es crucial reconocer la importancia de irrigar recursos de crédito desde la banca de desarrollo, como Findeter, hacia el sector del transporte, con los siguientes fines:

- a. Modernización de la infraestructura:** La infraestructura de transporte, como carreteras, puentes y sistemas de transporte público, requiere inversiones significativas para su construcción, mantenimiento y modernización. Los recursos de crédito provenientes de la banca de desarrollo pueden financiar proyectos de infraestructura clave, permitiendo la mejora de las vías de comunicación, el aumento de la capacidad y la incorporación de tecnologías más eficientes y sostenibles.
- b. Impulso a la competitividad:** Un sistema de transporte eficiente y moderno es un factor determinante para mejorar la competitividad de las empresas y la economía en su conjunto. La disponibilidad de recursos de crédito permite la adquisición de vehículos, equipos y tecnología necesarios para el sector del transporte, lo que facilita la prestación de servicios de calidad, reduce los costos operativos y aumenta la eficiencia logística.
- c. Generación de empleo y desarrollo económico:** El sector del transporte es un importante generador de empleo, tanto directa como indirectamente. Al invertir en este sector, se promueve la creación de empleos en áreas como la construcción de infraestructura, la operación de vehículos y la prestación de servicios relacionados. Esto contribuye al desarrollo económico, reduciendo la tasa de desempleo y mejorando las condiciones de vida de las comunidades.
- d. Fomento de la sostenibilidad y la movilidad urbana:** La banca de desarrollo puede incentivar el uso de tecnologías limpias y sostenibles en el sector del transporte. Al proporcionar recursos de crédito para la adquisición de vehículos eléctricos, sistemas de transporte público eficientes y proyectos de movilidad urbana sostenible, se contribuye a la reducción de emisiones contaminantes y se mejora la calidad de vida en las ciudades.
- e. Apoyo a la integración regional y la conectividad:** Findeter puede desempeñar un papel clave en la financiación de proyectos de transporte que promuevan la integración regional y la conectividad. Esto incluye inversiones en infraestructura de transporte que faciliten el comercio, la circulación de personas y el intercambio cultural entre diferentes regiones, contribuyendo al crecimiento económico y fortaleciendo los lazos entre las comunidades.

Código: Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha: 14/08/2024

Versión: 3

Página: 21 de 39

f. Modernización de la tecnología: Las tecnologías de la información y las comunicaciones permiten la consolidación de medidas orientadas a la gestión de la demanda del transporte. Con la implementación de estas medidas por parte de las entidades territoriales que cuentan con sistemas de transporte público de pasajeros, se contribuye con el sostenimiento y mejoramiento de los Sistemas Transporte Público de estas y la mitigación del déficit operacional.

1.2.1. Compromisos Internacionales

En diciembre de 2015, Colombia ratificó el acuerdo legalmente vinculante emanado de la vigésimo primera Conferencia de las Partes (COP 21) de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático (CMNUCC), en la cual se definieron tres grandes categorías de acción: reducción de emisiones, adaptación a los efectos del cambio climático y financiación de los ajustes necesarios para alcanzarlo. Así mismo, con el ingreso del país a la OCDE, se tienen compromisos orientados al desarrollo sostenible en el marco del Comité de Política Ambiental.

En atención a estos compromisos internacionales, el país, a través del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, lideró el proceso de elaboración de la Contribución Nacional Determinada (NDC por sus siglas en inglés), la cual fue actualizada en 2020 y está orientada principalmente a:

- La reducción de las emisiones de gases efecto invernadero en un 51% con relación a las emisiones proyectadas a 2030.
- Aumentar la capacidad adaptativa del país a través de acciones sectoriales y territoriales priorizadas a 2030
- Fomentar el intercambio de conocimiento, tecnología y financiamiento para acelerar las contribuciones planteadas en materia de adaptación y mitigación de gases de efecto invernadero (Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, 2020).

Cabe señalar que la Contribución Nacional Determinada fue construida con base en la Estrategia Colombiana de Desarrollo Bajo en Carbono, la Estrategia Nacional REDD+² de los Planes de Acción Sectorial de Mitigación y de los avances del país en materia de adaptación, en el marco del Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático, así como de la estrategia envolvente "Crecimiento verde" del Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 (Ministerio de Ambiente, 2015) (IDEAM, PNUD, MADS, DNP, CANCELLERÍA., 2017).

² Reducing emissions from deforestation and forest degradation

Código: Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha: 14/08/2024

Versión: 3

Página: 22 de 39

Para el país, la consolidación de su NDC constituye una oportunidad para catalizar esfuerzos a escala nacional y territorial —a través de la planificación de una economía innovadora, competitiva, resiliente y baja en carbono (Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, 2020)— para tener una agenda transformadora que tenga en su centro la igualdad y la dignidad de las personas y el cambio de estilo de desarrollo, armonizado con el medio ambiente.

Adicionalmente, es importante resaltar que en la Conferencia de las de las Naciones Unidas sobre Biodiversidad de 2022 (COP15), se establecieron 17 objetivos³ con 169 metas que están encaminadas a generar un desarrollo sostenible e integral desde la dimensión social, económica y ambiental.

Particularmente, en relación con el Objetivo 2 “Hambre cero”, que busca poner fin al hambre, lograr la seguridad alimentaria y la mejora de la nutrición y promover la agricultura sostenible”, la infraestructura vial cobra mayor relevancia en la soberanía alimentaria del país, ya que los insumos y alimentos se trasportan por este medio.

La falta de infraestructura genera una migración de los campos a las ciudades, debido a que se hace inviable obtener recursos monetarios decentes para la población rural que se dedica a la agricultura. Particularmente en Colombia una de las causas que repercute en la

³ En los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible - ODS se establecen acciones orientadas a disminuir la pobreza, proteger el planeta y brindar una mejor calidad de vida a todos los habitantes del mundo. Estos objetivos son:

1. Fin de la pobreza.
2. Hambre cero.
3. Salud y bienestar.
4. Educación de calidad.
5. Igualdad de Género.
6. Agua Limpia y Saneamiento Básico.
7. Energía asequible y no contaminante.
8. Trabajo decente y crecimiento económico.
9. Industria, innovación e infraestructura.
10. Reducción de las desigualdades.
11. Ciudades y comunidades Sostenibles.
12. Producción y consumo responsables.
13. Acción por el Clima.
14. Vida Submarina.
15. Vida de Ecosistemas terrestres.
16. Paz, Justicia e Instituciones sólidas.
17. Alianzas para lograr los objetivos.



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

23 de 39

soberanía alimentaria es el acceso limitado a las regiones más apartadas, por la no existencia de vías terciarias o por el mal estado de estas.

1.2.2. Plan Nacional de Desarrollo

El Plan Nacional de Desarrollo “Colombia, Potencia Mundial de la Vida” (PND), está compuesto por cinco ejes transformacionales⁴; cada uno de ellos está compuesto principalmente por ideas claves, indicadores de primer nivel y catalizadores para el cumplimiento de los objetivos propuestos del PND y que se alinean con los propósitos de Findeter de llevar desarrollo a los territorios a través de la estructuración e implementación de productos financieros y de asistencia técnica.

De acuerdo con el catalizador “Acceso físico a los alimentos” del eje transformacional 3) Derecho humano a la alimentación, se debe disponer de “(...) una red de infraestructura regional y social, basada en corredores carreteros, marítimos y fluviales, así como infraestructura y servicios aéreo y nodos logísticos, que garanticen la adecuada conectividad para el movimiento de productos e insumos (...)” (DNP, 2023, pág. 135); Sin embargo, el PND indica que hay 91 municipios con altos niveles de inseguridad alimentaria, concentrados principalmente en las regiones más apartadas del país, como lo son la región Amazónica, Orinoquia, parte del Pacífico⁵ y Caribe⁶, así como también se encuentran 434 municipios con niveles de inseguridad alimentaria medio alto, lo cual tiene una relación con la cobertura del sistema nacional de vías sobre los municipios afectados.

En las siguientes ilustraciones se puede evidenciar la cobertura de las carreteras tanto concesionadas, como de la Red Vial de Carreteras administradas por la Agencia Nacional de Infraestructura de Colombia (ANI) y el Instituto Nacional de vías (Invias) y se puede contrastar dicha información con la ilustración del índice de inseguridad alimentaria en donde se evidencia que el riesgo alimentario tiene una correlación con la falta de acceso físico a alimentos.

4

1. Ordenamiento del territorio alrededor del agua y justicia ambiental.
2. Seguridad humana y justicia social.
3. Derecho humano a la alimentación.
4. Transformación productiva, internacionalización y acción climática.
5. Convergencia regional.

⁵ Concentrado principalmente en el departamento del Chocó.

⁶ En el departamento de La Guajira.



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

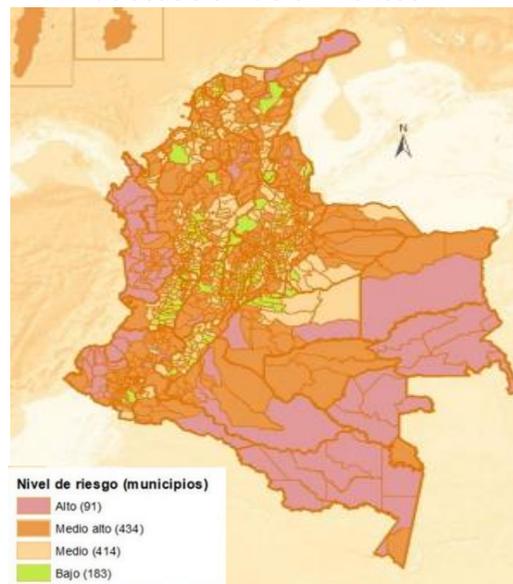
24 de 39

Carreteras concesionadas y red nacional de carreteras



Fuente: Tomado de Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras

Índice de inseguridad alimentaria, a partir de disponibilidad, acceso físico, acceso económico y adecuación de alimentos



Fuente: Tomado del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026

Por su parte, dentro del catalizador c) "Transición energética justa, segura, confiable y eficiente" del eje transformacional 4), se establece la importancia de incentivar el ascenso



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

25 de 39

tecnológico del sector transporte y la promoción de la movilidad activa y que se buscará fomentar la eficiencia energética y la reducción de emisiones de carbono en el sector del transporte, mediante una transición gradual hacia formas de movilidad de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos de transporte enfocando las acciones en:

- Fortalecimiento del marco normativo e incentivos para la descarbonización del sector transporte.
- Descarbonización de los Sistemas de Transporte Público cofinanciados.
- Infraestructura de carga para el ascenso tecnológico del sector transporte.
- Modos de transporte más eficientes a nivel operativo y energético.
- Fortalecimiento de la industria nacional y capacidades técnicas para el ascenso tecnológico del sector transporte.
- Movilidad activa, segura, sostenible y con enfoque diferencial en ciudades y regiones.

En conclusión, el fomento del ascenso tecnológico del sector transporte y la promoción de la movilidad activa son esenciales para lograr una transformación hacia un sistema de transporte más eficiente y sostenible, así como para garantizar la seguridad alimentaria mediante el acceso físico a los alimentos, por tanto, es necesario trabajar en conjunto, entre las entidades del Gobierno, los territorios y el sector privado para la implementación de los marcos normativos hasta las acciones concretas que permitan asegurar una movilidad más limpia y mejor para todos.

De otro lado, se encuentran importantes alineaciones en el eje transformacional 5) y sus 8 catalizadores⁷. Particularmente en el catalizador 2 se proponen modelos de desarrollo

7

1. Aprovechamiento de la ciudad construida, participativo e incluyente, para el fortalecimiento de los vínculos interurbanos.
2. Modelos de desarrollo supramunicipales para el fortalecimiento de vínculos urbano-rurales y la integración de territorios.
3. Territorios más humanos: hábitat integral.
4. Reestructuración y desarrollo de sistemas nacionales y regionales de productividad, competitividad e innovación.
5. Fortalecimiento institucional como motor de cambio para recuperar la confianza de la ciudadanía y el fortalecimiento del vínculo Estado-ciudadanía.
6. Dispositivos democráticos de participación: política de diálogo permanente con decisiones desde y para el territorio.
7. Reivindicación de los derechos de los grupos más afectados, e integración de personas que dejan las armas para reconstruir el tejido social.



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

26 de 39

supramunicipal basado en la vocación productiva y las economías a escala, que permita la reducción de brechas regionales, la segregación socioespacial y socioeconómica.

Desde el marco de los diálogos vinculantes previos al PND, se indicó que las quejas ciudadanas estaban enfocadas en el incumplimiento estatal en aspectos ambientales y viales. La principal queja encontrada fue el abandono de las vías terciarias como tipo de transporte intermodal, siendo estas una temática que moldea el aspecto abordado en el eje transformacional mencionado (DNP, 2023).

Por su parte, desde los diálogos vinculantes regionales, se establece la importancia de vías terciarias como soporte del sistema agroalimentario y con esto también se pretende dar mayor fortalecimiento a una soberanía alimentaria plena en toda la geografía (DNP, 2023).

Para cumplir estos objetivos y lograr conectar más a los municipios se deben realizar intervenciones a la red de transportes en tres partes:

- Mejoramiento de instalaciones portuarias fluviales.
- Mejoramiento en intervención de vías terciarias, caminos veredales y ancestrales.
- Aeródromos, con principios de equidad, cobertura y accesibilidad a los nodos principales de oferta de salud, educación y empleo.

Para cumplir estos objetivos y lograr conectar más a los municipios, se deben realizar intervenciones en la red de transporte en tres frentes estratégicos: el mejoramiento de instalaciones portuarias fluviales, la intervención en vías terciarias, caminos veredales y ancestrales, y la adecuación de aeródromos. Estas acciones se llevarán a cabo bajo los principios de equidad, cobertura y accesibilidad, con el fin de asegurar el acceso de los territorios más remotos a los principales nodos de salud, educación y empleo. Además, mediante la suscripción de convenios solidarios con organizaciones de acción comunal, se ejecutarán proyectos de construcción de vías que no solo mejoren la conectividad, sino que también generen empleo local, fortaleciendo así las capacidades y el tejido comunitario.

Para dar financiamiento a estos proyectos se estimará el costo de las intervenciones, se harán perfiles de proyectos y sus respectivas fuentes de financiación y, se ajustará la normativa actual buscando la concurrencia de las fuentes. Estas acciones son fundamentales para la integración de territorios, siguiendo el principio de conectividad física y multimodal, basada en la vinculación estratégica de corredores viales, férreos y fluviales,

-
8. Fortalecimiento de vínculos con la población colombiana en el exterior e inclusión y protección de población migrante.

Código: Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha: 14/08/2024

Versión: 3

Página: 27 de 39

fortaleciendo la competitividad mediante Infraestructura Logística Especializada (ILE), reactivando los corredores férreos y construcción de nuevos corredores complementarios.

Con esto se espera reducir fenómenos como exclusión y deterioro del capital social, disparidades en la productividad y competitividad regional e impedimento sobre el surgimiento de oportunidades y beneficios regionales y locales, lo cual genera un menor desarrollo social y lo que al final se traduce en una ampliación de las brechas entre las regiones. (DNP, 2023, pág. 194)

Para dar cuenta del cumplimiento de estos objetivos se estableció como indicador, en el PND, intervenir un total de 88.342 km de vías terciarias durante el cuatrienio, partiendo de una línea base de 55.240 km ya mejoradas o intervenidas. Cabe destacar que, según el Plan Nacional de Desarrollo, el 66% de las vías secundarias y el 97% de las vías terciarias aún se encuentran sin pavimentar, lo cual resalta la urgencia de estas intervenciones (DNP, 2023). Con el cumplimiento de este indicador se buscan cerrar las brechas territoriales y fortalecer los vínculos urbano-rurales. La mejora en infraestructura vial y logística no solo mejorará la competitividad y la conectividad, sino que también será un catalizador para la cohesión social y el desarrollo sostenible en todas las regiones del país.

Finalmente, el catalizador 4 del eje transformacional 5 contempla como oportunidad de desarrollo económico para las regiones, la consolidación de:

"(...) productos turísticos que resalten y rescaten el valor de la riqueza multicultural y la biodiversidad del país en los territorios, a través del reconocimiento de las expresiones artísticas, culturales y los saberes tradicionales, en concordancia con la capacidad de carga y el régimen de uso del suelo en cada territorio. De igual manera, se contemplará el extensionismo tecnológico a toda la cadena de valor, la digitalización y el turismo inteligente, para la prestación de un servicio diferenciado e incluyente."
(DNP, 2023, pág. 204)

Para ello se prevé en el Plan Sectorial de Turismo 2022-2026, un fortalecimiento y adecuación de las vías, infraestructura turística inteligente y física de los principales íconos turísticos del país, respondiendo coherentemente con las necesidades de los territorios de paz y los principios de accesibilidad universal (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, 2022).

Código: Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha: 14/08/2024

Versión: 3

Página: 28 de 39

El Documento CONPES 3857 de 2016 establece los lineamientos de política para la gestión de la red terciaria a cargo de los municipios, departamentos y la nación, los cuales tienen como objeto la implementación de una política que permita la manutención y conservación de la red vial regional en un estado óptimo.

Asimismo, establece un esquema de gestión para el apoyo a las entidades territoriales, reconociendo que existen problemas tales como la poca reglamentación en la contratación para el mantenimiento de las vías terciarias, así como un inventario vial poco actualizado y sistematizado que permita dar prioridad a las intervenciones necesarias y, por lo tanto, evita una mejor planificación. Para esto se establecen cinco elementos primordiales:

1. Actualizar el inventario de las vías terciarias con el fin de sistematizar la información en función de la oferta y la demanda.
2. Establecer una metodología dirigida a las entidades territoriales para que se dé prioridad en la intervención vial, teniendo en cuenta criterios económicos, sociales y espaciales.
3. Se debe dar soluciones técnicas, sociales, económicas y ambientales a la construcción de vías terciarias.
4. Crear mecanismos y criterios de cofinanciación.
5. Generar en las entidades territoriales buenas prácticas en la contratación para adelantar los fines mencionados tanto a nivel departamental como municipal.

Por su parte, el CONPES 3963 de 2019 establece los lineamientos de política pública para la modernización del sector transporte automotor de carga, reconociendo que la eficiencia operativa en el sector transporte de carga desempeña un papel fundamental en la mejora de la competitividad a nivel nacional y el correcto funcionamiento de las cadenas de suministro, lo cual tiene una incidencia vital para el desarrollo y el crecimiento económico del país.

Este CONPES contempla las acciones realizadas por el Gobierno Nacional en política pública y normativas relacionadas con la desintegración y renovación del parque automotor las cuales se describen en la siguiente tabla:

Norma	Objeto
Resolución 10500 de 2003	Establece que el ingreso de nuevos vehículos al servicio público de transporte terrestre automotor de carga se realizaría a través de reposición, previa desintegración física total de otro automotor con condiciones de equivalencia de capacidad.

Código: Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha: 14/08/2024

Versión: 3

Página: 29 de 39

Decreto 1347 de 2005	Ratificó el ingreso de vehículos al parque de servicio público de transporte terrestre de carga por la vía de reposición y permitió el ingreso de vehículos nuevos, cuyo registro inicial se debería tramitar ante el Ministerio de Transporte, adjuntando un estudio técnico que demostrara la necesidad de incrementar la capacidad de carga instalada en el país
Decreto 3525 de 2005	Busca la reposición de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de carga de acuerdo con lo previsto en el Decreto 1347 de 2005 y las normas que lo modifiquen o adicionen. ⁸
Decreto 2085 de 2008	Busca la adopción de medidas para el ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga, mediante los mecanismos de reposición por desintegración física total.
Decreto 2450 de 2008 y Decreto 4372 de 2008	Modificaron el Decreto 2085 de 2008 y definieron que los recursos recibidos por concepto de las cauciones o pólizas de seguros serían destinados al programa de promoción para la reposición y renovación del parque automotor de carga nacional. Además, establecieron que los vehículos mayores a tres toneladas de Peso Bruto Vehicular (PBV) participarían en dicho programa.
Decreto 1131 de 2009	Modificó los valores de las cauciones o pólizas de seguros y limitó de nuevo el alcance del programa de reposición a vehículos de carga con PBV mayor a 10,5 toneladas.
Decreto 1769 de 2013	Eliminó en forma definitiva el ingreso de vehículos de carga por caución o póliza.
Decreto 2944 de 2013	Excluyó de la condición de ingreso por reposición y desintegración física total una serie de tipologías vehiculares —Volquetas, mezcladoras (mixer), compactadores o recolectores de residuos sólidos, blindados para el transporte de valores, grúas aéreas y de sostenimiento de redes, equipos de succión, limpieza alcantarillas, equipos irrigadores de agua y de asfaltos, equipos de lavado y succión, equipos de saneamiento ambiental, carro-talleres, equipos de riego, equipos de minería, equipos de bomberos, equipos especiales del sector petrolero, equipos autobombas de concreto—, por lo cual no podían ser objeto de cambio en sus condiciones iniciales de ingreso y adicionalmente se actualizaron las

⁸ Este decreto fue un incentivo perverso en la medida que aumentó el parque automotor sin que se haga desintegración de los vehículos de carga más obsoletos, con lo que se aportó en el aumento del promedio de edad de vehículos del país.

Código: Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha: 14/08/2024

Versión: 3

Página: 30 de 39

	condiciones de equivalencia de capacidades de vehículos a desintegrar
Decreto 1517 de 2016	Creó el Registro Único Nacional de Desintegración Física de Vehículos e Ingreso de Nuevos Vehículos de Transporte Terrestre Automotor de Carga, al igual que los Certificados de Cancelación de Matrícula – CCM

A pesar de los esfuerzos realizados por el Gobierno nacional desde el año 2003, el país tiene todavía grandes retos en materia de renovación de la flota de carga para lograr mayores niveles de eficiencia y productividad dentro de la cadena logística. Para esto, la política establece como objetivo general la modernización del parque automotor de carga con PBV superior a 10,5 toneladas, reduciendo la edad promedio de 18 a 15 años, y con ello aumentar la eficiencia del sector.

En el CONPES 3982 de 2020 se propuso consolidar un sistema logístico nacional que fuera articulado y eficiente, con el objetivo de mejorar la competitividad del país mediante la optimización de los costos asociados a la distribución de bienes, la facilitación del comercio y la provisión de servicios de calidad en logística y transporte. Para alcanzar estas metas, resulta esencial promover el desarrollo de la infraestructura de transporte e implementar prácticas sostenibles en este sector. Sin embargo, según el SISCONPES⁹, los objetivos trazados alcanzaron solo un 66% de cumplimiento durante el primer semestre de 2024, lejos del 100% proyectado para el año, lo que refleja la necesidad urgente de buscar alternativas que incentiven las inversiones y permitan cumplir con las metas establecidas.

Por su parte, el CONPES 4075 de 2022 tiene como objetivo principal fortalecer la infraestructura vial en Colombia, enfocándose en mejorar la conectividad y competitividad a través de la optimización de los tiempos de viaje, el fomento del desarrollo regional y el aumento de la seguridad vial. Este plan destaca la importancia de la inversión en infraestructura, las Alianzas Público-Privadas y la implementación de tecnologías avanzadas para la gestión del tráfico y el monitoreo de las condiciones viales, entre otros enfoques. No obstante, a la fecha, el avance de este plan debería estar en un 76%, pero solo se ha cumplido en un 17%, lo que refuerza la importancia de encontrar nuevas fuentes de financiación para el sector transporte.

⁹ Aplicativo web desarrollado en el DNP que sirve como herramienta para la gestión de los documentos CONPES .



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

31 de 39

Como objetivo específico relacionado con la misionalidad de Findeter, se encuentra la promoción de líneas de financiación para infraestructura del transporte y vehículos de carga con el propósito de apoyar la flexibilización del proceso de habilitación de Pequeños Propietarios de Vehículos de Transporte de Carga - PPVTC y pequeñas empresas de transporte, lo cual permitirá mejorar las condiciones socioeconómicas de este sector.

La importancia de generar acciones de impacto en beneficio del sector transporte radica en:

- Mejoras significativas en la calidad del aire y reducción de los niveles de contaminantes atmosféricos, lo que resultaría en un ambiente más saludable para la población. Esto a su vez reduciría los riesgos de enfermedades respiratorias y otros problemas de salud relacionados con la contaminación.
- La modernización de la flota de vehículos de carga por unos más eficientes y menos contaminantes podría generar ahorros significativos en términos de costos operativos.
- La reducción en el consumo de combustible y los gastos asociados a mantenimiento y reparaciones de vehículos antiguos, lo que contribuye a una mayor eficiencia en el sector del transporte de carga.
- La imagen y la reputación del país a nivel nacional e internacional mejorarían al reducir la contaminación y promover prácticas más sostenibles. Así, el país demostraría su compromiso con el medio ambiente y la responsabilidad ambiental, lo que podría atraer inversiones, turismo y oportunidades económicas.

Demanda identificada

De acuerdo con la labor comercial en el territorio, desde Findeter se tiene identificada una demanda de recursos en el sector de transporte por cerca de \$14,88 billones de pesos, de los cuales \$1,54 billones se encuentran en una fase avanzada para el desembolso, \$9.41 billones de pesos están en las fases iniciales para el desembolso y \$3,93 billones son negocios que apenas tienen la potencialidad de consolidarse.

Con el propósito de contribuir con el cumplimiento de los compromisos internacionales en materia de reducción de las emisiones de GEI; fortalecer la economía y la competitividad de las regiones; mejorar la calidad de vida de sus habitantes y apalancar el Plan Nacional de Desarrollo, especialmente en lo que tiene que ver con aumentar la soberanía alimentaria nacional mediante el fortalecimiento vial y la promoción de la competitividad e integración de los territorios, bajo el principio de la conectividad física y la multimodalidad basada en la vinculación de los corredores viales, férreos y fluviales, Findeter, como socio estratégico del Gobierno nacional, quiere ofrecer una línea de crédito de redescuento con tasa



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

32 de 39

compensada, dirigida a irrigar recursos de capital de trabajo e inversión a entidades públicas y privadas, entidades descentralizadas, entidades territoriales y los demás actores que la Ley autorice para realizar proyectos relacionados con movilidad como por ejemplo:

- **Infraestructura vial:** Construcción, rehabilitación y mantenimiento de vías terrestres (carreteras, trochas, caminos), vías fluviales (muelles, dragados), vías aéreas (pistas de aterrizaje, helipuertos) y vías férreas.
- **Infraestructura para la movilidad activa:** Construcción y adecuación de ciclorrutas, senderos peatonales, andenes, zonas de descanso y otros elementos que promuevan el uso de la bicicleta y la caminata.
- **Electromovilidad:** Adquisición de vehículos eléctricos, infraestructura de carga, sistemas de gestión de flotas eléctricas y estudios para la implementación de sistemas de transporte público eléctrico.
- **Equipamiento:** Adquisición de maquinaria, equipos y herramientas para la construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura vial, incluyendo señalización, iluminación y sistemas de control de tráfico.
- **Sistemas de transporte:** Implementación de sistemas de transporte público, adquisición de vehículos y equipos para el transporte de pasajeros y carga, y desarrollo de sistemas integrados de transporte.
- **Infraestructura multimodal:** Desarrollo de terminales de transporte, centros de transferencia y nodos logísticos que integren diferentes modos de transporte.

Con esta línea de crédito se contribuiría con la materialización de los ejes transformacionales 3, 4 y 5 del Plan Nacional de Desarrollo 2022- 2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida" y con sus catalizadores:

- Acceso físico a alimentos.
- Aprovechamiento de la ciudad construida, participativo e incluyente, para el fortalecimiento de los vínculos interurbanos.
- Modelos de desarrollo supramunicipales para el fortalecimiento de vínculos urbano-rurales y la integración de territorios.
- Reestructuración y desarrollo de sistemas nacionales y regionales de productividad, competitividad e innovación.

La irrigación de recursos de crédito con subsidio a la tasa de interés para el cambio de flota vehicular, el desarrollo de vías terciarias y la inversión en infraestructura de apoyo a la movilidad en Colombia, representa una valiosa oportunidad para impulsar el progreso y la transformación del país en diversos aspectos. Estas acciones estratégicas ofrecen



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

33 de 39

numerosas ventajas ambientales, económicas y sociales, posibilitando la consolidación de Colombia como referente en la promoción de una movilidad sostenible.

En primer lugar, la irrigación de recursos de crédito con subsidio a la tasa de interés para el cambio de flota vehicular permite avanzar hacia una flota más moderna, eficiente y amigable con el medio ambiente. Al fomentar la adopción de vehículos de transporte limpios, como vehículos eléctricos o híbridos, se logra reducir significativamente las emisiones contaminantes y las emisiones de gases de efecto invernadero. Esto contribuye a mejorar la calidad del aire, mitigar el cambio climático y preservar el entorno natural, protegiendo la salud de la población y garantizando un futuro más sostenible.

En cuanto a las vías terciarias, su desarrollo y mantenimiento brindan una serie de ventajas económicas y sociales. Estas vías, que conectan zonas rurales y áreas remotas, mejoran la accesibilidad y la conectividad de las comunidades, facilitando el transporte de bienes y servicios. Esto estimula el desarrollo económico local, promueve el turismo y genera oportunidades de empleo en estas regiones.

Además, el mejoramiento de las vías terciarias reduce los costos logísticos y mejora la calidad de vida de la población al permitir un acceso a servicios básicos como salud y educación, y mejora la eficiencia y la accesibilidad del transporte de alimentos, lo cual contribuye a la soberanía alimentaria de Colombia. Este enfoque fortalece la capacidad del país para producir, distribuir y consumir alimentos de manera autónoma y sostenible, reduciendo su dependencia de las importaciones y protegiendo la seguridad alimentaria de la población.

La inversión en infraestructura de apoyo a la movilidad, como la construcción de andenes, ciclovías, estaciones de buses y software de apoyo a la gestión del transporte, también ofrece múltiples beneficios. Estas medidas fomentan la movilidad activa y sostenible, promoviendo el uso de modos de transporte no motorizados como caminar y andar en bicicleta. Esto reduce la dependencia de los vehículos privados, descongestiona el tráfico y disminuye las emisiones contaminantes.

Además, la construcción de infraestructuras de apoyo a la movilidad mejora la seguridad vial al proporcionar espacios seguros y adecuados para peatones, ciclistas y usuarios del transporte público. Estas inversiones también fomentan la inclusión social al garantizar un acceso equitativo y seguro al transporte para todas las personas, independientemente de su condición socioeconómica o capacidad física. Asimismo, la implementación de software de apoyo a la gestión del transporte optimiza la eficiencia y la planificación de los sistemas de transporte, mejorando la movilidad en general.

Código: Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha: 14/08/2024

Versión: 3

Página: 34 de 39

En resumen, la irrigación de recursos de crédito con subsidio a la tasa de interés para el cambio de flota vehicular, el desarrollo de vías terciarias, la inversión en infraestructura de apoyo a la movilidad en Colombia y la inversión en la infraestructura del sector con impacto en la seguridad alimentaria, representa una oportunidad única para el país. Estas acciones promueven beneficios ambientales al reducir las emisiones y proteger la salud de la población y producen ventajas económicas al generar ahorros y estimular el crecimiento empresarial, así como beneficios sociales al mejorar la accesibilidad, la seguridad vial y la inclusión. Al abrazar esta oportunidad, Colombia se posiciona como un líder en la promoción de una movilidad sostenible y contribuye al desarrollo integral y sostenible del país.

Condiciones financieras: La línea de redescuento con tasa compensada tendrá las siguientes condiciones:

Monto total final	Hasta quinientos mil millones de pesos m/cte. (\$500.000.000.000).
Plazo	Hasta 12 años con hasta 2 años de periodo de gracia a capital
Tasa de interés	Por redescuento: Desde IBR - 2% M.V. y sus equivalentes en T.V. y S.M. Por crédito directo: <ul style="list-style-type: none"> • Para entidades territoriales categorías especial, 1 y 2: Desde IBR + 0,5% M.V. y sus equivalentes en T.V. y S.V. • Para entidades territoriales categoría 3, 4, 5 y 6: Desde IBR + 0% M.V. y sus equivalentes en T.V. y S.V.
Uso	Inversión y Capital de Trabajo
Beneficiarios	Redescuento: Entidades del Sector Público y Privado, Entidades Descentralizadas y todas las demás que autorice la ley. Crédito Directo: Departamentos, Distritos y Municipios y los demás que la norma autorice.
Vigencia	Hasta agotar recursos

Es de anotar que el monto relacionado es estimado, toda vez que este podrá variar debido a:



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

35 de 39

- **Condiciones en las que se toman los créditos:** si bien el cálculo inicial del monto de la línea se realiza con base en unas condiciones de plazos, tasas y periodos de gracia máximos, el monto real de la línea puede aumentar si los créditos se toman por debajo de las condiciones máximas. Esta situación genera que no se consuman los intereses compensados y, por tanto, se genera un incremento en el monto total de línea (recursos Findeter + recursos de compensación). Por otra parte, el monto de la línea podría disminuir si se presentan variaciones exponenciales de la tasa de cartelera de Findeter, por lo cual se requerirían más recursos de compensación para lograr mantener las mismas condiciones financieras en cuanto tasa y plazo.
- **Prepagos:** El pago anticipado del monto total o parcial del crédito ocasiona que los intereses compensados no sean utilizados totalmente y, por tanto, se liberan recursos destinados para la compensación de la tasa.

Findeter divulgará entre las entidades bancarias la existencia y condiciones de la presente línea para que la banca de primer piso tenga información clara y precisa ante solicitudes que puedan presentarse en sus oficinas.

Referencias

(s.f.).

DNP. (2020). *Plan Maestro Ferroviario*. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Plan-Maestro-Ferroviario.pdf>

Fortune Business Insights. (enero de 2022). *Electric Vehicle HVAC Market Size, Share & COVID-19 Impact Analysis, By Technology (Automatic, Manual), By Vehicle Type (Passenger Car, Commercial Vehicle), By Component Type (Electric Compressor, Heat Exchanging Equipment, Expansion Valve, Receiver-Drier*. Obtenido de Fortune Business Insights: <https://www.fortunebusinessinsights.com/industry-reports/electric-vehicle-hvac-market-101890>

Grupo Banco Mundial. (2022). *Notas Sectoriales de Transporte en Colombia*. Obtenido de Banco Mundial: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/0996330009012239107/pdf/P1778690cc0fa00b208e300bc516d72cf2a.pdf>

Grupo Banco Mundial. (22 de marzo de 2024). *Trnsporte Overview*. Obtenido de Banco Mundial: <https://www.bancomundial.org/es/topic/transport/overview>

IDEAM; PNUD; MADS; DNP; Cancillería. (2017). *La 3ra Comunicación Nacional de Cambio Climático*. Obtenido de IDEAM: <http://www.cambioclimatico.gov.co/3ra-comunicacion-cambio-climatico>

IEA. (2023). *Global EV Outlook 2023*. Obtenido de IEA: <https://iea.blob.core.windows.net/assets/dacf14d2-eabc-498a-8263-9f97fd5dc327/GEVO2023.pdf>

IEA e IPCC. (2014). *Summary for Policy Makers*.

Markets and Markets. (2021). *Intelligent Transportation System Market Size Share Industry Growth and Trends*. Obtenido de Markets and Markets: <https://www.marketsandmarkets.com/Market-Reports/intelligent-transport-systems-its-market-764.html>

Masmela Mahecha, M. P. (05 de febrero de 2020). *Panorama de la Infraestructura del Transporte y Logística en Colombia*. Obtenido de Universidad Militar Nueva Granda: <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/35753/M%C3%A1smelaMahechaMar%C3%ADaPaula2020.pdf>

Ministerio de Transporte. (19 de septiembre de 2023). *Transporte en cifras 2023*. Obtenido de Transporte en cifras 2023: <https://mintransporte.shinyapps.io/transporteencifrasapp/>

Naciones Unidas. (2022). *Informe Sobre el Transporte Marítimo 2022*. Obtenido de Un Trade and Development: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022overview_es.pdf

Pishue, B. (diciembre de 2021). *2021 INRIX Global Traffic Scorecard*. Obtenido de INRIX: https://ti.org/pdfs/2021_INRIX_Scorecard_Report.pdf



Código:	Mis 5.1.Pro.01.Fr.05
----------------	-------------------------

Fecha:	14/08/2024
---------------	------------

Versión:	3
-----------------	---

Página:	36 de 39
----------------	----------

[Ramírez-Giraldo, M. T., Collazos-Gaitán, M. M., García-García, J., & Hahn-De-Castro, L. W. \(mayo de 2021\). *La inversión en infraestructura de transporte y la economía colombiana*. Obtenido de IDEAS: https://ideas.repec.org/a/bdr/ensayo/y2021i99p1-134.html](https://ideas.repec.org/a/bdr/ensayo/y2021i99p1-134.html)
[Servente, D. \(13 de agosto de 2024\). *Crece un 42% la inversión en movilidad sostenible, alcanzando más de 19.000 millones de euros*. Obtenido de Merca2: https://www.msn.com/es-es/dinero/noticias/crece-un-42-la-inversi%C3%B3n-en-movilidad-sostenible-alcanzando-m%C3%A1s-de-19000-millones-de-euros/ar-AA1oJdVN](https://www.msn.com/es-es/dinero/noticias/crece-un-42-la-inversi%C3%B3n-en-movilidad-sostenible-alcanzando-m%C3%A1s-de-19000-millones-de-euros/ar-AA1oJdVN)

2. AMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

El presente decreto está dirigido a:

- Redescuento: Entidades del Sector Público y Privado, Entidades Descentralizadas y todas las demás que autorice la ley.
- Crédito Directo: Departamentos, Distritos y Municipios y los demás que la norma autorice.

3. VIABILIDAD JURÍDICA

3.1. Análisis de las normas que otorgan la competencia para la expedición del proyecto normativo

El Presidente de la República cuenta con las facultades constitucionales y legales, en especial, las que le confiere el numeral 25 del artículo 189 de la Constitución Política, y en desarrollo del literal k) del numeral 1º y del parágrafo del literal b) del numeral 3º del artículo 270 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público es competente para presentar el presente proyecto de Decreto, por tratarse de una modificación del Decreto 1068 de 2015, Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público.

Es viable puesto que no contradice ninguna disposición de rango constitucional ni legal y se expide con fundamento en las facultades del presidente de la República.

3.2. Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada

El Título 7 de la Parte 6 del Libro 2 del Decreto 1068 de 2015, Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, que se pretende adicionar se encuentra vigente.

3.3. Disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas

Se adiciona el Capítulo 16 al Título 7 de la Parte 6 del Libro 2 del Decreto 1068 de 2015, Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público.



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

37 de 39

3.4. Revisión y análisis de la jurisprudencia que tenga impacto o sea relevante para la expedición del proyecto normativo (órganos de cierre de cada jurisdicción)

No aplica.

3.5. Circunstancias jurídicas adicionales

No aplica.

4. IMPACTO ECONÓMICO

El lanzamiento de una línea de crédito con tasa compensada para el sector transporte en Colombia tendría múltiples beneficios económicos. En primer lugar, permitiría la modernización de la infraestructura, facilitando la mejora de carreteras, puentes y sistemas de transporte público, lo que incrementaría la capacidad y eficiencia de las vías de comunicación. Además, impulsaría la competitividad del sector, permitiendo la adquisición de vehículos, equipos y tecnología necesarios, lo que se traduciría en una reducción de los costos operativos y un aumento en la eficiencia logística. Generaría empleo y desarrollo económico, creando puestos de trabajo tanto en la construcción de infraestructura como en la operación de vehículos y servicios relacionados, lo que contribuiría a reducir la tasa de desempleo y mejorar las condiciones de vida de la población.

Otro aspecto relevante es el fomento de la sostenibilidad y la movilidad urbana, incentivando el uso de tecnologías limpias y sostenibles, lo que reduciría las emisiones contaminantes y mejoraría la calidad del aire. Financiar proyectos que promuevan la integración regional y faciliten el comercio y la circulación de personas, fortalece los lazos entre comunidades y mejora las oportunidades de aquellas que han sido históricamente marginadas.

La modernización de la tecnología también sería un resultado directo, con la implementación de sistemas avanzados de información y comunicación para la gestión del transporte, mejorando la eficiencia de los sistemas de transporte público y mitigando el déficit operacional. Además, se lograría una reducción significativa de los costos logísticos, al mejorar la infraestructura vial y modernizar la flota vehicular, lo que aumentaría la eficiencia en el transporte.

En el ámbito de la agricultura y la producción de alimentos, esta tasa compensada contribuiría al fortalecimiento de la soberanía alimentaria, facilitando el transporte de alimentos y reduciendo la dependencia de importaciones, lo que mejoraría la seguridad alimentaria del país. También impulsaría el desarrollo del turismo y ecoturismo, mejorando



Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

38 de 39

la infraestructura vial en zonas de relevancia cultural y ecológica, promoviendo así la generación de ingresos económicos en estas áreas.

5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

De conformidad con lo establecido en el Decreto 2295 del 29 de diciembre de 2023, por el cual se liquidó el Presupuesto General de la Nación para la vigencia fiscal 2024 se asignaron recursos por el orden de cuatrocientos noventa y seis mil ciento treinta y ocho millones de pesos (\$496.138.000.000) por concepto de "*Aportes a Findeter -subsidios para operaciones de crédito en los usos autorizados parágrafo único numeral 3 art 270 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero*" de los cuales se asignará la porción necesaria para subsidiar la tasa de interés de créditos hasta por la suma de hasta quinientos mil millones de pesos (\$500.000.000.000).

Para la vigencia fiscal 2025, se consideraron recursos a ser incluidos en el Presupuesto General de la Nación por valor de seiscientos cincuenta y siete mil ciento noventa y dos millones trescientos cuarenta y tres mil trescientos cuarenta pesos (\$657.192.343.340) por concepto de "*Aportes a Findeter -subsidios para operaciones de crédito para en los usos autorizados parágrafo único numeral 3 art 270 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero*", en los cuales está incluido el monto de compensación de la tasa para esta línea. Para las vigencias siguientes, deberán ser considerados los respectivos recursos en la programación presupuestal para ser incluidas en las apropiaciones de las siguientes vigencias en el Presupuesto General de la Nación.

6. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN

La modernización de la flota vehicular reduciría las emisiones contaminantes, mejorando la calidad del aire y reduciendo la incidencia de enfermedades respiratorias, lo que tendría un impacto positivo en la salud pública. Finalmente, se generarían ahorros en costos operativos, con una reducción en el consumo de combustible y gastos de mantenimiento, aumentando la eficiencia en el transporte de carga, y mejorando la competitividad internacional al integrar a Colombia en las cadenas de suministro globales y optimizar la infraestructura portuaria y aeroportuaria para facilitar el comercio exterior.

7. ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SUSTENTEN EL PROYECTO NORMATIVO

Informe de Decisión de Política Monetaria de septiembre de 2024 realizado por la dirección de Estudios Económicos de Findeter.

ANEXOS:



Hacienda

FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA

Código:

Mis
5.1.Pro.01.Fr.05

Fecha:

14/08/2024

Versión:

3

Página:

39 de 39

Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta, publicidad y de incorporación en la agenda regulatoria <i>(Firmada por el servidor público competente –entidad originadora)</i>	<i>(Marque con una x)</i>
Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo <i>(Cuando se trate de un proyecto de reglamento técnico o de procedimientos de evaluación de conformidad)</i>	<i>(Marque con una x)</i>
Informe de observaciones y respuestas <i>(Análisis del informe con la evaluación de las observaciones de los ciudadanos y grupos de interés sobre el proyecto normativo)</i>	<i>(Marque con una x)</i>
Concepto de Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio <i>(Cuando los proyectos normativos tengan incidencia en la libre competencia de los mercados)</i>	<i>(Marque con una x)</i>
Concepto de aprobación nuevos trámites del Departamento Administrativo de la Función Pública <i>(Cuando el proyecto normativo adopte o modifique un trámite)</i>	<i>(Marque con una x)</i>
Otro Informe de Decisión de Política Monetaria – septiembre 2024 elaborado por la Dirección de Estudios Económicos de Findeter	X

CARLOS ANDRÉS QUINTERO ORTIZ

Director Jurídico
Findeter

Nombre y firma *del Coordinador Jurídico de la dependencia interna del MHC*