



## MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

### DECRETO

( )

Por el cual se adiciona el Capítulo 17 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 redescuento con tasa compensada destinada a gastos de inversión y capital de trabajo en el sector transporte para la movilidad cero emisiones y la infraestructura asociada y de crédito directo con tasa compensada a las entidades territoriales para la financiación de proyectos de inversión en el sector transporte

### EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA

En uso de sus atribuciones constitucionales y legales, y en particular las previstas en los numerales 11 y 25 del artículo 189 de la Constitución Política, en desarrollo de los literales g) y k) del numeral 1° y del párrafo del literal b) del numeral 3° 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 2° 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 1° 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, del cumplimiento de los requerimientos para la administración y gestión de los sistemas integrales de riesgo implementados por la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. - FINDETER, 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 17 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 redescuento con tasa compensada destinada a gastos de inversión y capital de trabajo en el sector transporte para la movilidad cero emisiones y la infraestructura asociada y de crédito directo con tasa compensada a las entidades territoriales para la financiación de proyectos de inversión en el sector transporte"

Que con la línea de crédito directo implementada por la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. -Findeter a través del presente Decreto, que corresponde a una excepción a sus operaciones generales de crédito de redescuento, se dará aplicación a los sistemas integrales que se tienen 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 los literales c y o) del numeral 2º del artículo 268 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero establecen las actividades a financiar relacionadas con el propósito de la línea.

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, los proyectos que se llevan a cabo en el sector transporte son de vital importancia para el desarrollo sostenible del país, debido a que la mayoría de estos tienen amplios beneficios sociales y económicos para las comunidades presentes en sus áreas de influencia, sin dejar a un lado aquellos en materia ambiental.

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.

Continuación del Decreto "Por el cual se adiciona el Capítulo 17 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 redescuento con tasa compensada destinada a gastos de inversión y capital de trabajo en el sector transporte para la movilidad cero emisiones y la infraestructura asociada y de crédito directo con tasa compensada a las entidades territoriales para la financiación de proyectos de inversión en el sector transporte"

---

Que la Ley 2169 de 2021 "Ley de Acción Climática" por medio de la cual se establecieron las metas y medidas mínimas en materia de carbono neutralidad y resiliencia climática incluidas en la Contribución Determinada a Nivel Nacional (NDC) de Colombia.

Que la línea de redescuento y crédito directo con tasa compensada surge como una estrategia para impulsar inversiones esenciales que no solo fortalecen el sector transporte, sino que también se alinean con el catalizador C de *Transición energética justa, segura y confiable* del eje transformacional 4 "*Transformación productiva internacionalización y acción climática*" del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida".

Que esta línea apalancará el Objetivo de Desarrollo Sostenible 7 denominado "Energía Asequible y no Contaminante" en lo relacionado a las metas 7.3 y 7b que apuntan a la eficiencia energética, la ampliación de la infraestructura y mejora tecnológica en los servicios energéticos en los países de desarrollo. Asimismo, apoyará el objetivo 11 "Ciudades y Comunidades Sostenibles" en lo relacionado a las metas 11.2 y 11.6 Las cuales establecen la necesidad de proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire con horizonte a 2030.

Que esta la línea de redescuento y crédito directo está dirigida al bienestar social con el propósito de financiar proyectos relacionados con la movilidad sostenible 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 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 redescuento y crédito directo con tasa compensada destinada a financiar la movilidad para el bienestar social hasta por un monto de quinientos mil millones de pesos moneda corriente (\$500.000.000.000 M/Cte.) y con un plazo de vigencia hasta el agotamiento de los recursos destinados a la línea.

Que 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 por Findeter, así como de aquellas que surgen para apalancar estrategias del Gobierno nacional para la mitigación de crisis en diferentes sectores.

Que el veintisiete (27) de agosto de 2024, como consta en el Acta No. 431, la línea de crédito fue modificada por la Junta Directiva y se aprobó la propuesta de disminuir la tasa de interés con tasa compensada prevista en el Acta No. 410 de 2023, con la finalidad de ajustarla a las condiciones de mercado conforme la tendencia a la baja de las mismas que ha adoptado el Banco de la República, especialmente para sectores foco de la política pública.

Continuación del Decreto "Por el cual se adiciona el Capítulo 17 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 redescuento con tasa compensada destinada a gastos de inversión y capital de trabajo en el sector transporte para la movilidad cero emisiones y la infraestructura asociada y de crédito directo con tasa compensada a las entidades territoriales para la financiación de proyectos de inversión en el sector transporte"

Que la línea de movilidad sostenible con tasa compensada contempla las modalidades de redescuento para entidades del sector público y privado, entidades descentralizadas y todas las demás que autorice la ley, y de crédito directo a los departamentos, distritos y municipios y los demás que la norma autorice.

Que la línea de redescuento y crédito directo busca apoyar al sector del transporte para responder a los retos actuales en materia de movilidad sostenible, donde la actualización de los vehículos por aquellos de cero emisiones en el transporte terrestre, férreo, aéreo, marítimo y fluvial y la infraestructura asociada a la movilidad sostenible es necesaria para contribuir al cumplimiento de compromisos internacionales de Colombia y generar dinamismo en la economía.

Que para la vigencia fiscal 2025, se cuenta con una apropiación presupuestal para la compensación de la tasa, de conformidad con lo establecido en el Decreto No. 1621 del 30 diciembre de 2024, donde se asignaron recursos por el orden de seiscientos cincuenta y siete mil ciento noventa y tres millones de pesos (\$657.193.000.000) 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 las siguientes vigencias, deberán ser considerados los respectivos recursos en la programación presupuestal para ser incluidos en las apropiaciones de las siguientes vigencias 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,

## DECRETA

**Artículo 1. Adición del Capítulo 17 al Título 7 de la Parte 6 del Libro 2 al Decreto 1068 de 2015, Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público.** Adiciónese el Capítulo 17 al Título 7 de la Parte 6 del Libro 2 al Decreto 1068 de 2015, así:

### "CAPÍTULO 17

#### LÍNEA DE CRÉDITO CON TASA COMPENSADA DE LA FINANCIERA DE DESARROLLO TERRITORIAL S.A.- FINDETER DESTINADA A FINANCIAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

**Artículo 2.6.7.17.1. 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 redescuento y crédito directo con tasa compensada destinada a proyectos y actividades relacionadas con la movilidad sostenible.

**Artículo 2.6.7.17.2. Vigencia y monto de la línea de crédito con tasa compensada destinada a financiar la movilidad sostenible.** La aprobación de las operaciones

Continuación del Decreto "Por el cual se adiciona el Capítulo 17 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 redescuento con tasa compensada destinada a gastos de inversión y capital de trabajo en el sector transporte para la movilidad cero emisiones y la infraestructura asociada y de crédito directo con tasa compensada a las entidades territoriales para la financiación de proyectos de inversión en el sector transporte"

realizadas bajo la línea de redescuento y crédito directo 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 se podrán otorgar únicamente durante el período comprendido entre la entrada en vigencia del presente Capítulo hasta el agotamiento de los recursos destinados a la línea.

**Artículo 2.6.7.17.3. Disponibilidad de recursos.** Para la vigencia 2025, la compensación de la tasa de interés de la línea de redescuento y crédito directo con tasa compensada de que trata el presente capítulo se efectuará con cargo a las apropiaciones presupuestales establecidas en el Decreto No. 1621 del 30 de diciembre de 2024, donde se asignaron recursos por el orden de seiscientos cincuenta y siete mil ciento noventa y tres millones de pesos (\$657.193.000.000) 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 las siguientes vigencias, deberán ser considerados los respectivos recursos en la programación presupuestal para ser incluidos en las apropiaciones de las siguientes vigencias en el Presupuesto General de la Nación.

**Artículo 2.6.7.17.4. Condiciones financieras de la línea de crédito.** La línea de redescuento y crédito directo 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	<u>Redescuento:</u> Entidades del sector público y privado, entidades descentralizadas y todas las demás que autorice la ley. <u>Crédito directo:</u> Departamentos, distritos y municipios y los demás que la norma autorice.
Uso	Inversión y capital de trabajo
Tasa de Interés	<u>Redescuento:</u> Desde IBR – 2% M.V. y sus equivalentes en T.V. y S.M. <u>Crédito directo:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Para entidades territoriales categoría especial, 1 y 2: Desde IBR + 0,5% M.V. y sus equivalentes en T.V. y S.V.</li> <li>• Para entidades territoriales categoría 3, 4, 5 y 6: Desde IBR + 0% M.V. y sus equivalentes en T.V. y S.V.</li> </ul>
Plazo	Hasta 12 años con hasta 2 años de gracia a capital
Vigencia	Hasta agotar recursos

**Artículo 2.6.7.17.5. Beneficiarios de la línea de crédito con tasa compensada destinada a financiar la movilidad sostenible.** Podrán ser beneficiarios de la línea de redescuento y crédito directo 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.
- 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 17 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 rescate con tasa compensada destinada a gastos de inversión y capital de trabajo en el sector transporte para la movilidad cero emisiones y la infraestructura asociada y de crédito directo con tasa compensada a las entidades territoriales para la financiación de proyectos de inversión en el sector transporte"

---

**Artículo 2. Vigencia.** El presente decreto rige a partir del día siguiente de su publicación en el Diario Oficial y adiciona el Capítulo 17 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,

**GERMAN ÁVILA PLAZAS**

LA MINISTRA DE TRANSPORTE,

**MARÍA FERNANDA ROJAS MANTILLA**

<b>Código:</b>	Mis 5.1.Pro.01.Fr.05
----------------	-------------------------

<b>Fecha:</b>	25/02/2025
---------------	------------

<b>Versión:</b>	3
-----------------	---

<b>Página:</b>	1 de 27
----------------	---------

<b>Entidad Originadora</b>	Financiera de Desarrollo Territorial S.A – FINDETER
<b>Fecha: (dd/mm/aa):</b>	3 de octubre de 2025
<b>Proyecto de Decreto/Resolución:</b>	Por el cual se adiciona el Capítulo 17 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 redescuento con tasa compensada destinada a gastos de inversión y capital de trabajo en el sector transporte para la movilidad cero emisiones y la infraestructura asociada y de crédito directo con tasa compensada a las entidades territoriales para la financiación de proyectos de inversión en el sector transporte

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

### 1.1. ANTECEDENTES

#### *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 redescuento 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 redescuento 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 por Findeter, así como de aquellas que surgen para apalancar estrategias del Gobierno nacional para la mitigación de crisis en diferentes sectores.

La postergación de la línea de redescuento con tasa compensada se gestionó bajo una estrategia institucional flexible y adaptativa de Findeter, diseñada para alinear sus iniciativas con las del Gobierno nacional y las dinámicas del mercado. Esta decisión tuvo en cuenta las facultades de su Junta Directiva para activar dichos instrumentos financieros en momentos estratégicos, asegurando que su implementación coincidiera con contextos que maximizaran su impacto y relevancia. Además, el ajuste temporal permitió reorientar recursos hacia líneas de crédito urgentes, priorizando necesidades sectoriales emergentes sin descuidar los objetivos originales. De esta forma, se optimizó la asignación de fondos y se garantizó un enfoque más eficiente en soluciones financieras adaptadas a realidades cambiantes. Esta flexibilidad es crucial, ya que no solo fortalece la capacidad

<b>Código:</b>	Mis 5.1.Pro.01.Fr.05	<b>Fecha:</b>	25/02/2025	<b>Versión:</b>	3	<b>Página:</b>	2 de 27
----------------	-------------------------	---------------	------------	-----------------	---	----------------	---------

de Findeter para responder a crisis o fluctuaciones económicas, sino que también consolida su rol como impulsor de desarrollo sostenible, al vincular directamente sus productos con la competitividad nacional y el bienestar social. En consecuencia, esta postergación refleja una gestión proactiva, enfocada en resultados tangibles y en la creación de valor a largo plazo.

Tras una evaluación técnica de las condiciones financieras de la línea aprobadas en la sesión No. 410 de la Junta Directiva (28 de marzo de 2023), se identificó que dichos términos —originalmente establecidos desde IBR+1% MV y sus equivalentes en TV y SV— presentaban un nivel de competitividad insuficiente. Este diagnóstico se fundamentó en el contexto económico posterior a la primera aprobación: entre enero y septiembre de 2024, el Banco de la República redujo las tasas de interés en 275 puntos básicos, consolidando una tendencia bajista sostenida.

Ante este escenario, y en cumplimiento de su objetivo de optimizar las condiciones para los beneficiarios, Findeter disminuyó en 300 puntos básicos la tasa aplicable. Derivado de lo anterior, en la sesión No. 431 del 27 de agosto de 2024, la Junta Directiva de Findeter aprobó por unanimidad la modificación de la tasa de la línea de redescuento con tasa compensada "Movilidad para el Bienestar Social". Esta decisión, respaldada por criterios estratégicos orientados al desarrollo económico sostenible y al fortalecimiento de la competitividad nacional, refleja un alineamiento con las dinámicas del mercado y las prioridades institucionales:

1. Permitir que más empresas del sector transporte accedan a financiamiento asequible —priorizando a pequeñas y medianas empresas (pymes) que históricamente enfrentan barreras— 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.

<b>Código:</b>	Mis 5.1.Pro.01.Fr.05
----------------	-------------------------

<b>Fecha:</b>	25/02/2025
---------------	------------

<b>Versión:</b>	3
-----------------	---

<b>Página:</b>	3 de 27
----------------	---------

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.
7. Un financiamiento más accesible contribuirá al desarrollo y mantenimiento de infraestructura necesaria para la adopción de formas de movilidad sostenibles, robusta y segura, esencial para el bienestar social y económico de las comunidades.

#### *Contexto global*

La firma de instrumentos internacionales sobre cambio climático han sido clave ante la urgente necesidad de abordar los efectos adversos del calentamiento global. La comunidad internacional ha reconocido que este fenómeno representa una amenaza significativa, por lo que la mitigación de sus impactos, el fomento de la transición energética, el compromiso con la justicia climática y la colaboración internacional resultan determinantes para la biodiversidad, la seguridad alimentaria, la disponibilidad de agua y la salud humana (OXFAM, 2025).

Por lo anterior, desde la firma del Protocolo de Kioto en 1997 hasta el Acuerdo de París de 2015, así como a través de los hitos alcanzados en el desarrollo de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, la comunidad internacional ha demostrado el compromiso para trabajar en la lucha contra este fenómeno y se han establecido metas ambiciosas, mecanismos de financiación y transferencia tecnológica para apoyar a las naciones más vulnerables (UNFCCC, s.f).

De la misma manera, los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) buscan apoyar la mitigación y adaptación frente al cambio climático. En este contexto, los ODS 11 (Ciudades y Comunidades Sostenibles) y 13 (Acción por el Clima) establecieron los compromisos que deben asumir los Estados para cumplir sus metas para 2030. Específicamente, el objetivo número 11 se centra en lo relativo a la reconversión del parque automotor a vehículos de cero y bajas emisiones para que a 2030 se logren sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos. Por otro lado, el ODS 13 determina que los Estados deben *incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales*, lo anterior se relaciona de manera específica con la reducción de gases de efecto invernadero (GEI), en el que el sector de transporte tiene una participación del 25% del total a nivel mundial y 35% en Latinoamérica<sup>1</sup> (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2025)

---

<sup>1</sup> (Universidad de los Andes, 2024)

<b>Código:</b>	Mis 5.1.Pro.01.Fr.05
----------------	-------------------------

<b>Fecha:</b>	25/02/2025
---------------	------------

<b>Versión:</b>	3
-----------------	---

<b>Página:</b>	4 de 27
----------------	---------

En ese sentido, para llevar a cabo un seguimiento a lo pactado, el informe *Fostering Effective Energy Transition*, en su décimo cuarta edición, evalúa el desempeño del sistema energético y su preparación para la transición a través del *Índice de Transición Energética* (ITE). En su última publicación para junio de 2024, se destacan en los primeros puestos economías avanzadas y algunos casos latinoamericanos, de esta forma uno de los primeros puestos es ocupado por el Reino de Noruega (Foro Económico Mundial, 2024).

En el ámbito de la transición del parque automotor hacia vehículos de cero o bajas emisiones, el país escandinavo ha implementado una política pública integral desde el año 2017. La promulgación de su *Ley del Clima* estableció como meta nacional convertirse en una sociedad de bajas emisiones para 2050, con un objetivo intermedio de reducir en un 40% los GEI. Para ello, se establecieron metas a corto plazo, como la descarbonización total del transporte público para 2025 y la electrificación de infraestructuras críticas (estacionamientos, transbordadores y el transporte de mercancías), clave para alcanzar dicha meta.

Gracias a esta estrategia, Noruega supero anticipadamente el compromiso pactado en el Protocolo de Gotemburgo, logrando una reducción del 34% en emisiones de partículas PM2.5 para 2018 (Climate and Clean Air Coalition, 2025).<sup>2</sup> Este avance consolida su posición como referente global en políticas climáticas efectivas.

Respecto a los casos regionales, es preciso señalar que a pesar de que la región de América Latina y el Caribe es una de las que menos ha avanzado en el ITE en la última década, hay países que en el último informe se destacan. Por un lado, Brasil se ubica en el puesto 12 de 120. Su plan a largo plazo consiste en la implementación de energía hidroeléctrica y los biocombustibles, junto con las iniciativas de creación de instituciones, lo cual ha sido clave para la atracción de inversiones y los buenos resultados obtenidos en la actualidad (Foro Económico Mundial, 2024). De esta manera, el país latinoamericano encabeza la lista en la región en el cumplimiento de los compromisos adquiridos en el Acuerdo de París de 2015.

A través del Ministerio de Infraestructura de Brasil se espera desarrollar marcos regulatorios, implementar tecnologías y actualizar los planes para la transición hacia bajas emisiones de carbono. Para este propósito se apunta a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte, lo que contribuirá a alcanzar sus objetivos nacionales para el 2025 y el 2030 (reducciones del 37% y el 4%, respectivamente) (Banco Interamericano de Desarrollo, 2024).

Para la obtención de los resultados esperados en movilidad sostenible, el Gobierno brasileño ha lanzado el Programa Nacional de Movilidad Verde e Innovación (Mover) con el fin de reducir las emisiones de carbono de los vehículos. Este programa incluye incentivos fiscales y beneficios para atraer inversiones en energía y eficiencia energética. Las empresas que trasladen sus plantas a

---

<sup>2</sup> Lo pactado por Noruega fue de una reducción del 30% en emisiones de partículas (PM 2.5) desde los niveles de 2005.

<b>Código:</b>	Mis 5.1.Pro.01.Fr.05
----------------	-------------------------

<b>Fecha:</b>	25/02/2025
---------------	------------

<b>Versión:</b>	3
-----------------	---

<b>Página:</b>	5 de 27
----------------	---------

Brasil recibirán créditos financieros y descuentos en impuestos. Además, el programa establece requisitos mínimos de reciclaje y menores impuestos para empresas con bajas emisiones (Empresa Brasil de Comunicação, 2024).

Por otro lado, Chile se ha consolidado como uno de los casos más destacados de transición energética en América Latina, alcanzando el puesto 20 en el índice global del (Foro Económico Mundial, 2024) y equiparándose con economías avanzadas como Alemania. Este logro responde a una estrategia integral basada en dos fuentes de energía. En primer lugar, el país ha diversificado su matriz energética mediante combinaciones estratégicas de fuentes convencionales y renovables no convencionales, optimizando su potencial solar en el norte. En segundo lugar, la región geográfica del sur tiene la potencialidad de producción de energía eólica, lo cual ha sido aprovechado por el país austral.

Paralelamente, se ha impulsado un crecimiento sostenido en la capacidad de energías renovables, prueba de ello es que de acuerdo con datos de la Asociación Chilena de Energías Renovables y Almacenamiento (ACERA), en noviembre de 2024, las fuentes de energía renovable no convencional (ERNC) contribuyeron con el 42,4% de la generación eléctrica del país, lo que representa un incremento del 7% en comparación con el mismo mes del año anterior. Asimismo, en todo el 2024, las ERNC llegaron a constituir el 39,1% de la participación total en la generación de energía del país (Chile Sustentable, 2025).

Complementariamente, destaca su implementación pionera de instrumentos económicos innovadores, incluyendo un impuesto al carbono de 5 dólares por tonelada emitida y mecanismos de subastas tecnológicamente neutrales (Ministerio de Ambiente de Chile, s.f). Estos avances se sustentan en un marco regulatorio adaptativo, ejemplificado por la Ley de Eficiencia Energética (2021) y la meta de carbono neutralidad para 2050, que articulan seguridad energética con sostenibilidad ambiental. Esta sinergia de factores explica por qué Chile lidera por cinco años consecutivos el índice regional de atractivo para inversiones en energías limpias (Bloomberg, 2023), demostrando que la transición energética efectiva requiere simultáneamente visión técnica, voluntad política y alineamiento de incentivos económicos.

Ahora bien, en lo concerniente al transporte de cero y bajas emisiones el gobierno de chileno publicó una *Hoja de Ruta para el Avance de la Electromovilidad en Chile: Acciones concretas al 2026 para masificar el uso de esta tecnología*, en este propósito se establece que para el

*“(...) 2035 el 100% de las ventas de vehículos nuevos livianos y medianos sean cero emisiones, al igual que el 100% de las ventas de transporte público y el 100% de las ventas de maquinaria móvil. Asimismo, se plantea que al 2050 el 40% del total de parque de vehículos particulares sea cero emisiones, además del 100% del transporte público (buses, taxis y colectivos) (p.12) (...)”*

**Código:**

Mis  
5.1.Pro.01.Fr.05

**Fecha:**

25/02/2025

**Versión:**

3

**Página:**

6 de 27

De esta manera, el gobierno chileno con este tipo de medidas se proyecta a cumplir sus compromisos internacionales y aportar a la reducción de GEI.

### *Contexto nacional del sector transporte*

El sector transporte en Colombia enfrenta actualmente retos significativos en materia de la movilidad sostenible, donde la actualización de los equipos es necesaria para operar sistemas de transporte ambientalmente responsables, eficientes en costos y seguros para los usuarios. La postergación para atender estas necesidades podría limitar el crecimiento económico y el desarrollo social del país, así como comprometer el cumplimiento de los acuerdos que Colombia ha adquirido firmado y que se relatarán a lo largo de este documento.

En respuesta a estas necesidades, la creación de la línea destinada a financiar la movilidad sostenible a la 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 reducción de las emisiones de gases efecto invernadero y cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, promover el ascenso tecnológico en el sector transporte 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. 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.

### *Evidencia nacional sobre movilidad sostenible*

El estudio comparativo entre camiones eléctricos y diésel en la cadena de suministro del café en Colombia, desarrollado por el proyecto GiroZero de la Universidad de Los Andes y Cardiff University demuestra que la implementación de camiones eléctricos en la cadena de suministro del café en Colombia genera beneficios ambientales y económicos significativos.

El piloto se enfocó en el segundo eslabón de la cadena logística, que consiste en el traslado del producto de los centros de compra cooperativa a los centros de distribución, para lo cual, las pruebas de campo se realizaron en el departamento de Antioquia, donde los municipios de Caldas, El Retiro, La Ceja, San Jerónimo y Barbosa fungían como los centros de compra cooperativa y el municipio de

**Código:** Mis  
5.1.Pro.01.Fr.05

**Fecha:** 25/02/2025

**Versión:** 3

**Página:** 7 de 27

Girardota como centro de distribución. Estas pruebas tuvieron una duración de 31 días calendario y 22 días hábiles.

Los resultados de este piloto que comparó el camión eléctrico y el de diésel concluyó los siguientes resultados significativos: En términos de intensidad de emisiones "*Well to Tank*" (WTT), el camión eléctrico mostró una emisión de 30 g CO<sub>2</sub>eq/ton-km, mientras que el camión diésel presentó una emisión de 203 g CO<sub>2</sub>eq/ton-km, lo que indica que las emisiones del camión diésel son 6,8 veces mayores.

Al comparar las emisiones por kilómetro recorrido, el camión eléctrico emitió 88 g CO<sub>2</sub>eq/km, en contraste con los 659 g CO<sub>2</sub>eq/km del camión diésel, siendo las emisiones del diésel 7,5 veces superiores. El costo del combustible por kilómetro también fue evaluado, encontrándose que el camión eléctrico tiene un costo de \$COP 247/km, mientras que el camión diésel, incluyendo el costo de la urea, tiene un costo de \$COP 530/km, lo que representa un costo 2,1 veces mayor para el diésel. Además, se analizó la tasa de emisión, que relaciona las emisiones causadas con el costo energético. En este caso, el camión eléctrico tuvo una tasa de 0,80 g CO<sub>2</sub>eq/\$COP, mientras que el camión diésel presentó una tasa de 0,90 g CO<sub>2</sub>eq/\$COP, siendo el costo relacionado con las emisiones 12,5% superior en el camión diésel (Universidad de los Andes y Cardiff University, 2022).

El (Ministerio de Minas y Energía, s.f.) desarrolló un *Análisis de inversiones requeridas para la Transición Energética Justa (TEJ)*, en esta publicación en el acápite número 3 se elabora una descripción del sector, las estrategias y las necesidades de inversión en transporte sostenible. Asimismo, y con base en los datos de la UPME (2022) y el Ministerio de Transporte (2022) citados en este establece que el sector del transporte es el mayor consumidor de energía en Colombia, representando el 44% del consumo energético en 2021, con el transporte carretero siendo el principal responsable (92%).

En ese sentido, para cumplir con la agenda ambiental internacional a 2030 y 2050, se enfrentan retos significativos debido al alto consumo de combustibles fósiles y la limitada oferta de energías de bajas emisiones.

Dentro de las estrategias planteadas dos de ellas apuntan a la movilidad sostenible, siendo la (i) preparación e impulso de políticas públicas para acelerar la transición en el transporte de pasajeros y de carga y el (ii) impulso de la movilidad sostenible y ciudades inteligentes.

Finalmente, "para la estimación total de los costos de inversión, se establecieron dos escenarios, uno optimista y otro moderado, teniendo como resultado que los costos de inversión para dispositivos de consumo e infraestructura muestra que el escenario de TEJ es el más económico en comparación con otros escenarios. En términos porcentuales del PIB, el escenario TEJ tiene un costo promedio anual menor tanto en tendencias optimistas como moderadas" (Ministerio de Minas y Energía, s.f.). Además, se concluye que adoptar políticas de transición energética es más rentable y eficiente, especialmente en el sector transporte, debido a sus beneficios ambientales y fiscales.

<b>Código:</b>	Mis 5.1.Pro.01.Fr.05
----------------	-------------------------

<b>Fecha:</b>	25/02/2025
---------------	------------

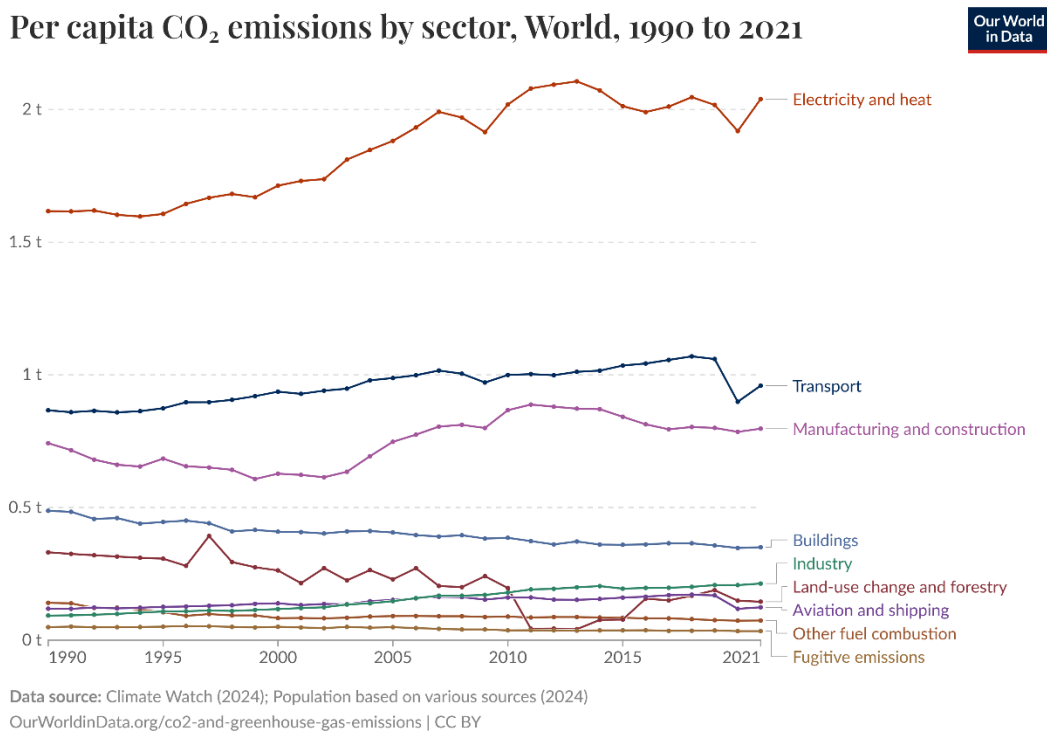
<b>Versión:</b>	3
-----------------	---

<b>Página:</b>	8 de 27
----------------	---------

### Impacto de la movilidad en la reducción de los GEI

En 2024, el sector transporte es el tercero que más contribuye a las emisiones globales de gases de efecto invernadero (GEI), con una participación del 15%. Este porcentaje lo sitúa por detrás de los sectores de energía (26%) e industria (11%), lo que los convierte en una de las principales causas del calentamiento global. Estas emisiones provienen mayoritariamente de la quema de combustibles fósiles en vehículos de carretera, aviones y barcos ( United Nations Environment Programme, 2024). Sin embargo, cabe señalar que históricamente, según *Our World in Data* del Global Change Data Lab y la Universidad de Oxford, el transporte ha sido el segundo sector en el aporte de emisiones de CO<sub>2</sub>, desde inicios de la década de los noventa.

Per capita CO<sub>2</sub> emissions by sector, World, 1990 to 2021



Fuente: Tomado de *Global Carbon Budget (2024)* – with major processing by *Our World in Data*

En 2023, según el último informe *Perspectivas del Transporte* este sector es responsable del 23% de las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> relacionadas con la energía. El transporte también contribuye indirectamente a aumentar la demanda de energía. La construcción de infraestructuras de transporte, la fabricación de vehículos y la producción de combustible generan emisiones de gases

<b>Código:</b>	Mis 5.1.Pro.01.Fr.05	<b>Fecha:</b>	25/02/2025	<b>Versión:</b>	3	<b>Página:</b>	9 de 27
----------------	-------------------------	---------------	------------	-----------------	---	----------------	---------

de efecto invernadero. Y el sector se bloquea respecto de las emisiones futuras debido a la longevidad de las flotas de vehículos y de las infraestructuras

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 CO<sub>2</sub> del transporte en un 90% para 2050, mientras que China, el mayor emisor de CO<sub>2</sub> 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.

### *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. Esta dinámica está motivada por la necesidad urgente de reducir el impacto ambiental y mejorar la calidad del aire, en línea con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible<sup>3</sup>, y los ODS, que han priorizado la movilidad inclusiva, segura y resiliente.

De hecho, el mercado global de vehículos eléctricos continúa expandiéndose, según el informe *Seis Calves para el Despliegue definitivo del vehículo eléctrico*, se estima que para 2030 las ventas de vehículos eléctricos e híbridos representen más de la mitad de las ventas mundiales (55%), tres años antes de lo que se consideraba en 2021 (EY, 2023). Para el caso nacional, el Informe de Situación Automotriz determinó que las ventas de híbridos y eléctricos crecieron 65% entre 2023 y 2024 y las de utilitarios híbridos y eléctricos crecieron 88% (BBVA Research, 2025)

<sup>3</sup> 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/>

<b>Código:</b>	Mis 5.1.Pro.01.Fr.05
----------------	-------------------------

<b>Fecha:</b>	25/02/2025
---------------	------------

<b>Versión:</b>	3
-----------------	---

<b>Página:</b>	10 de 27
----------------	----------

La transición hacia una movilidad sostenible debe acelerarse, no solo mediante la inversión en tecnologías limpias, sino también a través de lineamientos de política que promuevan el transporte público eficiente, la infraestructura para bicicletas y el desarrollo urbano orientado a reducir tiempos de recorrido, distancias y 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, este propósito 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; temas en los cuales gobiernos, en sus diferentes niveles, están aumentando sus inversiones.

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 (Banco Mundial, 2024). Estos 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, 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.

#### 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 la conexión ferroviaria entre La Dorada y Santa Marta. Según el (Consejo Nacional de Política Económica y Social, 2020) mediante el documento CONPES 3982 de 2020 (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

<b>Código:</b>	Mis 5.1.Pro.01.Fr.05	<b>Fecha:</b>	25/02/2025	<b>Versión:</b>	3	<b>Página:</b>	11 de 27
----------------	-------------------------	---------------	------------	-----------------	---	----------------	----------

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.

En ese sentido, al tener en cuenta que el CONPES tiene un lustro desde su publicación, resulta pertinente referirse al nivel de cumplimiento de la política. Según SisConpes 2.0, la Política Nacional de Logística tiene un rezago de cumplimiento del 28%. El horizonte es que para el primer semestre de 2024 la política se haya ejecutado al 100%. Sin embargo, a la fecha y con el último reporte, el nivel de cumplimiento es del 72% (Departamento Nacional de Planeación, 2025)

Sin embargo, para alcanzar estos beneficios, es fundamental que se aborden otros factores claves que influyen en el éxito de la implementación del sistema ferroviario. Entre ellos se encuentran la inversión en infraestructura complementaria, la coordinación con otros modos de transporte para garantizar la intermodalidad, la gestión eficiente de los costos iniciales de implementación en relación con el ahorro a largo plazo, y la superación de desafíos operativos como la gestión de carga, las regulaciones y riesgos de corrupción. Solo mediante una planificación integral y el abordaje de estos aspectos será posible aprovechar plenamente las ventajas del transporte ferroviario.

#### 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. Esta diversidad normativa se refleja en el parque automotor actual: como señala el Banco Interamericano de Desarrollo (BID 2020), el sector se caracteriza por una marcada heterogeneidad de los vehículos que existen para este propósito, que incluyen tractores, automotores de arrastre, camiones rígidos (que integran la cabina y el contenedor), y los tractocamiones acoplados a un semirremolque (Barbero, Fiadone, & Millán Placci, 2020).

En el mismo estudio se señala 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 (Barbero, Fiadone, & Millán Placci, 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.

<b>Código:</b>	Mis 5.1.Pro.01.Fr.05
----------------	-------------------------

<b>Fecha:</b>	25/02/2025
---------------	------------

<b>Versión:</b>	3
-----------------	---

<b>Página:</b>	12 de 27
----------------	----------

La causa de una vida útil alta 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 de camiones ha dado lugar a que la chatarrización sea una opción voluntaria (Barbero, Fiadone, & Millán Placci, 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 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 vehículos 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) (Barbero, Fiadone, & Millán Placci, 2020).

<b>Código:</b>	Mis 5.1.Pro.01.Fr.05
----------------	-------------------------

<b>Fecha:</b>	25/02/2025
---------------	------------

<b>Versión:</b>	3
-----------------	---

<b>Página:</b>	13 de 27
----------------	----------

### Medioambiente y sostenibilidad

En las grandes ciudades, la contaminación por emisiones de GEI, material particulado y gases como dióxido de nitrógeno (NO<sup>2</sup>), dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>) 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 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<sub>2,5</sub>), 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). La situación en Colombia subraya la necesidad urgente de 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.

### Findeter - desembolsos sector Transporte

En el periodo comprendido entre el año 2015 y el 2024, Findeter realizó desembolsos en el sector transporte por más de \$5 billones de pesos, distribuidos en años y 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
<b>2015</b>	200	-	-	99.021	272.605	416.390	788.217
<b>2016</b>	66.500	71.567	-	24.397	57.346	237.397	457.207
<b>2017</b>	40.000	10.000	-	58.357	77.243	173.085	358.684
<b>2018</b>	42.900	88.900	-	-	80.974	376.288	589.063
<b>2019</b>	9.751	-	-	-	171.250	369.865	550.866
<b>2020</b>	1.209	40.000	5.450	4.768	73.126	79.757	204.310
<b>2021</b>	232	-	1.899	734	27.353	642.268	672.486
<b>2022</b>	43	-	-	1.112	324.862	658.326	984.343
<b>2023</b>	-	-	-	28.016	86.732	599.268	714.016
<b>2024</b>	-	-	-	3.200	62.179	396.245	461.623
<b>Total</b>	160.835	210.467	7.349	218.605	1.213.96	3.683.821	5.780.815

**Código:** Mis  
5.1.Pro.01.Fr.05

**Fecha:** 25/02/2025

**Versión:** 3

**Página:** 14 de 27

*Elaboración con cifras de Inteligencia de Negocios de Findeter*  
*\*Cifras en millones de pesos*

Tipo de beneficiarios

Al sector público se irrigan recursos por un total de tres billones setecientos noventa y cuatro mil quinientos cuarenta millones de pesos m/cte. (\$3.794.540.000.000), de los cuales un billón ciento treinta y cuatro mil setecientos setenta y dos millones de pesos m/cte. (\$1.134.772.000.000) fueron desembolsados a través del crédito directo y dos billones seiscientos cincuenta y nueve mil setecientos sesenta y ocho millones de pesos m/cte. (\$2.659.768.000.000) fueron desembolsados a través de redescuento. Al sector privado se han desembolsado un billón novecientos ochenta y seis mil doscientos setenta y cuatro millones de pesos m/cte. (\$1.986.274.000.000), de los cuales catorce mil doscientos once millones de pesos m/cte. (\$14.211.000.000) han sido irrigados a través de crédito directo a patrimonios autónomos y un billón novecientos setenta y dos mil sesenta y tres millones de pesos m/cte. (\$1.972.063.000.000) han sido desembolsados a través de redescuento.

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 cinco billones ciento ochenta y siete mil ciento treinta y cuatro millones de pesos m/cte. (\$5.187.133.000.000), de los cuales un billón ciento cuarenta y ocho mil novecientos ochenta y tres millones de pesos (\$1.148.983.000.000) corresponden a crédito directo y cuatro billones treinta y ocho mil ciento cincuenta billones de pesos (\$4.038.150.000.000) corresponden a redescuento.
- **Capital de trabajo:** por redescuento se desembolsaron ciento setenta y nueve mil novecientos noventa millones de pesos m/cte. (\$179.990.000.000).
- **Sustitución de deuda:** Se realizaron desembolsos por redescuento por valor de cuatrocientos trece mil seiscientos noventa y un millones de pesos (\$413.691.000.000).

Municipios y departamentos impactados

El impacto de la inversión con recursos de las diferentes líneas de crédito de Findeter se pudo ver reflejado en 563 proyectos en 24 departamentos y 249 municipios entre los años 2015 al 2025.

## 1.2. RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA

De acuerdo con lo expuesto, se evidencia la necesidad de financiar las soluciones relativas a la movilidad sostenible, en tanto su implementación trae múltiples beneficios de orden ambiental, social, de salud pública y económicos. A este respecto, el BID publicó un estudio prospectivo

<b>Código:</b>	Mis 5.1.Pro.01.Fr.05
----------------	-------------------------

<b>Fecha:</b>	25/02/2025
---------------	------------

<b>Versión:</b>	3
-----------------	---

<b>Página:</b>	15 de 27
----------------	----------

denominado *Análisis costo-beneficio de las opciones para alcanzar cero emisiones netas en Colombia*. Este estudio cuantifica los costos asociados y los beneficios económicos derivados de implementar transformaciones para que Colombia a 2050, sea un país con carbono neutralidad. El desarrollo del estudio se centró en cuatro sectores, entre los que se encuentra el transporte, en el que, de manera particular, se espera que su aporte a la disminución de los GEI sea considerable, al ser el que más aporta en la actualidad.

En el apartado del transporte se analiza el potencial de desarrollo de una movilidad de cero emisiones en Colombia hacia 2050. Se proyecta que la demanda de pasajeros y carga crecerá entre 3.39% y 3.44% anualmente hasta 2050, lo que implica un aumento en las emisiones de GEI si se mantiene el modelo actual basado en combustibles fósiles.

La implementación de un portafolio de mitigación en el sector transporte podría reducir hasta 894 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente durante el periodo analizado. Esto representaría un 40% de las emisiones proyectadas en el escenario de referencia y hasta un 99% de las emisiones en 2050. Se estima que la movilidad de cero y bajas emisiones generaría entre 58.300 y 69.300 millones de dólares en co-beneficios. Destacadamente, el 45% de estos provendría de mejoras en la salud pública debido al fomento de la actividad física, como caminar y andar en bicicleta. Otros beneficios incluyen la reducción de la congestión (39%), disminución de accidentes (12%), mejoras en la calidad del aire (3.4%) y reducción del ruido (0.4%) (Banco Interamericano de Desarrollo, 2022).

La transición hacia un sistema de transporte más eficiente con tecnologías de bajas emisiones podría traducirse en ahorros significativos en inversiones, operación y mantenimiento, alcanzando beneficios netos estimados de hasta 237.000 millones de dólares al año. Los ahorros derivados de un uso más eficiente de la energía podrían resultar en una demanda de energía de transporte aproximadamente un 40% menor en comparación con el escenario de línea base. Para cumplir con las metas de reducción de emisiones, se prevé un cambio significativo en la matriz energética del transporte, donde en 2050, la electricidad podría representar el 62% de la canasta de transporte de pasajeros. En suma, la movilidad de cero y bajas emisiones en el sector transporte no solo está alineada con los objetivos de reducción de emisiones, sino que también ofrece significativos beneficios económicos y ambientales, haciendo posible un desarrollo sostenible en Colombia hacia 2050 (Banco Interamericano de Desarrollo, 2022).

#### *Cumplimiento a instrumentos de derecho internacional*

En diciembre de 2015, Colombia suscribió 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.

<b>Código:</b>	Mis 5.1.Pro.01.Fr.05
----------------	-------------------------

<b>Fecha:</b>	25/02/2025
---------------	------------

<b>Versión:</b>	3
-----------------	---

<b>Página:</b>	16 de 27
----------------	----------

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 GEI (Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, 2020).

Cabe señalar que NDC fueron construidos con base en la Estrategia Colombiana de Desarrollo Bajo en Carbono, la Estrategia Nacional REDD+<sup>4</sup> 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.

Para el país, la consolidación de sus 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.

#### *Cumplimiento a mandatos legales*

Colombia ha suscrito instrumentos de derecho internacional en pro de la adaptación y mitigación al cambio climático. En consecuencia, estos compromisos se han incorporado en las políticas, planes, programas y proyectos del Gobierno nacional. A este respecto se destaca la Ley 2294 de 2023 que establece el Plan Nacional de Desarrollo “Colombia, Potencia Mundial de la Vida” (PND), que está compuesto por cinco ejes transformacionales<sup>4</sup>; cada uno de ellos: está integrado por ideas clave, indicadores de primer nivel y catalizadores para el cumplimiento de los objetivos propuestos por el PND, de los cuales algunos se alinean

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.

**Código:** Mis  
5.1.Pro.01.Fr.05

**Fecha:** 25/02/2025

**Versión:** 3

**Página:** 17 de 27

con los propósitos de Findeter para llevar desarrollo a los territorios a través de la estructuración e implementación de productos financieros y de asistencia técnica.

El catalizador c) “*Transición energética justa, segura, confiable y eficiente*” del eje transformacional 4) establece la importancia de incentivar el ascenso tecnológico del sector transporte, 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 suma, 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, por tanto, es necesario trabajar en conjunto, entre las entidades del Gobierno, los territorios y el sector privado desde la implementación de los marcos normativos hasta las acciones concretas que permitan asegurar una movilidad más limpia y mejor para todos.

De la misma manera, la Ley 1964 de 2019 tiene como objetivo promover el uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones para fomentar la movilidad sostenible y reducir las emisiones contaminantes y de GEI. Para estos propósitos se destacan los siguientes elementos:

- En cuanto a los impuestos, se dispone que los vehículos eléctricos tendrán una tarifa de impuesto que no superará el 1% del valor comercial del vehículo. Además, se implementarán descuentos en la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para estos vehículos, así como en las primas de los seguros SOAT.
- Las entidades territoriales podrán ofrecer incentivos económicos para fomentar el uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, tales como descuentos en el registro o impuesto vehicular, tarifas diferenciadas de parqueaderos o exenciones tributarias. Asimismo, estos vehículos estarán exentos de las restricciones a la circulación vehicular impuestas por las autoridades locales, excepto por razones de seguridad.

<b>Código:</b>	Mis 5.1.Pro.01.Fr.05	<b>Fecha:</b>	25/02/2025	<b>Versión:</b>	3	<b>Página:</b>	18 de 27
----------------	-------------------------	---------------	------------	-----------------	---	----------------	----------

- Iniciativa pública de uso de vehículos eléctricos: Dentro de seis años, el Gobierno nacional y los municipios de categoría 1 y Especial, excepto Tumaco y Buenaventura, deben asegurar que al menos el 30% de los vehículos comprados o contratados sean eléctricos.
- Las ciudades con Sistemas de Transporte Masivo deben seguir un cronograma para aumentar el porcentaje de vehículos eléctricos en sus flotas, alcanzando el 100% en 2035.
- Estaciones de carga rápida: En tres años, los municipios de categoría especial deben garantizar al menos cinco estaciones de carga rápida, y Bogotá, D.C., al menos veinte. La instalación es responsabilidad de los municipios, pero el funcionamiento será garantizado por las empresas de energía. Se permitirá desarrollar infraestructura de recarga en espacios públicos y en estaciones de combustible fósil.

Por su parte, la Ley 2099 de 2021 en los artículos 21,43 y 50 establece medidas para fortalecer la transición energética en varios sectores entre los que se encuentra el de Transporte.

Por un lado, el art. 21 versa sobre la *Promoción a la producción y uso del hidrógeno*, en el que se dispone puntualmente que “*el Gobierno nacional definirá los mecanismos, condiciones e incentivos para promover la innovación, investigación, producción, almacenamiento, distribución y uso de hidrógeno destinado a la prestación del servicio público de energía eléctrica, almacenamiento de energía, y des carbonización de sectores como transporte, industria, hidrocarburos, entre otros.*” (La cursiva y el subrayado no hacen parte del texto original)

Por otro lado, el artículo 43 hace referencia directa a la certificación de los beneficios tributarios para las actividades de generación y utilización movilidad eléctrica y en el uso de energéticos de cero y bajas emisiones en el sector transporte. Lo anterior redundante en los incentivos existentes para la reconversión del parque automotor en el país, que permitir dar cumplimiento la meta de reducción GEI para 2030 y alcanzar la neutralidad cero a 2050.

Finalmente, en lo que respecta a esta ley, el artículo 50 hace mención exclusiva a la promoción y el establecimiento de incentivos por parte del Gobierno Nacional para el transporte terrestre automotor de carga y público de pasajeros, en el que se destaca el uso de cero y bajas emisiones en los escenarios de reemplazo o aumento de la capacidad transportadora.

Por otra parte, en cuanto a las metas y medidas para el carbono neutralidad, La Ley 2169 de 2021 en su artículo 12 establece las medidas que deberá cumplir el gobierno nacional en aras de alcanzar los propósitos de la acción climática, es por esto que los numerales 1 y 4 del citado artículo establecen lo siguiente:

1. Acciones que permitan acelerar la transición hacia la movilidad eléctrica, diseñando e implementando políticas con el fin de establecer estándares regulatorios y técnicos para la comercialización y operación de vehículos eléctricos de 2, 3 y 4 o más ruedas, así como

<b>Código:</b>	Mis 5.1.Pro.01.Fr.05	<b>Fecha:</b>	25/02/2025	<b>Versión:</b>	3	<b>Página:</b>	19 de 27
----------------	-------------------------	---------------	------------	-----------------	---	----------------	----------

la promoción de instrumentos financieros que incentiven el ingreso de vehículos eléctricos.

2. Desarrollo de instrumentos financieros que generen condiciones habilitantes para la circulación de al menos 600.000 vehículos eléctricos en el país a 2030. Estas acciones se desarrollarán en coordinación con el Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Departamento Nacional de Planeación.

Al considerar lo anteriormente expuesto, resulta imperativo la irrigación de recursos hacia la movilidad de cero emisiones, con el propósito de alcanzar los objetivos propuestos y, al mismo tiempo, cumplir con el marco normativo legal vigente.

#### *Cumplimiento a lineamientos de política pública*

En cuanto a lineamientos de política pública se refiere, el Documento 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.

Por su parte, el CONPES 4075 de 2022 sobre la política de transición energética, dispone en su línea de acción N° 17 la estrategia para desarrollar un sistema energético con bajas emisiones de GEI. En esta estrategia se destacan los siguientes:

1. **Ascenso tecnológico en el sector transporte:** El Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación estructurarán un fondo en 2023 para financiar o comprar flotas de cero y bajas emisiones en el transporte público y de carga liviana. También se estudiará la viabilidad de convertir vehículos de combustión interna a tecnología eléctrica.
2. **Infraestructura de carga:** El Ministerio de Minas y Energía elaborará una propuesta para reglamentar la interoperabilidad de las estaciones de carga de acceso público para vehículos eléctricos, facilitando su uso por parte de los usuarios.
3. **Modernización de la flota fluvial:** Entre 2022 y 2023, se formulará un plan para modernizar la flota fluvial en ríos priorizados, enfocándose en tecnologías eléctricas.
4. **Reducción de emisiones en el transporte férreo:** En 2025, se definirán lineamientos de política para establecer estándares técnicos en el material rodante del modo férreo, con el objetivo de reducir emisiones.
5. **Eficiencia energética en el modo aéreo:** En 2023, la Aeronáutica Civil establecerá una hoja de ruta para mejorar la eficiencia energética y mitigar las emisiones en el transporte aéreo.

En cuanto a lo estratégico, el Ministerio de Transporte tiene dispuesta la Estrategia Nacional de Transporte Sostenible (ENTS), la cual se alinea con compromisos ambientales internacionales y

<b>Código:</b>	Mis 5.1.Pro.01.Fr.05	<b>Fecha:</b>	25/02/2025	<b>Versión:</b>	3	<b>Página:</b>	20 de 27
----------------	-------------------------	---------------	------------	-----------------	---	----------------	----------

proyecciones nacionales en el crecimiento de la flota vehicular y la demanda energética. La estrategia busca mejorar la calidad de vida, incidiendo en la salud pública y la economía, y se enfoca en la transformación del sector transporte hacia tecnologías eficientes y de cero emisiones. Además, destaca la eficiencia energética como una medida costo-efectiva para mitigar el cambio climático y mejorar la seguridad energética, contribuyendo a los compromisos de reducir un 51% de emisiones de GEI para 2030. Para implementar con éxito las acciones de la ENTS, la estrategia destaca que se requiere una gestión robusta del financiamiento y adecuada gestión de recursos. El eje regulatorio establece normativas para la homologación de nuevas tecnologías y modernización del parque automotor, mientras que el eje técnico y tecnológico avanza en la creación de sistemas de información, realización de diagnósticos y desarrollo de proyectos piloto para transporte sostenible (Ministerio de Transporte, 2022)

#### *Demanda identificada*

Desde Findeter se tiene identificada una demanda de recursos en el sector de transporte por más de 7.5 billones de pesos, de los cuales 955.618 millones se encuentran en una fase avanzada para el desembolso, 3.1 billones de pesos están en las fases iniciales para el desembolso y 3.5 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 Gases de Efecto Invernadero (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 la promoción de una movilidad sostenible y la reducción de la huella de carbono en el sector transporte, Findeter, como socio estratégico del Gobierno nacional, ofrece una línea de crédito de directo y de redescuento con tasa compensada, dirigida a financiar proyectos de movilidad sostenible que promuevan el uso de vehículos de cero emisiones y tecnologías limpias en todos los modos de transporte.

Esta línea de redescuento está destinada entidades del sector público y privado, entidades descentralizadas y todas las demás que autorice la ley; y por crédito directo a departamentos, distritos y municipios y los demás que la norma autorice, incluyendo, pero no limitándose a:

#### **1. Transporte terrestre:**

- a. Adquisición de flotas de vehículos de cero emisiones**
  - i. Autobuses eléctricos o de hidrógeno para transporte urbano, interurbano y privado.
  - ii. Vehículos eléctricos para carro compartido y viaje compartido, tanto en entornos urbanos como interurbanos.
  - iii. Vehículos de logística cero emisiones para última milla, incluyendo furgonetas y camiones eléctricos o de hidrógeno.
- b. Infraestructura de apoyo:**

**Código:** Mis  
5.1.Pro.01.Fr.05

**Fecha:** 25/02/2025

**Versión:** 3

**Página:** 21 de 27

- i. Estaciones de carga rápida y lenta para vehículos eléctricos, tanto en zonas urbanas como interurbanas.
- ii. Ciclovías, peatonalización y aparcamientos seguros para bicicletas, promoviendo la movilidad activa y no motorizada.

## **2. Transporte férreo:**

- a. Modernización y expansión de redes ferroviarias:
  - i. Trenes y metros eléctricos, tanto para transporte de pasajeros como de carga.
  - ii. Proyectos de modernización de la red ferroviaria nacional y urbana, incluyendo la electrificación de líneas existentes y la implementación de trenes de hidrógeno.
- b. Logística ferroviaria:
  - i. Trenes de mercancías eléctricos o de hidrógeno para reducir las emisiones en el transporte de carga.

## **3. Transporte fluvial y marítimo:**

- a. Flotas de cero emisiones:
  - i. Adquisición de embarcaciones fluviales y marítimas eléctricas o de hidrógeno para transporte de pasajeros y carga.
  - ii. Modernización de flotas existentes para reducir emisiones en el transporte fluvial y marítimo.
- b. Infraestructura portuaria sostenible:
  - i. Desarrollo de puertos verdes con infraestructura de carga eléctrica para embarcaciones y equipos de cero emisiones.
  - ii. Implementación de sistemas de energía renovable en puertos y terminales fluviales.

## **4. Transporte aéreo:**

- a. Tecnologías limpias en aviación:
  - i. Proyectos de investigación y desarrollo para la implementación de aviones eléctricos o de hidrógeno en el transporte aéreo regional.
  - ii. Modernización de flotas aéreas para reducir emisiones, incluyendo la adopción de biocombustibles sostenibles.
- b. Infraestructura aeroportuaria sostenible:
  - i. Implementación de sistemas de energía renovable en aeropuertos y terminales aéreas.
  - ii. Desarrollo de infraestructura de carga eléctrica para vehículos de apoyo en tierra<sup>5</sup>.

## **5. Logística y cadena de suministro:**

- a. Vehículos de logística cero emisiones:
  - i. Furgonetas, camiones y drones eléctricos o de hidrógeno para la distribución de mercancías.

<sup>5</sup> Equipo que se encuentra en los aeropuertos y que se usa para dar servicio a las aeronaves mientras están en tierra.

**Código:** Mis  
5.1.Pro.01.Fr.05

**Fecha:** 25/02/2025

**Versión:** 3

**Página:** 22 de 27

- ii. Proyectos de optimización logística para reducir emisiones en la cadena de suministro.
- b. Centros de distribución sostenibles:
  - i. Implementación de tecnologías limpias en almacenes y centros logísticos, incluyendo energía solar y sistemas de gestión eficiente de recursos.
- 6. Movilidad integrada y multimodal:**
  - a. Plataformas de Movilidad como Servicio:
    - i. Integración de diferentes modos de transporte en una sola plataforma, facilitando la planificación de viajes multimodales.
  - b. Intercambiadores de transporte:
    - i. Construcción de centros de distribución que integren transporte terrestre, férreo, fluvial y aéreo, promoviendo la conectividad multimodal.
  - c. Sistemas de tiquetes unificados:
    - i. Plataformas que permitan el uso de múltiples medios de transporte con un solo pago, fomentando la intermodalidad.
- 7. Innovación y tecnologías emergentes:**
  - a. Drones de reparto y logística:
    - i. Implementación de drones para reducir emisiones en la cadena de suministro y en la entrega de bienes en áreas de difícil acceso.
  - b. Proyectos de energía renovable aplicada al transporte:
    - i. Generación de energía solar, eólica y otras fuentes renovables para alimentar estaciones de carga, flotas eléctricas e infraestructura de transporte.

Con esta línea, se contribuirá a 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:** Mejorando la conectividad rural-urbana y facilitando el transporte de bienes esenciales.
- **Aprovechamiento de la ciudad construida:** Promoviendo la movilidad sostenible en entornos urbanos.
- **Modelos de desarrollo supramunicipales:** Fortaleciendo los vínculos urbano-rurales y la integración de territorios.
- **Reestructuración y desarrollo de sistemas nacionales y regionales de productividad, competitividad e innovación:** Fomentando la adopción de tecnologías limpias y eficientes en el sector transporte.

La irrigación de recursos de redescuento con subsidio a la tasa de interés para la adquisición de vehículos de cero emisiones, la modernización de flotas, la construcción de infraestructura de apoyo a la movilidad sostenible y la implementación de tecnologías limpias en todos los modos de transporte representa una valiosa oportunidad para impulsar el progreso y la transformación del país en diversos aspectos. Estas acciones estratégicas ofrecen numerosas ventajas ambientales,

<b>Código:</b>	Mis 5.1.Pro.01.Fr.05
----------------	-------------------------

<b>Fecha:</b>	25/02/2025
---------------	------------

<b>Versión:</b>	3
-----------------	---

<b>Página:</b>	23 de 27
----------------	----------

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

En resumen, esta línea de redescuento representa una oportunidad única para el país, promoviendo beneficios ambientales, económicos y sociales en todos los modos de transporte. 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 de la Línea	Hasta quinientos mil millones de pesos (\$500.000.000.000 M/Cte.)
Beneficiarios	<u>Redescuento:</u> Entidades del sector público y privado, entidades descentralizadas y todas las demás que autorice la ley. <u>Crédito directo:</u> Departamentos, distritos y municipios y los demás que la norma autorice.
Uso	Inversión y capital de trabajo
Tasa de Interés	<u>Redescuento:</u> Desde IBR – 2% M.V. y sus equivalentes en T.V. y S.M. <u>Crédito directo:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Para entidades territoriales categoría especial, 1 y 2: Desde IBR + 0,5% M.V. y sus equivalentes en T.V. y S.V.</li> <li>• Para entidades territoriales categoría 3, 4, 5 y 6: Desde IBR + 0% M.V. y sus equivalentes en T.V. y S.V.</li> </ul>
Plazo	Hasta 12 años con hasta 2 años de gracia a capital
Vigencia	Hasta agotar recursos

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

- **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.

**Código:**

Mis  
5.1.Pro.01.Fr.05

**Fecha:**

25/02/2025

**Versión:**

3

**Página:**

24 de 27

- **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.

## 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

<b>Código:</b>	Mis 5.1.Pro.01.Fr.05	<b>Fecha:</b>	25/02/2025	<b>Versión:</b>	3	<b>Página:</b>	25 de 27
----------------	-------------------------	---------------	------------	-----------------	---	----------------	----------

Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público.

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 redescuento con tasa compensada para el sector transporte en Colombia tendría múltiples beneficios económicos. En primer lugar, permitiría la modernización del parque automotor, facilitando la mejora de sistemas de transporte público con tecnologías de cero emisiones, lo que incrementaría la capacidad y eficiencia de las vías de comunicación y reduciría las emisiones contaminantes, mejorando así la calidad del aire. Además, impulsaría la competitividad del sector, permitiendo la adquisición de vehículos de cero emisiones, equipos y tecnologías limpias, 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 de cero emisiones 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 de cero emisiones, lo que reduciría aún más las emisiones contaminantes y mejoraría significativamente la calidad del aire. Financiar proyectos que promuevan la integración regional con tecnologías de cero emisiones y faciliten el comercio y la circulación de personas redundan en cada vez más en la senda de desarrollo. La modernización de la tecnología también sería un resultado directo, con implementación de sistemas avanzados de información y comunicación para la gestión del transporte de cero emisiones, 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 modernizar la flota vehicular con tecnologías de cero emisiones, lo que aumentaría la eficiencia en el transporte.

#### **5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL**

De conformidad con lo establecido en el Decreto 1621 del 30 de diciembre de 2024, por el cual se liquida el Presupuesto General de la Nación para la vigencia fiscal de 2025 se asignaron recursos por el orden de Seiscientos cincuenta y siete mil ciento noventa y tres millones (\$657.193.000.000) 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

<b>Código:</b>	Mis 5.1.Pro.01.Fr.05
----------------	-------------------------

<b>Fecha:</b>	25/02/2025
---------------	------------

<b>Versión:</b>	3
-----------------	---

<b>Página:</b>	26 de 27
----------------	----------

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 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 SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN

La reconversión del parque automotor a vehículos de bajas emisiones 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.

## 7. ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SUSTENTEN EL PROYECTO NORMATIVO

### ANEXOS:

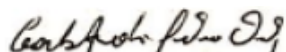
Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta, publicidad y de incorporación en la agenda regulatoria <i>(Firmada por el servidor público competente –entidad originadora)</i>	<i>(Marque con una x)</i>
Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo <i>(Cuando se trate de un proyecto 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 <i>Informe de planeación financiera y riesgos de las tasas compensadas</i>	x

<b>Código:</b>	Mis 5.1.Pro.01.Fr.05
----------------	-------------------------

<b>Fecha:</b>	25/02/2025
---------------	------------

<b>Versión:</b>	3
-----------------	---

<b>Página:</b>	27 de 27
----------------	----------



---

**CARLOS ANDRES QUINTERO ORTIZ**

**Director Jurídico**

**Findeter**

---

**LUZ MARINA CARO LÓPEZ**

**Secretaria General**

**Ministerio de Hacienda y Crédito Público**

**ANÁLISIS FINANCIERO E IMPACTO EN LA SOSTENIBILIDAD DE LA ENTIDAD**

**Estimación de compensación por línea**

De acuerdo con las necesidades y oportunidades de negocio validadas por la fuerza comercial, se procedió a hacer el cálculo correspondiente al subsidio requerido para las líneas objeto del análisis, previendo un escenario acido de colocación en el cual se desembolsan la totalidad de los recursos desde el momento cero, evidenciándose los siguientes resultados:

- **Línea de Redescuento con Tasa Compensada para el perfilamiento de deuda denominada Fortalecimiento Institucional**

Adición de recursos de la línea de Fortalecimiento Institucional, incrementando el monto hasta por \$1 billón para un total de hasta \$2.2 billones. Con esta ampliación se apoyará a los mandatarios electos para el periodo (2024-2027), en la consecución de sus planes, programas y proyectos reflejados en los planes de desarrollo, partiendo principalmente de

la liberación de recursos de caja por medio del reperfilamiento de la deuda vigente en las entidades territoriales para la sustitución de deudas con la banca comercial.

**Cuadro 1. Desagregación subsidio**

<b>Fortalecimiento Institucional</b>	
<b>Monto</b>	1,000,000,000,000
<b>Tasa (min)</b>	IBR -1% 1M
<b>Plazo</b>	10
<b>Gracia</b>	2

<b>Subsidio Total</b>	<b>346,354,166,667</b>
-----------------------	------------------------

<b>Año 1</b>	62,500,000,000
<b>Año 2</b>	59,317,129,630
<b>Año 3</b>	52,372,685,185
<b>Año 4</b>	45,428,240,741
<b>Año 5</b>	38,483,796,296
<b>Año 6</b>	31,539,351,852
<b>Año 7</b>	24,594,907,407
<b>Año 8</b>	17,650,462,963
<b>Año 9</b>	10,706,018,519
<b>Año 10</b>	3,716,574,074

Fuente: Vicepresidencia Comercial y Planeación Findeter.

Cifras en pesos



- **Línea de Crédito de Redescuento con Tasa Compensada dirigida a irrigar recursos para capital de trabajo e inversión para vivienda de interés social y prioritario, para el desarrollo regional (Urbano y rural).**

Adición de recursos hasta por \$1 billón para un total de hasta \$3 billones, con la finalidad de:

1. Apoyar la política de descarbonización del sector transporte, financiando proyectos que reduzcan emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI) y fomentar el ascenso tecnológico y la movilidad activa.
2. Aportar al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.
3. La tendencia a la baja en las tasas de mercado, especialmente en los sectores foco de la política pública.

**Cuadro 2. Desagregación subsidio**

	<b>Vivienda Popular</b>
<b>Monto</b>	1,000,000,000,000
<b>Tasa (min)</b>	IBR - 3,0% 1M
<b>Plazo</b>	5
<b>Gracia</b>	1
<b>Total</b>	<b>231,166,666,667</b>

<b>Año 1</b>	76,000,000,000
<b>Año 2</b>	67,291,666,667
<b>Año 3</b>	48,291,666,667
<b>Año 4</b>	29,291,666,667
<b>Año 5</b>	10,291,666,667

Fuente: Vicepresidencia Comercial y Planeación Findeter.

Cifras en pesos

- **Línea de crédito de Redescuento con tasa compensada compromiso salud**

Adición de recursos hasta por \$50.000 millones, para un total de línea de hasta por \$977.832 millones y disminuir la tasa de interés llevándola a hasta IBR + 0% y su equivalente en T.V. y S.V. con el objetivo de:

1. Contribuir con el fortalecimiento de la capacidad financiera de las EPS e IPS para realizar inversiones orientadas a robustecer la capacidad instalada en la prestación adecuada y oportuna de los servicios de salud a la población colombiana.
2. Que las EPS e IPS centralicen los pagos, gestionado mejor su deuda y/o reperfilen los pasivos existentes y/o disminuyan gastos por cancelación de comisiones y/o paguen menos tasa de interés que en los préstamos originales.



- Disminuir la tasa de redescuento del IBR + 1% M.V. al IBR + 0% M.V. de modo que corresponda a las nuevas realidades del mercado.

**Cuadro 3. Desagregación subsidio**

Compromiso Salud	
Monto	50,000,000,000
Tasa (min)	IBR + 0,0% 1M
Plazo	5
Gracia	1
<b>Subsidio Total</b>	<b>6,995,833,333</b>

Año 1	2,300,000,000
Año 2	2,036,458,333
Año 3	1,461,458,333
Año 4	886,458,333
Año 5	311,458,333

Fuente: Vicepresidencia Comercial y Planeación Findeter.

Cifras en pesos

- Línea de Crédito Directo con Tasa Compensada para los Patrimonios Autónomos constituidos por las Entidades Territoriales para la Ejecución de Proyectos de Infraestructura**

Creación de una línea de Crédito Directo con tasa compensada para Patrimonios Autónomos constituidos por Findeter para el desarrollo de proyectos de inversión en infraestructura por \$1.9 billones, con el fin de:

- Apoyo a los propósitos enmarcados en la ley 2294 de 2023 Plan Nacional de Desarrollo y los planes de gobierno de las entidades territoriales.
- Anticipar recursos de las vigencias futuras lo cual permite disminuir el tiempo de ejecución de las obras respecto a la línea de tiempo de los recursos por vigencia y asegura la ejecución transparente, efectiva y oportuna de las obras, al ser Findeter quien presta la asistencia técnica para su ejecución y la administración de los recursos.
- Disminuir el costo de las obras al acortar el tiempo de la ejecución, evitando el incremento por indexación de los materiales y la mano de obra.



**Cuadro 4. Desagregación subsidio**

Patrimonios Autónomos	
Monto	1,900,000,000,000
Tasa (min)	IBR +1,8% 1M
Plazo	12
Gracia	5
<b>Subsidio Total</b>	<b>665,395,833,333</b>

Año 1	77,900,000,000
Año 2	77,900,000,000
Año 3	77,900,000,000
Año 4	77,900,000,000
Año 5	77,900,000,000
Año 6	72,999,404,762
Año 7	61,607,833,333
Año 8	50,542,261,905
Año 9	39,413,690,476
Año 10	28,285,119,048
Año 11	17,156,547,619
Año 12	6,027,976,190

Fuente: Vicepresidencia Comercial y Planeación Findeter.

Cifras en pesos

- **Línea de crédito de Redescuento con Tasa Compensada denominada Reactiva Colombia**

Adición de recursos de la línea Reactiva Colombia, incrementando el monto hasta por \$1.0 billón y disminuyendo la tasa de interés. Con esta ampliación se promoverá la inversión en sectores estratégicos para el desarrollo social del país y buscando la reactivación y dinamización de la economía.

**Cuadro 5. Desagregación subsidio**

Reactiva Colombia	
Monto	1,000,000,000,000
Tasa (min)	IBR -2,8% 1M
Plazo	12
Gracia	2
<b>Subsidio Total</b>	<b>577,416,666,667</b>



<b>Año 1</b>	82,000,000,000
<b>Año 2</b>	82,000,000,000
<b>Año 3</b>	78,241,666,667
<b>Año 4</b>	70,041,666,667
<b>Año 5</b>	61,841,666,667
<b>Año 6</b>	53,641,666,667
<b>Año 7</b>	45,411,666,667
<b>Año 8</b>	37,241,666,667
<b>Año 9</b>	29,041,666,667
<b>Año 10</b>	20,841,666,667
<b>Año 11</b>	12,641,666,667
<b>Año 12</b>	4,441,666,667

Fuente: Vicepresidencia Comercial y Planeación Findeter.

Cifras en pesos

- **Línea de Crédito de Redescuento con Tasa Compensada denominada Movilidad Cero Emisiones**

Se aprobó la disminución de tasa de esta línea, “Desde IBR + 1% MV o IBR + 1.15% TV o IBR + 1.25% SV” a “Desde IBR -2% MV y sus equivalentes en TV y SV”, con el fin de:

1. Apoyar la política de descarbonización del sector transporte, financiando proyectos que reduzcan emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI) y fomentar el ascenso tecnológico y la movilidad activa.
2. Aportar al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.
3. La tendencia a la baja en las tasas de mercado, especialmente en los sectores foco de la política pública.

**Cuadro 6. Desagregación subsidio**

	<b>Movilidad Cero Emisiones</b>
<b>Monto</b>	500,000,000,000
<b>Tasa (min)</b>	IBR -2,0% 1M
<b>Plazo</b>	12
<b>Gracia</b>	2
<b>Subsidio Total</b>	<b>260,541,666,667</b>
<b>Año 1</b>	37,000,000,000
<b>Año 2</b>	37,000,000,000



Año 3	35,304,166,667
Año 4	31,604,166,667
Año 5	27,904,166,667
Año 6	24,204,166,667
Año 7	20,504,166,667
Año 8	16,804,166,667
Año 9	13,104,166,667
Año 10	9,404,166,667
Año 11	5,704,166,667
Año 12	2,004,166,667

Fuente: Vicepresidencia Comercial y Planeación Findeter.

Cifras en pesos

- **Línea de Crédito de Redescuento con Tasa Compensada denominada Manos a la Obra**

Línea de crédito por \$500.000 millones destinada a fortalecer e incluir financieramente a los actores de la economía popular en Colombia, siendo su propósito principal proveer recursos de capital de trabajo e inversión para ejecutar obras o programas que beneficien directamente a las comunidades, tales como construcción de infraestructura o desarrollo social.

**Cuadro 7. Desagregación subsidio**

Manos a la Obra	
Monto	500,000,000,000
Tasa (min)	IBR -1,0% 1M
Plazo	10
Gracia	2

**Subsidio Total 188,802,083,333**

Año 1	31,250,000,000
Año 2	31,250,000,000
Año 3	29,459,635,417
Año 4	25,553,385,417
Año 5	21,647,135,417
Año 6	17,740,885,417
Año 7	13,834,635,417
Año 8	9,928,385,417



<b>Año 9</b>	6,022,135,417
<b>Año 10</b>	2,115,885,417

Fuente: Vicepresidencia Comercial y Planeación Findeter.

Cifras en pesos

- **Línea de Crédito de Redescuento con Tasa Compensada Eficiencia Energética y Conectividad Virtual**

Incremento en \$1 billón; la línea de crédito actualmente tiene recursos hasta por \$2.3 billones con la adición de recursos quedaría hasta por \$3.3 billones.

Esta línea apalanca el programa “Territorios Energéticos” del Ministerio de Minas y Energía y la política gubernamental de Transición Energética Justa que hace parte de los pilares de la Reactivación Económica propuesta por el Gobierno nacional.

#### Cuadro 8. Desagregación subsidio

<b>Eficiencia Energética</b>	
<b>Monto</b>	1,000,000,000,000
<b>Tasa (min)</b>	IBR -2,0% 1M
<b>Plazo</b>	10
<b>Gracia</b>	2

**Subsidio Total 438,020,833,333**

<b>Año 1</b>	72,500,000,000
<b>Año 2</b>	72,500,000,000
<b>Año 3</b>	68,346,354,167
<b>Año 4</b>	59,283,854,167
<b>Año 5</b>	50,221,354,167
<b>Año 6</b>	41,158,854,167
<b>Año 7</b>	32,096,354,167
<b>Año 8</b>	23,033,854,167
<b>Año 9</b>	13,971,354,167
<b>Año 10</b>	4,908,854,167

Fuente: Vicepresidencia Comercial y Planeación Findeter.

Cifras en pesos



**Impacto en el estado Financiero proyectado y Plan Estratégico**

Se llevó a cabo una revisión de los posibles impactos de la incorporación de las líneas previamente citadas en los estados financieros de Findeter para el cierre del año 2025 hasta el año 2028.

Siendo así, a continuación, se presentan las expectativas de colocación de recursos que se están incorporando en el ejercicio de proyección financiera.

**Cuadro 9. Desagregación meta colocación 2025-2028**

	Fortalecimiento Institucional	Compromiso Vivienda Popular	Compromiso Salud	Patrimonios Autónomos	Programa Reactiva Colombia	Movilidad Cero Emisiones	Manos a la Obra	Eficiencia Energética y Conectividad Virtual
<b>Monto</b>	1.000.000.000,000	1.000.000.000,000	50.000.000,000	1.900.000.000,000	1.000.000.000,000	500.000.000,000	500.000.000,000	1.000.000.000,000
<b>Tasa (min)</b>	IBR 3% 1M	IBR 3% 1M	IBR+0% 1M	IBR+1,8% 1M	IBR 2,8% 1M	IBR 2% 1M	IBR 3% 1M	IBR 2% 1M
<b>Plazo</b>	10	5	5	12	12	12	10	10
<b>Grado</b>	2	1	1	5	2	2	2	2
<b>Proyección 2025</b>	\$ 200.000.000,000	\$ 200.000.000,000	\$ 50.000.000,000	\$ 72.000.000,000	\$ 200.000.000,000	\$ 80.000.000,000	\$ 50.000.000,000	\$ 200.000.000,000
<b>Compensación</b>	\$ 15.625.000,000	\$ 15.000.000,000	\$ 575.000,000	\$ 19.475.000,000	\$ 20.500.000,000	\$ 9.250.000,000	\$ 7.812.500,000	\$ 28.125.000,000
<b>Proyección 2026</b>	\$ 253.936.130,863	\$ 487.433.723,409	\$ -	\$ 211.613.442,386	\$ 536.109.985,764	\$ 211.613.442,386	\$ 211.613.442,386	\$ 338.581.507,817
<b>Compensación</b>	\$ 61.704.282,407	\$ 73.822.935,667	\$ 2.284.114,563	\$ 77.900.000,000	\$ 82.000.000,000	\$ 37.000.000,000	\$ 31.250.000,000	\$ 72.500.000,000
<b>Proyección 2027</b>	\$ 253.936.130,863	\$ 312.566.275,591	\$ -	\$ 211.613.442,386	\$ 263.890.014,236	\$ 211.613.442,386	\$ 211.613.442,386	\$ 338.581.507,817
<b>Compensación</b>	\$ 57.581.018,519	\$ 62.541.665,667	\$ 1.892.708,333	\$ 77.900.000,000	\$ 81.060.416,667	\$ 36.576.041,667	\$ 30.802.408,854	\$ 71.461.588,542
<b>Proyección 2028</b>	\$ 292.127.738,274	\$ -	\$ -	\$ 1.404.773.115,229	\$ -	\$ 3.226.884,771	\$ 26.773.115,229	\$ 122.836.984,386
<b>Compensación</b>	\$ 50.636.574,074	\$ 43.541.665,667	\$ 1.317.708,333	\$ 77.900.000,000	\$ 35.191.666,667	\$ 34.379.366,667	\$ 28.488.072,917	\$ 66.080.729,167

Fuente: Vicepresidencia Comercial y Planeación Findeter.

Cifras en pesos

Es importante tener presente que los montos de subsidio requeridos para finalizar la vigencia 2025 son menores a los informados en la parte inicial del documento dado que se están contemplando conforme el cronograma de desembolsos establecido y su financiación se encuentra dentro del rubro de compensación de tasa que ya fue asignado para la vigencia 2025 por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Esta situación también aplica para la vigencia 2026 dado que las compensaciones reales que son remitidas en las cuentas de cobro trimestrales se calculan sobre montos efectivamente desembolsados.

De igual forma, la línea objeto de este análisis son de aprobación y no de desembolsos inmediatos, siendo este el principal motivo de porqué la ejecución se está previendo hasta el año 2028.

Conforme lo anterior, se remite el anexo 1 con el Estado de Situación Financiera y Estado de Resultados proyectados para las vigencias 2025-2028, en los cuales se observan los valores que garantizan la sostenibilidad financiera de Findeter. Es importante resaltar que en los ingresos financieros se encuentra proyectados los intereses de la cartera asociados a la expectativa de colocación previamente descrita.

Por otra parte, se procede a explicar la correlación existente entre la colocación esperada de las líneas con el plan estratégico, para lo cual se presenta el análisis de los indicadores afectados para cada uno de los objetivos directamente relacionados:



### Cuadro 10. Objetivos Plan Estratégico 2023-2026

<b>Objetivo 1:</b> <i>Generar impactos en el territorio que promuevan el crecimiento económico y social de todas las regiones del país promoviendo una financiación sostenible e incluyente.</i>
<b>Objetivo 7:</b> <i>Optimizar la rentabilidad que garantice el crecimiento de nuestra operación.</i>

Fuente: Vicepresidencia de Planeación Findeter.

#### Objetivo 1

##### Indicador 1.1. Cumplimiento de desembolsos

Es importante precisar que, de acuerdo con las expectativas de colocación de los recursos informadas por la Vicepresidencia Comercial, la ampliación no implica la modificación de la meta global de desembolsos de \$3,45 billones y \$3,70 billones aprobada por Junta Directiva para los años 2025 y 2026, es decir, están dentro de las metas definidas en el Plan Estratégico 2023-2026 “Transformando Regiones”.

En el año corrido hasta agosto de 2025 se ha presentado una sobre ejecución importante de los desembolsos producto de la colocación de las diferentes líneas de tasa compensada alcanzando un resultado de \$3,53 billones, motivo por el cual se procedió a actualizar a modo interno la proyección de cierre esperando un volumen de colocación cercano a los \$4.85 billones.

Para los años 2027 y 2028 aún no se encuentra definida una meta dado que las mismas se establecen por cuatrienios (2023-2026), motivo por el cual se trabajó con un supuesto de colocación.

##### Indicador 1.2. Financiación municipios y distritos categorías 3, 4, 5 y 6

La medida generaría un impacto positivo en la cobertura territorial al facilitar el acceso al financiamiento en condiciones favorables para los municipios y distritos establecidos. De esta manera se podrá aumentar el compromiso de la entidad con la promoción de la convergencia regional y la atención a las necesidades de las poblaciones.

#### Objetivo 7

##### Indicador 7.1. ROE antes de impuestos

Analizando de forma integral el aporte que generará la línea sujeta al retanqueo y demás líneas en los resultados financieros de la entidad, se estiman que su aporte será positivo conllevando a la sostenibilidad financiera.

### Cuadro 11. Utilidad operacional y ROE antes de impuestos, estimación

Indicadores		
Vigencia	Utilidad operacional (millones)	ROE antes de Impuestos
Año 2025	50,876	3,07%
Año 2026	99,758	5,77%
Año 2027	115,241	6,41%
Año 2028	128,729	6,87%

Fuente: Vicepresidencia de Planeación Findeter.

##### Indicador 7.2. Margen de intermediación

Se identifica una relación positiva entre el comportamiento promedio del margen y las condiciones de las nuevas líneas de crédito directo proyectadas (se estiman con un componente de tasa compensada que le permite a Findeter ponderar su tasa activa conforme a las condiciones de cartelera). Conforme a lo anterior, el margen no presentará una variación respecto a la meta aprobada del 1.60% para cada una de las vigencias.



**Indicador 7.3. Crecimiento cartera bruta**

Los saldos incluidos en las proyecciones financieras no presentarán cambios sustanciales al mantenerse las metas de colocación para los periodos de proyección. Conforme lo anterior, el saldo de cartera cerrará en los siguientes niveles por cada uno de los siguientes años de proyección.

**Cuadro 12. Saldo Cartera Bruta, estimación**

Indicadores	
Vigencia	Saldo Cartera Bruta (millones)
Año 2025	15.504.544
Año 2026	15.391.672
Año 2027	15.472.151
Año 2028	15.638.228

Fuente: Vicepresidencia de Planeación Findeter.

**Impacto en el fondeo de Findeter**

Actualmente, el fondeo de Findeter es indiferente a la distribución de su cartera de crédito. El fondeo, bajo condiciones normales de mercado, principalmente se ve afectado por la fortaleza patrimonial de la entidad, entre otros factores; específicamente, si nos referimos a los establecimientos de crédito, la principal variable cuantitativa para tener en cuenta es su margen de solvencia, el cual está definido como: “(...) el valor del patrimonio técnico calculado en los términos de este Capítulo, dividido por el valor de los activos ponderados por nivel de riesgo crediticio, de mercado y operacional. Esta relación se expresa en términos porcentuales. La relación de solvencia total mínima de los establecimientos de crédito de los que trata este Capítulo será del nueve por ciento (9%)”<sup>1</sup>.

El margen de solvencia de Findeter al 31 de julio de 2025 era de 21,14%. En términos relativos, Findeter mantendría su margen de solvencia por encima del promedio actual de los establecimientos de crédito (14,41%, para marzo de 2025 – última cifra disponible) y, claramente, cumpliendo el mínimo establecido en los compromisos con nuestros acreedores de banca multilateral y el mínimo regulatorio del 9%.

**Gráfico 1. Índice de solvencia de los establecimientos de crédito  
(2020-2025)**



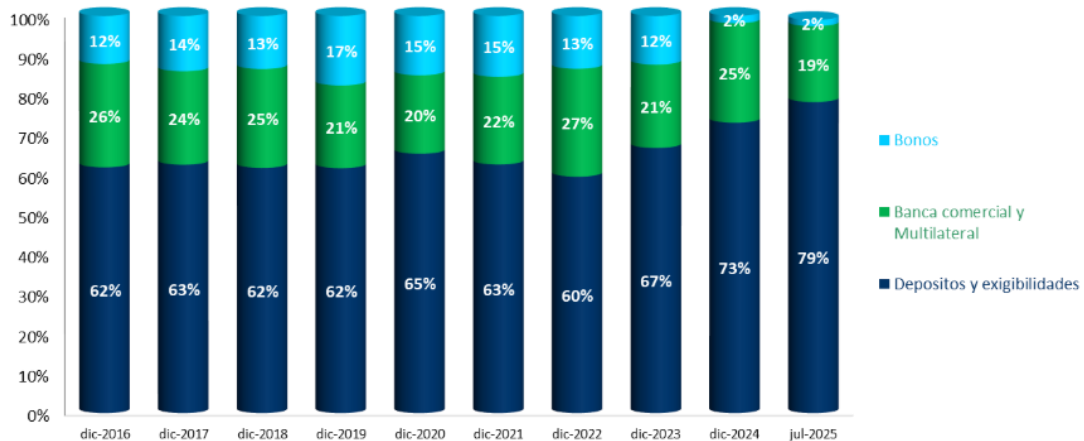
Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia



Por otra parte, con la incorporación de las expectativas de colocación de los recursos de las líneas objeto de análisis (la cual está dentro de la meta global de desembolsos aprobada en el plan estratégico 2023 – 2026) no se tendrá una afectación sensible en el fondeo de la entidad.

Ampliando el análisis a las fuentes de fondeo, es importante mencionar que la principal fuente de fondeo de Findeter es la emisión de CDT's a través del mercado público de valores con una participación del 79% sobre el total. Le sigue el fondeo a través de la banca comercial y multilateral con un 19% y, finalmente, las emisiones de bonos en distintos mercados con un 2% (Gráfico 2).

**Gráfico 2. Composición del fondeo de Findeter**



Fuente: Vicepresidencia Financiera Findeter<sup>2</sup>

Adicionalmente, con la aprobación de la garantía Nación por parte de la Comisión Interparlamentaria de Crédito Público en diciembre de 2023, se firmó un crédito con KFW por 150 millones de dólares en julio de 2025, sobre el cual se espera el desembolso de recursos a partir del año 2026. También se está a la expectativa de suscribir en el segundo semestre de 2025 un nuevo crédito con la banca comercial, específicamente con BBVA por 150 millones de dólares en condiciones similares a los créditos previamente suscritos al igual de un crédito con la CAF por 50 millones de dólares. En virtud de lo anterior, los créditos existentes más las nuevas expectativas permitirán contar para 2025 con saldos por desembolsar de los diferentes créditos ya suscritos con banca multilateral por 67 millones de dólares y nuevos créditos de banca comercial y multilateral por hasta 200 millones de dólares. Para el año 2026 se espera la suscripción de nuevos créditos como lo es el caso del tramo 4 con el BID por 200 millones de dólares, conllevando a posibles desembolsos por 50 millones de dólares por año a partir de 2027.

Por otra parte, la Junta Directiva de Findeter aprobó en junio de 2025 un nuevo programa de emisión de bonos por lotes sucesivos hasta por un valor de \$3.7 billones en el periodo 2025-2027, que tiene como objetivo principal continuar con la diversificación de las fuentes de fondeo de Findeter de acuerdo con una directriz de la Superintendencia Financiera de Colombia expedida en años anteriores y aprovechando la nueva estructura de emisión que han puesto a disposición los emisores de la Bolsa de Valores de Colombia BVC la cual simplifica de una manera importante la estructura para poder llevar a cabo este tipo de operaciones y reduciendo los costos de estas emisiones.

En línea con lo anterior, Findeter continuará accediendo al mercado de capitales local como usualmente hace, siendo este el principal origen de los recursos que garantizan el fondeo para apalancar las operaciones de crédito objeto de este documento.

En cuanto al costo de fondeo, la emisión de CDT's a través del mercado público de valores se realiza en las mismas condiciones de mercado a las que acceden las entidades financieras vigiladas por la SFC calificadas AAA. En ese rango, la emisión de Findeter puede tener leves descuentos o primas en su colocación dependiendo de la liquidez de los mercados en cada momento.

El costo del fondeo con bancos multilaterales se encuentra por debajo del costo de los mercados de valores a los mismos plazos. La razón principal es la promoción de obras de inversión que tienen unos impactos medibles que cumplan con los objetivos de cada una de las entidades prestamistas; en este segmento están incluidas las operaciones con y sin garantía de la nación. Finalmente, Findeter monitorea de manera permanente los diferentes mercados con el objetivo de encontrar oportunidades de fondeo que permitan optimizar sus costos. Un ejemplo de este tipo de operaciones fue la celebrada en 2022 con el banco JP Morgan Chase de Nueva York y garantizada por la agencia del Banco Mundial MIGA por USD 140 millones de dólares. La tasa de interés de esta operación, incluidos los costos de la garantía, fue inferior en casi 100 puntos básicos a la tasa de interés de captación en CDT's al mismo plazo.

En conclusión, la incorporación de las líneas de crédito con tasa compensada no representa una afectación sensible en el fondeo de la entidad, dado que se encuentran alineadas con la meta global de colocación aprobada por la Junta Directiva. Esta planificación permite mantener la estabilidad financiera sin comprometer los diferentes indicadores ya presentados. El fondeo de Findeter, como el de cualquier otra entidad financiera vigilada por la SFC y calificada AAA a nivel local y BB+ a nivel internacional, está sujeta a las condiciones y disponibilidad de los diferentes mercados

## **GESTIÓN DE RIESGOS Y SEGUIMIENTO A LA CARTERA**

Las líneas de tasa compensada pueden estar dirigidas a los dos tipos de producto de crédito de Findeter: Redescuento y Crédito Directo, para cada uno de estos tipos de crédito se tienen establecidas diferentes herramientas, alertas e informes para la gestión de riesgos que son presentados en los Comité de Gestión de Riesgo de Crédito, Comité de Riesgos y GAP y, Comité de Crédito Administrativo. A continuación, se describen las principales características.

### **REDESCUENTO**

En la operación de redescuento el análisis de Riesgo de Crédito, conforme lo establece el anexo 3 del Capítulo XXXI de la Circular Básica Contable y Financiera, debe enfocarse en la contraparte de Findeter, es decir el intermediario, esto en virtud que la dinámica de las operaciones de Redescuento implica que el Intermediario tiene la obligación del pago de los créditos con la financiera aun cuando se evidencie falta de pago del beneficiario final del crédito de cara al Intermediario, siendo la liquidación o desaparición del Intermediario la causal de materialización de riesgo de crédito en este segmento de cartera.

En este sentido, Findeter analiza y asigna un Valor de Máxima Exposición a cada intermediario y evalúa de manera periódica a su comportamiento, tanto cuantitativamente mediante el análisis de sus estados financieros, como cualitativamente mediante el seguimiento de sus calificaciones en firmas calificadoras y los ejercicios de visita y evaluación cualitativa que Findeter adelanta a sus Intermediarios.

No obstante, que el riesgo directo es el intermediario, Findeter realiza seguimiento a los beneficiarios finales de los créditos mediante el monitoreo del comportamiento de la cartera con recursos Findeter al interior de estos, así también se adelantan auditorías externas a las operaciones de Redescuento donde se evalúan el cumplimiento normativo en el otorgamiento de los créditos a cada uno de los beneficiarios, este cumplimiento considera los aspectos legales, los determinados por Findeter para operaciones de Redescuento y la normativa interna de los Intermediarios.

Dentro de los anteriores controles se realizan conciliaciones periódicas con los intermediarios financieros, tomando como base los saldos de capital, los días de mora y la calificación del deudor. En aquellos casos en los que el resultado de la conciliación refleje un saldo inferior al reportado por Findeter, se solicitará al intermediario una aclaración formal sobre la causa de la diferencia, y de ser necesario se solicita el prepago de las respectivas diferencias.

Adicionalmente, si durante el proceso de conciliación se detecta que un crédito redescotado por Findeter presenta una calificación diferente a "A", se solicitará al intermediario la debida justificación del evento que dio lugar a dicha modificación en la calificación.

Por otra parte, para aquellos intermediarios con calificación crediticia de largo plazo diferente a "AAA", se exigirá el pago anticipado de las operaciones con recursos de FINDETER cuyo beneficiario presente una mora mayor de 90 días con el intermediario. En el caso de operaciones VIS se hará cuando tenga más de 150 días de mora con el intermediario y para las cajas de compensación sometidas a algún tipo de intervención, cuando la mora sea superior



a 90 días con el intermediario. Para aquellos intermediarios con calificación crediticia “AAA” emitida por una calificadoradora de riesgos, se exigirá el pago anticipado de las operaciones con recursos de FINDETER cuyo beneficiario presente una mora mayor de 150 días con el intermediario. En caso de situaciones particulares en las que el pago anticipado no resulte viable, el Comité de Riesgos y GAP analizará el riesgo asociado y adoptará las medidas necesarias.

Lo anterior se aplica con todos los beneficiarios de la cartera de redescuento entre ellos las Entidades Territoriales.

Si en virtud de los anteriores seguimientos se evidencian alertas, Findeter solicita el prepago respectivo para de esa manera mantener una cartera beneficiario sin riesgo importante.

## **CRÉDITO DIRECTO**

La operación de Crédito Directo está restringida por ley a ciertos tipos de clientes como por ejemplo las entidades territoriales y patrimonio autónomos, en este tipo de operación el análisis de riesgo de crédito se enfoca en las características, conocimiento del beneficiario o cliente, su capacidad de pago y de las características del contrato a celebrar entre las partes, que incluyen, entre otros, las condiciones financieras del préstamo, las garantías, las fuentes de pago y las condiciones macroeconómicas a las que pueda estar expuesto, para esto Findeter ha implementado metodologías y modelos de análisis que permiten identificar clientes que cumplan con todos los requerimientos establecidos para una correcta colocación de los créditos.

Tanto en el otorgamiento, cómo en el seguimiento se evalúa entre otros la condición financiera y jurídica del cliente, los límites de concentración individuales y por grupo, el cumplimiento de los indicadores de ley e indicadores internos, así como el cumplimiento de Marco de Apetito de Riesgo de la Financiera, estas validaciones permiten establecer el perfil de riesgo del cliente y de esa manera realizar la respectiva cobertura del crédito en términos de provisiones y consumo de capital o solvencia.

Con más detalle, en términos de seguimiento y recuperación, en el reglamento de Crédito Directo, en el capítulo II Recuperación, se establecen las políticas, actividades y mecanismos que Findeter utiliza para gestionar a los clientes.

Findeter brinda a sus clientes a través de los medios autorizados para tal fin, como correos electrónicos, llamadas telefónicas y comunicaciones físicas, acompañamiento y asesoría, facilitándoles diferentes opciones para el pago de sus obligaciones. Así mismo, según su situación financiera, permite al cliente acceder a mecanismos de normalización como acuerdos de pago, reperfilamiento de deuda, modificaciones, reestructuraciones, entre otros, siempre que los lineamientos propios de las líneas de crédito con tasa compensada, recursos ordinarios o los créditos sindicados, así lo permitan.

Para lograr un mejor resultado en el proceso de cobranza, la entidad segmenta la cartera a través de estrategias diferenciales de cobro, lo cual nos permite gestionar asertivamente a los clientes, específicamente los municipios categoría 4, 5 y 6, en donde se haya presentado algún tipo de incumplimiento de pago.

De igual forma, para los clientes que hayan presentado mora en sus últimas 3 cuotas, se realiza un seguimiento específico para acompañarlos en el pago de sus créditos, ya sea a través de recordatorios de cuota o directamente con las personas encargadas de realizar los pagos en la entidad.

Dentro de las políticas de cobranza, Findeter establece la segmentación de los clientes por altura de mora, buscando una gestión diferenciada que permita contener el rodamiento de la altura mora y consecuente deterioro de la calidad de la cartera. Para ello se establecen los siguientes portafolios:

- i. Primero - Portafolio Cartera en Cobranza Ordinaria: Compuesto por créditos al día con buen comportamiento de pago histórico. Las operaciones nuevas de las que no se conozca historial ingresarán a este portafolio inicialmente.



- ii. Segundo - Portafolio Cartera en Cobranza Preventiva: Compuesto por créditos que se encuentren al día pero que por su comportamiento de pago histórico se evidencie que durante el último año hayan presentado mora de entre 30 y 60 días. Adicionalmente, se incluirán créditos que se encuentren al día y que hayan sido reestructurados en los últimos dos (2) años, créditos que por su cuantía (montos altos) sean considerados de alto impacto, operaciones con saldo superior al 0,3% del Patrimonio Técnico de FINDETER.
- iii. Tercero - Portafolio Cartera en Cobranza Persuasiva: Compuesto por créditos que se encuentren en mora de entre 1 y 90 días.
- iv. Cuarto - Portafolio Cartera en Cobranza Prejurídica: Compuesto por créditos que se encuentren en mora de entre 91 y 120 días.
- v. Quinto - Portafolio Cartera en Cobranza Jurídica: Compuesto por créditos con mora superior a los 90 (personas prestadora de servicios públicos domiciliarios) o 120 días (Entidades Territoriales, sindicatos, Patrimonios Autónomos - fondo regional, Patrimonios Autónomos constituidos por la financiera para el desarrollo de proyectos de inversión e infraestructura y los demás que se encuentren dentro de sus sectores elegibles y las empresas comercializadoras y distribuidoras de energía eléctrica), momento en el cual se inicia el proceso de alistamiento para cobro jurídico.

Desde que el crédito entra en mora y hasta tanto se hace la presentación de la demanda, dentro del proceso de cobro jurídico, Findeter realiza gestión de cobro permanente mediante recordatorios diferenciales a los diferentes responsables de cada clientes, el proceso incluye, reuniones, llamadas y comunicaciones con el fin de normalizar la obligación.

De acuerdo con el reglamento de Crédito Directo, capítulo I Seguimiento y Control, Findeter realiza un continuo monitoreo y calificación de las operaciones de crédito directo acorde con la etapa de otorgamiento. Las metodologías y procedimientos utilizados para medir el riesgo inherente a las operaciones de crédito y los cambios que se puedan presentar en las condiciones del servicio de la deuda se fundamentarán en lo siguiente:

- a) El comportamiento histórico de los portafolios y los créditos.
- b) Las características particulares de cada deudor y sector.
- c) Las garantías que respaldan los créditos.
- d) La información financiera o complementaria que permita conocer la situación financiera.
- e) Los indicadores para determinar si existe deterioro en la capacidad de pago del deudor.
- f) El comportamiento crediticio del deudor en otras entidades de crédito.
- g) Vencimientos de términos de envío de información o legalización.

La evaluación y calificación de la cartera se realiza como mínimo en los meses de mayo y noviembre, debiendo registrar los resultados de la evaluación y recalificación a la que hubiere lugar al cierre del mes siguiente. Los resultados obtenidos son presentados al Comité de Riesgos y GAP y estarán disponibles para consulta de la Superintendencia Financiera de Colombia, y demás órganos de control e inspección.

Adicionalmente, tratándose de entidades territoriales, si en el proceso de seguimiento semestral, se detecta deterioro de los indicadores de ley establecidos en la Ley 358 de 1997 o incumplimiento de los límites de gastos de funcionamiento señalados en la Ley 617 de 2000, o incumplimiento en la meta de superávit primario en el nuevo Marco Fiscal de Mediano Plazo del municipio, distrito o departamento se deben iniciar acciones y/o medidas para garantizar la sostenibilidad de la deuda pública durante la vigencia del crédito o la suscripción de planes de acción para la mejora de los mismos, a lo cual FINDETER hará el respectivo seguimiento.

Si el plan no es seguido o las razones que dieron origen a su incumplimiento no son superadas, FINDETER puede adelantar las acciones para la aceleración del crédito.

En el proceso de seguimiento semestral de la cartera de créditos otorgados a los Patrimonios Autónomos, se realiza el análisis financiero de los flujos de recursos y del presupuesto, para determinar la capacidad de pago y el



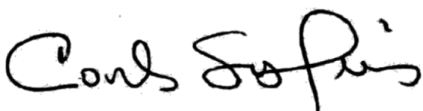
cubrimiento de las garantías otorgadas. Los flujos de las fuentes de recursos que respaldan el crédito otorgado debidamente certificados por la sociedad fiduciaria vocera del Patrimonio autónomos y las entidades u órganos competentes, se evalúan teniendo en cuenta su naturaleza, el monto recaudado o asignado para el pago del servicio de la deuda, su periodicidad y las posibles variaciones que puedan tener, así como su relación con los costos asociados al crédito, los determinados para funcionamiento del Patrimonio autónomos, y los gastos directos e indirectos para la ejecución del (de los) proyecto(s) y/o actividades de inversión, en los casos que aplique.

### **CONTROLES IMPLEMENTADOS POR LA DIRECCIÓN DE CARTERA PARA LA LÍNEA DE REDESCUENTO**

En cuanto a controles implementados para la cartera de Redescuento, la Dirección de Cartera realiza conciliaciones periódicas con los intermediarios financieros, tomando como base los saldos de capital, los días de mora y la calificación del deudor. En aquellos casos en los que el resultado de la conciliación refleje un saldo inferior al reportado por Findeter, se solicitará al intermediario una aclaración formal sobre la causa de la diferencia. Si dicha diferencia obedece a una mora igual o superior a 90 o 150 días por parte del deudor con el intermediario, se procederá a requerir el prepago del crédito correspondiente.

Adicionalmente, si durante el proceso de conciliación se detecta que un crédito redescotado por Findeter presenta una calificación diferente a "A", se solicitará al intermediario la debida justificación del evento que dio lugar a dicha modificación en la calificación.

Por otra parte, para aquellos intermediarios con calificación crediticia de largo plazo diferente a "AAA", se exigirá el pago anticipado de las operaciones con recursos de FINDETER cuyo beneficiario presente una mora mayor de 90 días con el intermediario. En el caso de operaciones VIS se hará cuando tenga más de 150 días de mora con el intermediario y para las cajas de compensación sometidas a algún tipo de intervención, cuando la mora sea superior a 90 días con el intermediario. Para aquellos intermediarios con calificación crediticia "AAA" emitida por una calificadora de riesgos, se exigirá el pago anticipado de las operaciones con recursos de FINDETER cuyo beneficiario presente una mora mayor de 150 días con el intermediario. En caso de situaciones particulares en las que el pago anticipado no resulte viable, el Comité de Riesgos y GAP analizará el riesgo asociado y adoptará las medidas necesarias.



**Carlos Alberto Saad Llinas**

**Vicepresidente de Planeación (e)**

