



INFORME TEMÁTICO:
**CONFLICTOS Y DESAFÍOS DEL
TRANSPORTE TERRESTRE EN COLOMBIA**

Subsectores de Carga y Pasajeros

www.defensoria.gov.co



USAID
DEL PUEBLO DE LOS ESTADOS
UNIDOS DE AMÉRICA



INFORME TEMÁTICO: CONFLICTOS Y DESAFÍOS DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN COLOMBIA

Subsectores de Carga y Pasajeros

• • •

2024

Defensoría Delegada para la Prevención y
Transformación de la Conflictividad Social

Bogotá, D.C





DEFENSORÍA DEL PUEBLO

Iris Marín Ortiz

Defensora del Pueblo

Robinson Chaverra Tipton

Vicedefensor del Pueblo

Constanza Clavijo

Secretaría Privada

Margarita Barraquer Sourdis

Secretaría General

Jorge Enrique Calero Chacón

Defensor Delegado para la Prevención y Transformación de la Conflictividad Social
COORDINACIÓN Y EDICIÓN GENERAL

Secretaría Técnica del Comité Editorial:

Carolina Vergel Tovar,

Directora Nacional de Promoción y Divulgación de Derechos Humanos

EQUIPO TÉCNICO FUNDACIÓN PANAMERICANA PARA EL DESARROLLO (FUPAD)

Jairo Andrés Silva Muñoz

Contratista

EQUIPO TÉCNICO DEFENSORÍA DELEGADA PARA LA PREVENCIÓN Y TRANSFORMACIÓN DE LA CONFLICTIVIDAD SOCIAL

Juliet Andrea Soler

Profesional Especializada
Revisión y apoyo técnico

Fernando Estrada Ramírez

Profesional Especializado
Revisión y apoyo técnico

DEFENSORÍA DELEGADA PARA LA PREVENCIÓN Y TRANSFORMACIÓN DE LA CONFLICTIVIDAD SOCIAL

Jorge Enrique Calero Chacón

Defensor Delegado

Dirección y revisión.

INSUMOS NACIONALES Y REGIONALES:

Gloria Carolina Rojas

Contratista Defensoría del Pueblo

Luz Dariana Orozco

Paolo Geobaldy Sandoval Burgos

Miriam Taitte Calvo

Profesionales Especializados de la Defensoría Delegada para la Prevención y Transformación de la Conflictividad Social

EVML

Diseño y diagramación

EVML

Diseño de portada

Edna Carolina Orozco Velásquez

Corrección de estilo

Fotografías

Banco de fotos de la Defensoría del Pueblo

Impresión

Imprenta Nacional de Colombia.

Este documento debe citarse así: Defensoría del Pueblo. 2024. Informe temático: Conflictos y desafíos del transporte en Colombia. Subsectores de Carga y Pasajeros.

© Defensoría del Pueblo

© Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID),

© Fundación Panamericana para el Desarrollo (FUPAD)

Obra de distribución gratuita.

El presente texto se puede reproducir, fotocopiar o replicar, total o parcialmente, citando la fuente.

Colombia. Defensoría del Pueblo. Informe temático: "Conflictos y desafíos del transporte en Colombia" – Subsectores de Carga y Pasajeros-

Defensoría Delegada para la Prevención y Transformación de la Conflictividad Social

Páginas: 124

Bogotá, D. C., 2024

Defensoría del Pueblo

<https://www.defensoria.gov.co/>

Fundación Panamericana para el Desarrollo (FUPAD)

<https://www.fupad.org>

Este documento se hace posible con el apoyo del pueblo americano a través de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional. El contenido de este documento es responsabilidad exclusiva de la Defensoría del Pueblo y FUPAD y no refleja necesariamente las opiniones de USAID o del Gobierno de los Estados Unidos

INFORME TEMÁTICO: CONFLICTOS Y DESAFÍOS DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN COLOMBIA

Subsectores de Carga y Pasajeros

• • •

2024

**Defensoría Delegada para la Prevención y
Transformación de la Conflictividad Social**

Bogotá, D.C

CONTENIDO

SIGLAS	8
PRESENTACIÓN	11
INTRODUCCIÓN	14
1. METODOLOGÍA.....	17
2. PANORAMA DEL TRANSPORTE TERRESTRE	19
2.1 Descripción del sector transportador	19
2.2. Actores del sector transportador	20
2.3 Principales políticas públicas y desafíos de los subsectores de transporte de pasajeros y de carga .	21
2.3.1 Competitividad y regulación:	22
2.3.2 Seguridad y derecho al trabajo:.....	24
3. CONFLICTIVIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA.....	27
3.1. Conflictos sociales en el sector del transporte en Co- lombia.....	27
3.2. Conflictos sociales en el sector del transporte en Co- lombia en el periodo de 2022 a mayo de 2024.....	28
3.3. Ubicación geográfica de los eventos de conflictos so- ciales en el sector transporte en Colombia, enero de 2022 a mayo de 2024	29
3.4. Tipo de mecanismo o forma de expresión de los con- flictos sociales del sector transporte, enero de 2022 a mayo de 2024.....	33
3.5. Principales actores de la conflictividad social en el sec- tor transporte en Colombia.....	35
3.6. Tipos de demandas expresadas en los conflictos mani- fiestos del sector transporte	43

4. PRINCIPALES DESAFÍOS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN COLOMBIA.....	48
4.1 Competitividad y regulación	39
4.2 Seguridad y derecho al trabajo.....	53
4.3. Impactos de los conflictos de los subsectores de transporte en la garantía de los derechos	55
5. PANORAMA DEL SUBSECTOR DE TRANSPORTE DE CARGA Y PASAJEROS EN LOS DEPARTAMENTOS DE SANTANDER, NORTE DE SANTANDER, ANTIOQUIA, CÓRDOBA, VALLE DEL CAUCA, Y CAUCA	71
5.1 Departamento de Santander.....	72
5.2 Departamento de Norte de Santander	
5.3 Departamentos de Antioquia y Córdoba	84
5.4 Departamento del Valle del Cauca	91
5.5 Departamento del Cauca	98
6. GESTIÓN DEFENSORIAL PARA LA TRANSFORMACIÓN DE LA CONFLICTIVIDAD SOCIAL EN EL TRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS.....	103
7. CONCLUSIONES.....	111
8. RECOMENDACIONES	115
REFERENCIAS	119

Indice de gráficos

Gráfico 1. Eventos de conflictos sociales manifiestos asociados el sector del transporte terrestre, enero de 2022 a mayo de 2024	29
Gráfico 2. Mapa eventos de conflictos sociales manifiestos en el sector del transporte terrestre por departamento, enero de 2022 a mayo de 2024	30
Gráfico 3. Municipios con mayor concentración de eventos de conflictos sociales del sector del transporte, enero de 2022 a mayo de 2024	32
Gráfico 4. Tipo de mecanismo de manifestación por eventos de conflictos sociales presentes en el sector del transporte, enero de 2022 a mayo de 2024.....	34
Gráfico 5. Principales actores sociales involucrados en los conflictos del sector de transporte terrestre, enero de 2022 a mayo de 2024	36
Gráfico 6. Mapa nacional de eventos de conflictos sociales manifiestos asociados al sector del transporte por departamento.	37
Gráfico 7. Conflictos sociales manifiestos liderados por transportadores, por subsectores del transporte terrestre	38
Gráfico 8. Porcentaje de eventos de conflictos sociales manifiestos, subsector de transporte de pasajeros.....	39
Gráfico 9. Mapa de eventos de conflictos sociales del sector de transporte terrestre en los que participan transportadores	40
Gráfico 10. Principales motivaciones de los conflictos sociales en el sector del transporte, enero de 2022 a mayo de 2024	43
Gráfico 11. Porcentaje de eventos de conflictos sociales sector transporte, por desafío	44
Gráfico 12. Total cortes de ruta o bloqueos 2022 a 2024, enero de 2022 a mayo de 2024	52
Gráfico 13. Bloqueos o cortes de ruta en eventos de conflictos sociales manifiestos 2022-2024, por departamento	53

Gráfico 14. Porcentaje de bloqueos y cortes de ruta por departamento, enero de 2022 a mayo de 2024	54
Gráfico 15. Rol cumplido por la Defensoría del Pueblo en espacios de diálogo	104
Gráfico 16. Departamentos donde se llevaron a cabo mesas de diálogo con presencia de la Defensoría del Pueblo, 2022	104
Gráfico 17. Departamentos donde se llevaron a cabo mesas de diálogo con presencia de la Defensoría del Pueblo, 2023	107
Gráfico 18. Municipios donde se llevaron a cabo mesas de diálogo con presencia de la Defensoría del Pueblo, 2022	108
Gráfico 19. Municipios donde se llevaron a cabo mesas de diálogo con presencia de la Defensoría del Pueblo, 2023	109

Índice de tablas

Tabla 1. Eventos de conflictos sociales sector transporte por departamento, enero de 2022 a mayo de 2024	31
Tabla 2. Autoridades y actores privados involucrados en los conflictos sociales del transporte, enero de 2002 a mayo de 2024	42
Tabla 3. Desafíos conflictos sociales sector transporte, por subsector	45
Tabla 4. Diferencias entre los proyectos de cuarta y de quinta generación de infraestructura vial	62
Tabla 5. Espacios de diálogo en los que participó la Defensoría del Pueblo sobre conflictos en el sector del transporte terrestre durante 2022	105
Tabla 6. Espacios de diálogo en los que participó la Defensoría del Pueblo sobre conflictos en el sector del transporte terrestre durante 2023	106

SIGLAS

ACC

Asociación Colombiana de Camioneros

ACPM

Aceite Combustible para Motores

ANI

Agencia Nacional de Infraestructura

ANSV

Agencia Nacional de Seguridad Vial

APP

Alianzas Público-Privadas

ARL

Administradora de Riesgos Laborales

BID

Banco Interamericano de Desarrollo

BLICA

Brigada Liviana de Caballería

COLFECAR

Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera

CONPES

Consejo Nacional de Política Económica y Social

Corficolombiana

Corporación Financiera Colombiana S.A.

DANE

Departamento Administrativo Nacional de Estadística

INVIAS

Instituto Nacional de Vías

Metrolínea

Sistema Integrado de Transporte Masivo Metrolínea

MIO

Masivo Integrado de Occidente

ONSV

Observatorio Nacional de Seguridad Vial

PIB

Producto Interno Bruto

RUAPP

Registro Único de Asociaciones Público-Privadas

SITP

*Sistema Integrado de
Transporte Público*

SOAT

Seguro Obligatorio de Accidentes

TransCaribe

*Sistema Integrado de Transporte
Masivo de Cartagena de Indias*

Transmilenio

*Empresa de Transporte
del Tercer Milenio*

UPIT

*Unidad de Planeación de In-
fraestructura de Transporte*

Vías 4G/5G

*Vías de cuarta y de quin-
ta generación*

PRESENTACIÓN

La Defensoría del Pueblo, a través de la Defensoría Delegada para la Prevención y Transformación de la Conflictividad Social, ha venido observando en los últimos años, un aumento significativo en los conflictos sociales que se presentan en el sector transporte, especialmente en los subsectores de carga y pasajeros.

Este incremento se ha manifestado en varios departamentos y en la ciudad de Bogotá. Los conflictos giran en torno a dos grandes aspectos: en primer lugar, la competitividad y la regulación, que incluyen la infraestructura, la logística, las condiciones de informalidad y las dificultades para la formalización. En segundo lugar, la seguridad y el derecho al trabajo, que incluyen la seguridad ciudadana y vial; la afectación por movilizaciones sociales de otros actores; y la posibilidad de ejercer la protesta social por parte de los transportadores.

Estas situaciones han generado diversas formas de protesta, incluyendo bloqueos, cierres de vías o cortes de ruta, como lo denomina la Comisión Interamericana de Derechos Humanos¹, que han impactado negativamente la economía nacional, restringiendo el acceso a alimentos y servicios de salud, poniendo en riesgo los derechos humanos de numerosas personas y comunidades.

Uno de los propósitos de la Defensoría Delegada para la Prevención y Transformación de la Conflictividad Social, es fomentar la convivencia pacífica y la cultura de paz entre ciudadanos y servidores públicos. Esto se logra a través de la prevención y transformación de conflictos sociales potenciales, mediante su identificación, caracterización y análisis de factores de riesgo. Esto, además del seguimiento a los acuerdos suscritos entre comunidades, el Estado y actores privados. A través de ello, se busca advertir y transformar, por medio del diálogo, conflictos que pueden escalar a escenarios de violencia.

En línea con este propósito, se elaboró este informe temático profundizando en las causas y problemáticas subyacentes a los conflictos en el sector transporte y centrándose en los subsectores de transporte público, de carga y de pasajeros. Se presenta una caracterización general del sector transporte, identificando sus principales problemas, políticas públicas relacionadas, desafíos y actores. Además, se analizan los conflictos sociales surgidos en los últimos dos años y cómo estos desafíos afectan la movilidad y la garantía de derechos fundamentales, tanto para los miembros del gremio transportador, como

¹ La Comisión Interamericana de Derechos Humanos, en el Informe Protesta y Derechos Humanos, año 2019, numeral 89, página 35, “ha señalado que una protesta social puede manifestarse de muy diversas formas y en las Américas se conocen algunos como cortes de ruta, cacerolazos, vigiliats. Las condiciones en las que se presentan muchas de estas manifestaciones y reivindicaciones son complejas y requieren por parte de las autoridades respuestas adecuadas en materia de respeto y garantía de los derechos humanos”.

para los usuarios y las comunidades que dependen de la movilidad y del transporte de bienes para garantizar sus condiciones de vida.

El informe incluye, un análisis específico de seis departamentos: Santander, Norte de Santander, Valle del Cauca, Cauca, Antioquia y Córdoba, a través del cual se busca entender las particularidades regionales de la conflictividad en los subsectores de carga y pasajeros. Se estudian, además, los problemas asociados a los bloqueos y cortes de ruta en las principales vías del país.

Concluye con recomendaciones dirigidas a las autoridades para abordar y transformar la conflictividad en estos

subsectores, buscando soluciones estructurales y coyunturales a las diversas problemáticas, demandas y necesidades, expresadas por la ciudadanía y por los actores del sector.

El diagnóstico del sector, las conclusiones y recomendaciones de este informe, están destinadas a facilitar el acercamiento y el diálogo entre gremios del transporte y empresas, trabajadores, usuarios, y autoridades, con el objetivo de encontrar y consensuar soluciones desde un enfoque estructural y de derechos humanos, a las demandas ciudadanas y gremiales.

Iris Marín Ortiz
Defensora del Pueblo




Defensoría
del Pueblo
COLOMBIA

INTRODUCCIÓN

En su esfuerzo por compilar y analizar datos pertinentes sobre los conflictos sociales en Colombia, y con el fin de sugerir medidas que impulsen la transformación de conflictos mediante el diálogo, la convivencia y la promoción de una cultura de paz, la Defensoría del Pueblo, a través de la Delegada para la Prevención y Transformación de la Conflictividad Social, puso en marcha el Observatorio de Conflictividad Social, a través del cual se recopila y sistematiza información proveniente de las cuarenta y dos (42) oficinas regionales con que cuenta la entidad en todo el territorio nacional. Información que se contrasta con distintas fuentes.

La Defensoría del Pueblo considera a los conflictos sociales como:

Expresión de insatisfacción de un grupo humano frente a situaciones de exclusión social o vulneración de derechos, generadas por acciones u omisiones del Estado frente a sus deberes públicos de protección y garantía de derechos, o de los particulares con respecto a sus obligaciones de respeto de estos. Estos conflictos se expresan a través de protestas sociales, bloqueos de vías, plantones y concentraciones, marchas y otras formas de expresión popular que buscan reivindicar sus derechos (Defensoría del Pueblo, 2022).

La Defensoría Delegada para la Prevención y Transformación de la Conflictividad Social tiene como propósito promo-

ver un ambiente de respeto y paz entre la ciudadanía y las entidades gubernamentales. Esto se logra mediante un proceso proactivo de identificación y análisis de conflictos latentes, así como del seguimiento a los acuerdos establecidos entre las comunidades, el sector público y los agentes privados. Esto con el fin de prevenir y atenuar cualquier situación que pueda llevar a escalar la conflictividad social a escenarios de violencia.

Como parte de su ejercicio de diagnóstico, la Defensoría Delegada para la Prevención y Transformación de la Conflictividad Social ha detectado un crecimiento notorio en los desacuerdos y tensiones sociales relacionadas con el sector del transporte de carga y pasajeros. Este fenómeno se ha extendido por distintas regiones, además de afectar a la capital del país.

Los desacuerdos, protestas de gremios del transporte y trabajadores de este sector, se centran en temas como la competitividad y las deficiencias en regulación, la infraestructura, la logística, las condiciones de formalidad, la seguridad ciudadana y vial y el derecho al trabajo. De la misma manera, factores externos como las movilizaciones sociales afectan el funcionamiento de este sector, con acciones como el bloque de vías, y otras formas de protesta a través de las cuales buscan presionar a las autoridades para la solución de problemas locales y comunitarios.

Las repercusiones de estos conflictos, se han visto reflejadas en una serie de protestas, incluyendo bloqueos que buscan paralizar el transporte terrestre. Estas acciones han tenido un efecto adverso en la economía del país, limitando el acceso a suministros básicos y servicios de salud esenciales y, poniendo en riesgo los derechos fundamentales de numerosas comunidades y personas.

El presente diagnóstico se centra en seis departamentos: Santander, Norte de Santander, Valle del Cauca, Cauca, Antioquia y Córdoba. Busca comprender las especificidades regionales en la conflictividad de los subsectores de carga y pasajeros, y los retos que presentan los bloqueos y cortes de ruta.

Se formulan recomendaciones dirigidas a las autoridades competentes, con la finalidad de gestionar y transformar la dinámica conflictiva en estos subsectores, así como, para hallar soluciones estructurales que respondan a las diversas problemáticas, demandas y necesidades, expresadas por los ciudadanos y los actores del sector.

Este informe temático presenta un panorama de los principales factores y complejidades que están en el origen de los conflictos en los subsectores de carga y pasajeros. Se busca proporcionar conclusiones y recomendaciones que sirvan como puente para el diálogo constructivo y que faciliten el alcance de acuerdos entre todas las partes, en la búsqueda de soluciones duraderas y consensuadas a las demandas de la población y los sectores involucrados.



1. METODOLOGÍA

Este informe temático se construyó mediante la recopilación y el análisis de información de fuentes primarias y secundarias, lo que posibilitó la identificación de las problemáticas sociales vinculadas al sector transporte, enfocándose especialmente en los departamentos de Santander, Norte de Santander, Valle del Cauca, Cauca, Antioquia y Córdoba, los cuales fueron seleccionados de acuerdo con la información recogida por el Observatorio de Conflictividad Social de la Defensoría del Pueblo, en el que se registró un mayor número de eventos y conflictos manifiestos en estas regiones a nivel nacional, durante los años 2022, 2023 y lo corrido del presente año.

En este proceso, se llevó a cabo la caracterización de los actores involucrados en dichos conflictos, sus orígenes, las repercusiones que acarrearán y los diversos elementos contextuales que contribuyeron a su exacerbación.

Con respecto a las fuentes primarias, se realizaron 33 entrevistas a profundidad, con actores claves del sector. El primer objetivo de estas entrevistas fue discernir los desafíos predominantes que enfrenta tanto el sector transporte en su conjunto, como los subsectores de carga y de pasajeros.

En segundo lugar, comprender las raíces de la conflictividad social que se manifiesta en acciones como paros, marchas y bloqueos o cortes de ruta. En tercer lugar, evaluar las oportuni-

dades para la transformación de los conflictos y los avances para su transformación y concertación de acuerdos. Finalmente, verificar la implementación y el progreso de los acuerdos y compromisos alcanzados con entidades gubernamentales, dirigidos a la solución de dichos conflictos.

En el desarrollo de estas entrevistas, se prestó especial atención a las circunstancias de las comunidades vulnerables y a la salvaguarda de los derechos de los colectivos sociales que participan en la prestación de los servicios de transporte de carga y pasajeros, así como a la situación de otros grupos y comunidades en cada uno de los territorios.

Entre las fuentes secundarias, se encuentran los datos recopilados por el Observatorio de Conflictividad Social entre enero de 2022 y mayo de 2024. Estos datos se derivan del seguimiento continuo de los medios de comunicación y de información provista por las regionales de la Defensoría del Pueblo.

Al mismo tiempo, se realizó una búsqueda documental de información sobre políticas públicas, estadísticas y datos producidos por las entidades de gobierno y los actores interesados en los asuntos del transporte. En especial en donde se han identificado las problemáticas que aquí se exponen.

La sistematización y análisis de la información estadística y de eventos recogidos por el Observatorio de Conflictividad Social de la Defensoría,

permitió elaborar un panorama de la conflictividad del sector de transporte en el nivel nacional.

A través de este ejercicio se identificaron los actores involucrados, catalogando sus intereses, perspectivas y las causas subyacentes de los conflictos. Proporcionó, además, una mejor comprensión de las oportunidades para la transformación de los conflictos, evaluando factores que podrían funcionar como elementos de acercamiento o tensión entre las partes.

También se solicitó información a diversas entidades gubernamentales, desde el Ministerio de Transporte y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, hasta secretarías de transporte de diferentes niveles administrativos, la Fiscalía General de la Nación y varios gremios y asociaciones.

Los datos acopiados por medio de estas solicitudes, enriquecieron y validaron la información inicial del Observatorio de Conflictividad Social, ampliando la comprensión de los desafíos existentes, la naturaleza de la conflictividad y las posibles vías de transformación a través del diálogo y la concertación.

2. PANORAMA DEL TRANSPORTE TERRESTRE

2.1 Descripción del sector transportador

El sector transportador es un sistema que contempla una actividad desarrollada por dos subsectores, el público y el privado², las cuales se definen como:

- **Actividad transportadora:** de conformidad con el artículo 6 de la Ley 336 de 1996, se entiende por actividad transportadora un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

- **Transporte público:** de conformidad con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica.

- **Transporte privado:** de acuerdo con el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, el transporte privado es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas dentro del ámbito de

las actividades exclusivas de las personas naturales o jurídicas.

En el contexto colombiano, este sector es crucial debido a su influencia transversal en diversas áreas económicas y sociales, destacándose su importancia como un pilar productivo clave, lo cual se refleja en su aporte al producto interno bruto (PIB) y su rol esencial en la movilidad y el comercio nacional. De acuerdo con el DANE, en 2022 el sector transportador, junto al de comercio, alojamiento y servicios de comida, aportó el 5% del valor agregado total de la economía. Además, para diciembre de 2022 representó el 7,2% de personas empleadas en el país, llegando a un total de 1,6 millones de ocupados, generando 74 mil empleos más en comparación con el 2021³.

Sin embargo, este sector también debe afrontar retos, como la contaminación atmosférica producida por los vehículos y un significativo consumo energético, que a su vez está asociado a la quema de combustibles fósiles, (gasolina y ACPM representaron en 2016 el 84% de la energía usada en el sector, con un 44% y 40% respectivamente).

² Consultado el 8 de mayo de 2024 en <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=77889>

³ Consultado el 8 de mayo de 2024 en https://www.colfecar.org.co/wp-content/uploads/2_Bitacora_economica_Colfecar_Febrero2022.pdf

En Colombia, la oferta de servicios de transporte está mayoritariamente en manos de entidades privadas, mientras que la infraestructura requerida es provista por el Estado. Este sector comprende el transporte por carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, puertos marítimos y fluviales, y tuberías, los cuales se dividen en transporte de carga, pasajeros o ambos. El transporte terrestre es el dominante, manejando aproximadamente el 80% de la carga y el 90% del tránsito de pasajeros. Se destaca como, el transporte

de carga genera el 70% de los ingresos totales del sector.

Es relevante señalar que, a pesar de existir una normativa que regula la operación de los servicios de transporte en el país, la informalidad y la ilegalidad son frecuentes en varias modalidades, incluyendo el uso de bicicletas y motocicletas como taxis, servicios de vehículos privados a través de plataformas digitales y transportes informales, intermunicipales o rurales.

2.2. Actores del sector transportador

El esquema institucional del sector transporte, establecido en el Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015, contempla una estructura tripartita: las autoridades nacionales son quienes definen las pautas generales, mientras que, a las autoridades territoriales, incluyendo las instancias regionales, distritales y municipales, les corresponde coordinar la ejecución en el nivel local. Por su parte, los operadores privados gestionan las diversas modalidades de transporte ya sean públicas o privadas, de carga o de pasajeros.

En el nivel nacional, se encuentran: el Congreso de la República, encargado de formular la legislación que define el alcance del sector; la Presidencia de la República, que dirige la política pública; el Ministerio de Transporte, que desarrolla las políticas, planes y regulaciones económicas, además de establecer la normativa técnica; el Departamento Nacional de Planeación, que garantiza

la inclusión del transporte en la planificación a largo plazo; la Superintendencia de Puertos y Transporte, con funciones de inspección y control portuario; la Agencia Nacional de Infraestructura, que gestiona las concesiones y alianzas para las infraestructuras; el INVÍAS, responsable de la infraestructura vial no concesionada; la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que supervisa la seguridad vial; la Aerocivil, que vela por el desarrollo de la aviación civil y la gestión del espacio aéreo; la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte, que planifica el desarrollo infraestructural; y, la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte, que tiene como objeto, el diseño y definición del marco de regulación económica de los servicios de transporte.

En la esfera territorial, son las alcaldías municipales y distritales las que definen tarifas y pautas para el transporte local e intermunicipal. Los concejos muni-

cipales aprueban los proyectos y presupuestos; las secretarías de movilidad, regulan el transporte urbano; las entidades gestoras, administran los sistemas de transporte masivo como Transmilenio y Masivo Integrado de Occidente (MIO) y, las entidades de infraestructura, se encargan de contratar y gestionar la infraestructura necesaria.

Por último, los agentes privados, como los Sistemas Especiales de Transporte Público, operan la infraestructura con-

cesionada y colaboran con los niveles territoriales. Cabe mencionar que, en Colombia, la relación contractual del servicio de transporte se fundamenta en tres figuras principales: el remitente, el transportador y el destinatario. Además, en el transporte terrestre, se incluyen los pequeños propietarios y conductores de vehículos de carga, quienes juegan un rol significativo en la operación del sector⁴.

2.3 Principales políticas públicas y desafíos de los subsectores de transporte de pasajeros y de carga

En el presente apartado, se expondrán en primer lugar, las principales políticas públicas del sector transporte, que están dirigidas a atender las áreas que fueron identificadas en el apartado anterior. Estas políticas buscan promover un sector competitivo, seguro y enfocado a proteger los derechos de los trabajadores y usuarios.

Posteriormente, se presentarán los principales desafíos identificados, los cuales deben ser atendidos por las entidades que formulan, ejecutan y evalúan las políticas identificadas, de manera que se reduzca el número de conflictos sociales manifiestos en el sector.

⁴ El marco legal define un “modelo afiliador de empresas de transporte para el modo terrestre automotor de carga y pasajeros, que lo diferencia del transporte aéreo, férreo, acuático y por tuberías. Este modelo consiste en que las empresas habilitadas para prestar un servicio público de transporte pueden tener contratos de vinculación con vehículos de otros propietarios (que no necesariamente son empresas de transporte), al tiempo que son pocos los vehículos propios y arrendados de la propia empresa, como resultado hace que el esquema predominante del transporte carretero sea el afiliador”. [DANE, 2021 pp.17].

2.3.1. Competitividad y regulación:

· **Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI):** Se está implementando este plan que busca integrar diferentes modos de transporte⁵. Según el Informe Nacional de Competitividad 2023-2024:

Desde 2022 se viene trabajando en la segunda versión del PMTI, el cual actualiza y complementa la priorización de proyectos de mediano y largo plazo en materia de infraestructura. Aunque este es un proceso clave para mejorar la planeación estratégica del sector, es preciso aclarar que el PMTI no tiene un efecto vinculante que obligue su cumplimiento a cabalidad. Por ello, es esencial garantizar estímulos e incentivos que garanticen su implementación. En ese sentido, es indispensable que la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) lidere el proceso de implementación del PMTI II⁶.

· **Política Nacional Logística:** Con el apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Colombia está modernizando sus sistemas de logística y transporte de cargas para reducir los costos y tiempos de exportación e importación. El documento CONPES 3982 de 2020 actualizó esta política para que:

Incluya acciones en tres frentes: en

primer lugar, para promover la intermodalidad en el país, se proponen mecanismos para la modernización de la infraestructura y la productividad en la prestación de los servicios de transporte de carga por los modos carretero, férreo, fluvial, aéreo y marítimo nacional; así como el desarrollo de conexiones eficientes entre estos modos, mediante el desarrollo de infraestructura logística especializada (ILE) para la provisión de valor agregado de servicios logísticos en las diversas apuestas productivas del país⁷.

· **Inversión en Infraestructura:** Se ha incentivado la inversión privada en el sector a través de las asociaciones público-privadas (APP), lo que ha permitido una transformación en el desarrollo vial del país a través de la ley 1508 de 2012. Sin embargo, se presenta un alto número de proyectos rechazados que impiden el desarrollo del sector. De acuerdo con el Informe Nacional de Competitividad 2023-2024:

Según el Registro Único de Asociaciones Público-Privadas (RUAPP), a julio de 2023, de los 840 proyectos registrados, un 65 % fueron rechazados, desistidos, fallidos o declarados desiertos (DNP, 2023b). Ahora bien, según consulta realizada al RUAPP, de los 543 proyectos rechazados, desistidos, falli-

⁵ Consultado el 14 de marzo de 2024 en https://compite.com.co/wp-content/uploads/2023/11/INC_2023_ITL.pdf

⁶ Consultado 15 de marzo de 2024 en https://compite.com.co/wp-content/uploads/2023/11/INC_2023_ITL.pdf

⁷ Consultado el 15 de marzo de 2024 en <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3982.pdf>.

dos o desiertos, 521 corresponden a iniciativa privada⁸.

· **Visión Estratégica:** Se busca asegurar una visión estratégica que permita la implementación de proyectos de carácter intermodal y aliviar la carga regulatoria que genera incentivos a la existencia de un sector transportador improductivo e informal. Para la presidenta del Consejo Privado de Competitividad:

En infraestructura recomiendan implementar el nuevo Plan Maestro de Transporte Intermodal e integrar al sector productivo en la priorización de proyectos de infraestructura para promover la iniciativa privada. También piden definir esquemas de cofinanciación en la construcción y el mantenimiento de vías terciarias, y, “permitir que el precio de los fletes se genere en condiciones de competencia y buscando eficiencias”⁹.

· **Regulación:** La regulación del transporte en Colombia está a cargo del Estado y se rige principalmente por dos leyes, a) Ley 105 de 1993: esta ley contiene el Estatuto Básico del Transporte y establece que la operación del

transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado. El Estado tiene la responsabilidad de ejercer el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. b) Ley 336 de 1996: por medio de esta ley se expidió el Estatuto Nacional de Transporte. Otorga la calidad de servicio público esencial al transporte, lo cual implica que se encuentra sometido a la regulación del Estado para garantizar la prestación del servicio y la protección de los usuarios.

Además, el Ministerio de Transporte ha emitido varios decretos y resoluciones para regular aspectos específicos del transporte. Por ejemplo, el Decreto 1120 del 26 de junio de 2019 modificó algunos artículos relacionados con el sector. También se han emitido resoluciones para controlar el peso de los vehículos de transporte de carga y regular el registro inicial de los vehículos de servicio particular y público.

⁸ Consultado el 15 de marzo de 2024 en https://compite.com.co/wp-content/uploads/2023/11/INC_2023_ITL.pdf.

⁹ Consultado el 15 de marzo de 2024 en <https://www.elheraldo.co/economia/informe-de-competitividad-define-los-retos-de-colombia-para-2023-955529>.

2.3.2 Seguridad y derecho al trabajo:

Este componente abarca la seguridad ciudadana y la seguridad vial. En relación con la seguridad ciudadana, las Naciones Unidas la define como

El proceso de establecer, fortalecer y proteger el orden civil democrático, eliminando las amenazas de violencia en la población y permitiendo una coexistencia segura y pacífica. Se le considera un bien público e implica la salvaguarda eficaz de los derechos humanos inherentes a la persona, especialmente el derecho a la vida, la integridad personal, la inviolabilidad del domicilio y la libertad de movimiento.¹⁰

Por su parte, la seguridad vial, se entiende como “un enfoque multidisciplinario que aborda medidas para prevenir accidentes de tráfico. Esto incluye el diseño y mantenimiento de vías, regulación del tráfico, formación de conductores, educación de usuarios viales, supervisión policial y atención a las víctimas”¹¹

Sin los enfoques descritos, el derecho al trabajo no podría ejercerse a plenitud por parte los actores del sector del transporte ni por aquellos que dependen de él y que son indirectos. En este sentido, las políticas dirigidas a la atención de la seguridad ciudadana y vial han sido identificadas en las siguientes políticas:

- **Plan Nacional de Seguridad Vial**

2011-2021: Este plan busca prevenir, reducir y/o mitigar el impacto de los accidentes de tránsito mediante políticas y acciones concretas, articuladas, integrales, medibles y controlables.

- **Plan Nacional de Seguridad Vial**

2022-2031: Este nuevo plan, aprobado recientemente, continúa y amplía los esfuerzos del plan anterior para mejorar la seguridad vial en todo el país.

- **Movilidad segura:** El Ministerio de Transporte ha establecido varios pilares para la seguridad vial, incluyendo velocidades seguras, vehículos seguros, infraestructura vial segura, comportamiento seguro en los actores viales, cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial y atención integral a víctimas de siniestros viales.

- **Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales:**

Establecido en el año 2002, está integrado por la Fuerza Pública a través de los grupos de la Brigada Liviana de Caballería (BLICA) del Ejército Nacional, los grupos Meteoro de la Armada Nacional y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional. En este sentido, se identificaron unos fenómenos que están afectando la seguridad en las carreteras: los polizones, quienes son lo que abordan clandestina-

¹⁰ Consultado el 26 de junio de 2024 en <https://www.undp.org/es/publicaciones/sinopsis-seguridad-ciudadana>

¹¹ Consultado el 26 de junio de 2024 en <https://ansv.gov.co/es/escuela/9760>

mente los vehículos de carga, estos se ubican en tres (3) categorías (migrantes, hinchas de barras futboleras y caminantes o mochileros). A ello se suma, el hurto de mercancías, los grupos armados organizados y los retenes ilegales.

• **Pacto por una movilidad sostenible, segura y saludable:** Este pacto, liderado por el Ministerio de Transporte, se fundamenta en varios pilares mediante principios de sistemas seguros, el programa ‘Visión Cero’ y prevención en los desplazamientos.

Adicionalmente, en el *Informe de rendición de cuentas del sector transporte 2023*¹² el gobierno ha fundamentado su gestión sobre cinco pilares:

- **Sostenibilidad**, dando prioridad a los modos que generan menores emisiones.
- **Seguridad**, mediante principios de sistemas seguros, el programa ‘Visión Cero’ y prevención en los desplazamientos.

- **Gobernanza**, enfocada en el fortalecimiento institucional y regulatorio, junto con la implementación de sistemas de información robustos y de tecnología para la regulación, el control y la supervisión de la operación de nuestra infraestructura.

- **Equidad**, favoreciendo el acceso a servicios de movilidad, transporte, logística e infraestructura de manera incluyente.

- **Salud**, mediante un modelo de movilidad activa que promueve hábitos saludables.

Las políticas públicas, planes y programas presentados, requieren una mayor socialización con la ciudadanía y en especial, entre los actores del sector del transporte terrestre. De manera que permitan transformar los conflictos y relaciones con las autoridades. El siguiente apartado abordará el panorama de la conflictividad social del sector del transporte de carga y de pasajeros identificado.

¹² Ver: Ministerio de Transporte: <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11514/rendicion-de-cuentas-sector-transporte-2023/> [Fecha de consulta: 9 de abril de 2024].



3. CONFLICTIVIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE EN COLOMBIA

3.1. Conflictos sociales en el sector del transporte en Colombia

El sector de transporte en Colombia abarca grandes desafíos que a su vez se expresan en diversos escenarios y situaciones de conflictividad social: la competitividad, la regulación, la seguridad y el derecho al trabajo. Este análisis se basa en el seguimiento de los desacuerdos y tensiones sociales documentados por el Observatorio de Conflictividad Social de la Defensoría del Pueblo y del trabajo de campo llevado a cabo en el marco de este informe¹³ en los conflictos surgidos entre los actores del sector transporte de transporte de carga y pasajeros, entre enero de 2022 y mayo de 2024.

Es importante mencionar que los conflictos sociales manifiestos son situaciones en las que se hacen explícitas las diferencias entre dos o más grupos sociales que expresan intereses, necesidades o valores contrapuestos.

Los conflictos registrados por el Observatorio de Conflictividad Social responden, principalmente, a situaciones que evidencian la falta de solución o aparición de problemas y demandas que afectan a un sector de la población y que requieren ser atendidos princi-

palmente por el Estado. Los conflictos pueden observarse a través de distintas manifestaciones de protesta (marchas, movilizaciones, plantones, concentraciones, huelgas, cese de actividades, paros, bloqueos, entre otros), las cuáles en su mayoría son canalizados a través del diálogo y negociación entre las partes involucradas.

Para el observatorio, los conflictos sociales del sector transporte se definen como:

Situaciones de demanda, tensión o desacuerdo que surge entre distintos actores del sector del transporte (conductores, empleados, trabajadores del mantenimiento, los empleadores o autoridades competentes) en relación con las medidas o políticas para su regulación. Estos conflictos pueden ser provocados principalmente por cambios o vacíos en las políticas públicas que afectan al sector del transporte (ya sea público, privado o mixto). Los conflictos de transporte pueden tener importantes repercusiones en la sociedad, ya que pueden generar interrupciones en el servicio

¹³ Entrevistas con actores clave del sistema de transporte en los cinco departamentos, seleccionados como caso de estudio.

de transporte público, afectando la movilidad de la población, el acceso a los servicios básicos y el desarrollo económico de las regiones¹⁴.

Para la elaboración de este apartado, además de analizar las diferentes manifestaciones en las que se movilizaron los transportadores, también se incluyen

aquellas realizadas por los usuarios de los sistemas de transporte que se quejan por su funcionamiento, y por inconformidades asociadas con la instalación de peajes o el incremento de sus tarifas, por el estado de la infraestructura vial, entre otras razones.

3.2. Conflictos sociales en el sector del transporte en Colombia en el periodo de 2022 a mayo de 2024

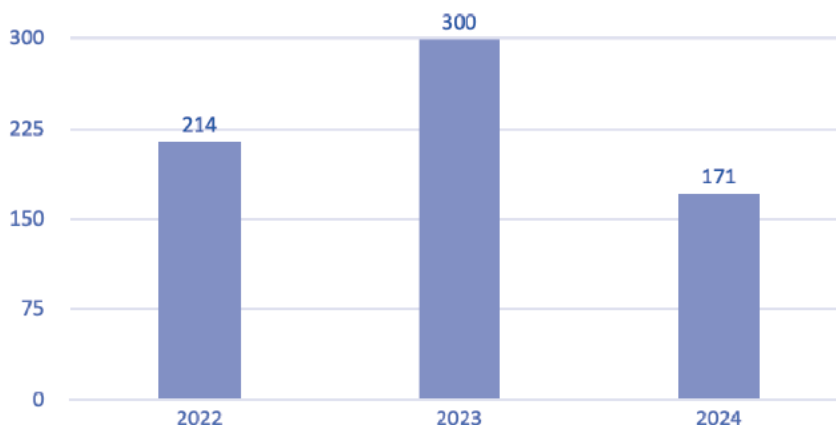
Entre enero de 2022 y mayo de 2024 el Observatorio de Conflictividad Social registró **685 eventos** de conflictos sociales manifiestos relacionados con el sector transporte en el país. Este dato corresponde al 14% de los 4.925 eventos registrados en total por la institución en el mismo periodo.

Como se presenta en el gráfico 1, en el año 2022 se registraron 214 eventos de conflictos sociales en el sector transporte y 300 en el año 2023, lo que representa un incremento del 40%¹⁵. Esta tendencia al alza podría mantenerse en el 2024, porque durante los primeros cinco meses de este año se registraron 171 eventos lo que equivale al 57% de los eventos ocurridos en 2023.

¹⁴ Defensoría del Pueblo, Delegada para la Conflictividad Social, Glosario Variables del Reporte de Conflictos Sociales [documento interno de trabajo]

¹⁵ Es pertinente precisar, que algunos de los registros del documento presentan un alto aumento en las cifras debido a la evolución y aplicación de instrumentos técnicos, así como, el fortalecimiento de la delegada, lo que llevó a un mejor proceso de registro y sistematización de la información durante 2023 y que en parte explica las variaciones de datos de un año a otro.

Gráfico 1. Eventos de conflictos sociales manifiestos asociados el sector del transporte terrestre, enero de 2022 a mayo de 2024



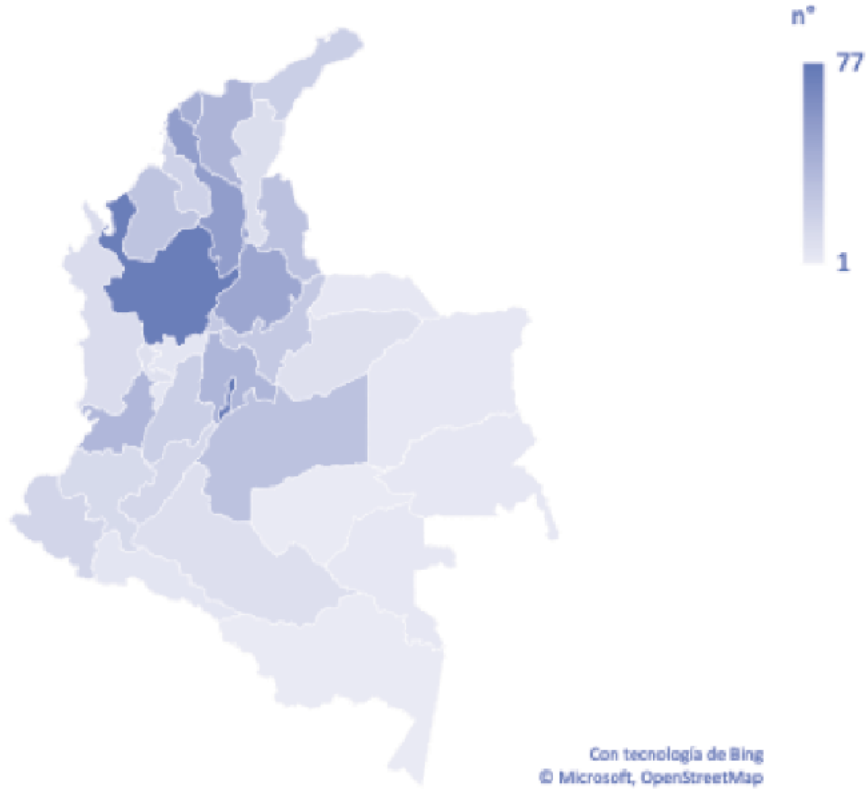
Fuente: Observatorio de Conflictividad Social. Fuente datos: Defensorías Regionales Defensoría del Pueblo, medios de comunicación masiva. Datos sujetos a modificación por actualización de la base de datos.

3.3. Ubicación geográfica de los eventos de conflictos sociales en el sector transporte en Colombia, enero de 2022 a mayo de 2024

Los 685 eventos ocurrieron en 235 municipios de 28 departamentos y en la ciudad de Bogotá D.C. (11%). Antioquia fue el departamento con el mayor número de eventos (11%), seguido por

Bolívar (8%), Santander (7%) Atlántico (6%), Magdalena (6%), Cundinamarca (5%), Valle del Cauca (5%) y Meta, Córdoba, Boyacá y Norte de Santander con 4% cada uno.

Gráfico 2. Mapa eventos de conflictos sociales manifiestos en el sector del transporte terrestre por departamento, enero de 2022 a mayo de 2024



Fuente: Observatorio de Conflictividad Social. Fuente datos: Defensorías Regionales Defensoría del Pueblo, medios de comunicación masiva. Datos sujetos a modificación por actualización de la base de datos.

Es importante señalar que, con respecto a 2022, durante el 2023 se incrementó este tipo de conflictos en 20 departamentos del país y en el Distrito Capital. en cinco (5) departamentos no hubo cambios y en tres (3) se presentaron reducciones.

Además, a mayo de 2024, se evidencia que han sido Antioquia, Bolívar, Bogotá, D.C., Valle Del Cauca, Atlántico, La Guajira, Cundinamarca y Meta, los territorios que han concentrado el mayor número de eventos, tal y como se presenta en la siguiente tabla.

Tabla 1. Eventos de conflictos sociales sector transporte por departamento, enero de 2022 a mayo de 2024

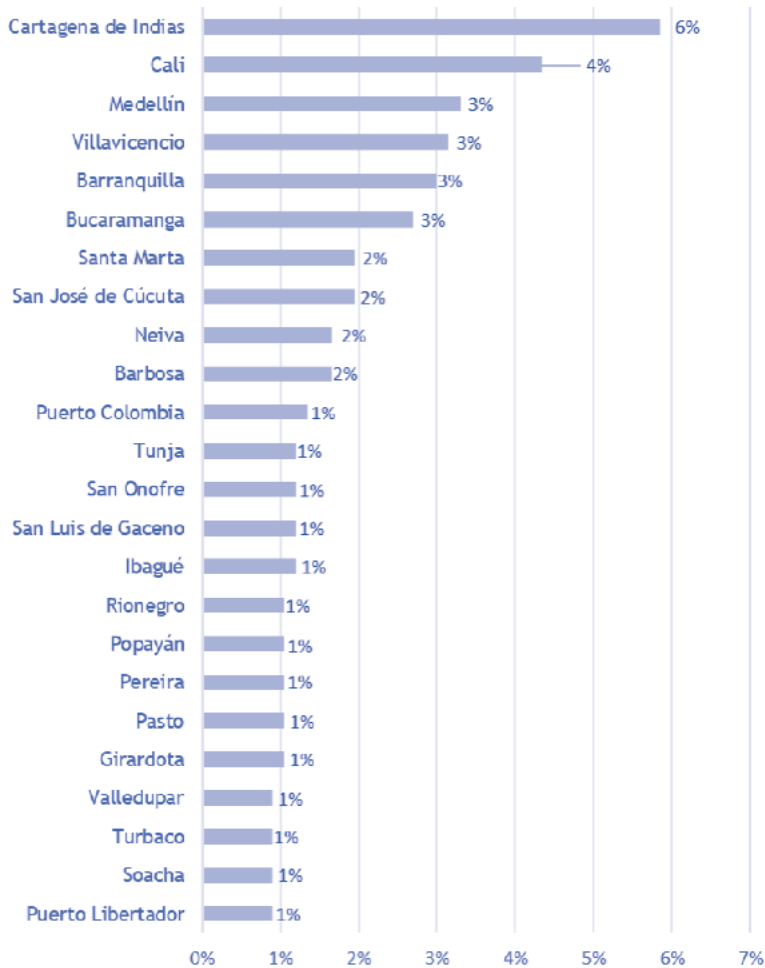
DEPARTAMENTOS	2022	2023	2024	Total	%	Var %
Bogotá, D.C.	21	40	16	77	11%	90%
Antioquia	20	36	17	73	11%	80%
Bolívar	18	18	17	53	8%	0%
Santander	17	23	7	47	7%	35%
Atlántico	14	15	13	42	6%	7%
Magdalena	18	14	6	38	6%	-22%
Cundinamarca	13	15	9	37	5%	15%
Valle Del Cauca	10	12	14	36	5%	20%
Norte De Santander	7	20	3	30	4%	186%
Meta	5	15	9	29	4%	200%
Córdoba	11	12	5	28	4%	9%
Boyacá	7	11	6	24	4%	57%
Tolima	9	10	1	20	3%	22%
La Guajira	5	5	10	20	3%	0%
Sucre	5	7	6	18	3%	40%
Nariño	5	7	4	16	2%	40%
Huila	3	4	8	15	2%	33%
Cauca	5	4	4	13	2%	-20%
Chocó	4	6	1	11	2%	50%
Cesar	4	4	2	10	1%	0%
Caquetá	3	3	3	9	1%	0%
Casanare	2	5	1	8	1%	150%
Risaralda	5	1	2	8	1%	-80%
Caldas	1	3	1	5	1%	200%
Putumayo	1	3	1	5	1%	200%
Quindío	1	2	2	5	1%	100%
Nacional	0	3	1	4	1%	NA
Amazonas	0	0	2	2	0%	NA
San Andrés	0	1	0	1	0%	NA
Guaviare	0	1		1	0%	NA
Total	214	300	171	685	100%	40%

Fuente: Observatorio de Conflictividad Social. Fuente datos: Defensorías Regionales Defensoría del Pueblo, medios de comunicación masiva. Datos sujetos a modificación por actualización de la base de datos.

Por otra parte, como se observa en el gráfico 3, de los 235 municipios donde ocurrieron este tipo de conflictos sociales¹⁶, se pueden resaltar 25 que han sido el epicentro del mayor número de manifestaciones

de los conflictos sociales del sector transporte para el periodo de análisis ciudades capitales como Cartagena, Cali, Medellín, Villavicencio, Barranquilla, Bucaramanga, Santa Marta, Cúcuta y Neiva.

Gráfico 3. Municipios con mayor concentración de eventos de conflictos sociales del sector del transporte, enero de 2022 a mayo de 2024



Fuente: Observatorio de Conflictividad Social. Fuente datos: Defensorías Regionales Defensoría del Pueblo, medios de comunicación masiva. Datos sujetos a modificación por actualización de la base de datos.

¹⁶ Se debe aclarar que un evento de conflicto social se puede presentar de manera simultánea en más de un municipio o departamento, principalmente en aquellas convocatorias que se realizan de forma nacional, de este conteo se excluye a la ciudad de Bogotá.

Si bien, estos municipios han participado de manifestaciones nacionales relacionadas con los precios de combustible y control de transporte informal, también se han movilizad o en torno a dinámicas propias del transporte en estos territorios, como los sistemas de transporte masivo, infraestructura, peajes. De manera particular, en Villavicencio lo relacionado con los cierres

de la vía al Llano y problemáticas particulares del gremio taxista. De igual forma, han impulsado la movilización en varios de estos municipios (Barranquilla, Cartagena, Turbaco, San Luis de Gaceno, Barbosa, Girardota, Puerto Colombia y San Onofre), por la instalación, manejo y modificación de tarifas de los peajes en estos territorios.

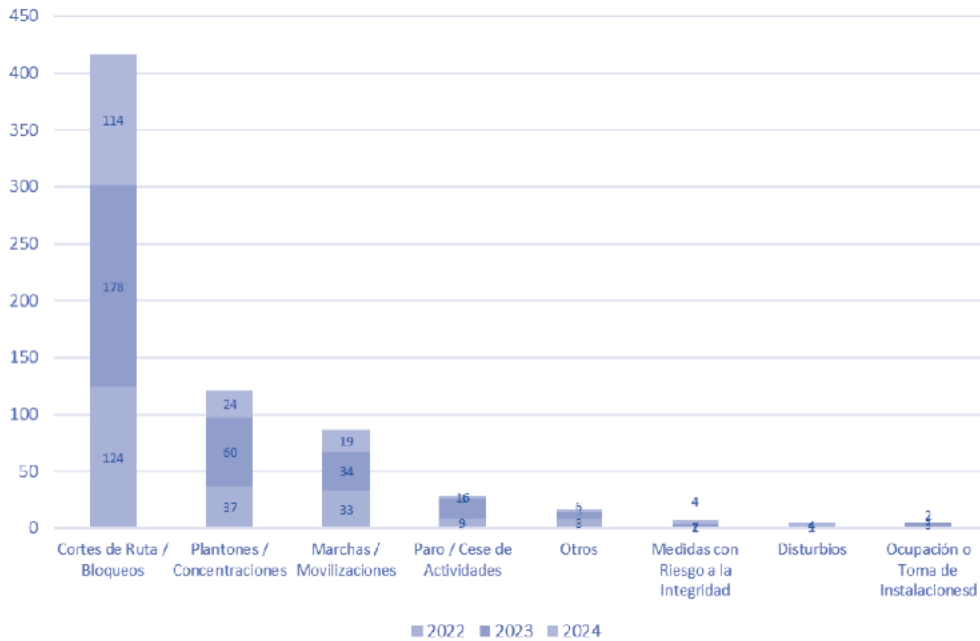
3.4. Tipo de mecanismo o forma de expresión de los conflictos sociales del sector transporte, enero de 2022 a mayo de 2024

De los 685 eventos registrados por el observatorio entre enero de 2022 y mayo de 2024, los mecanismos o formas de expresión más usados por los ciudadanos para mostrar su insatisfacción o inconformidad por acciones u omisiones del Estado o de particulares alrededor de las problemáticas del sector transporte, fueron los bloqueos y cortes de ruta (61%); plantones o concentraciones

(18%); marchas o movilizaciones (13%); paros o cese de actividades (4%); otras (2%); medidas con riesgo a la integridad de los manifestantes (1%); ocupación o toma de instalaciones (1%) y disturbios o manifestaciones disruptivas violentas¹⁷(1%). Lo anterior, permite afirmar que la mayoría de las expresiones de la conflictividad social del sector transporte se realizan de manera pacífica.

¹⁷ En esta categoría se incluyen manifestaciones que desde el principio se gestan de manera violenta, no se incluyen las manifestaciones que inician de manera pacífica y se transforman en escenarios de confrontación. Para esta consulta la mayoría de los casos hacen referencia a confrontaciones con fuerza pública en el marco de operaciones de control de minería ilegal y eventos puntuales en el marco de conflictos mineros en el departamento de Antioquia.

Gráfico 4. Tipo de mecanismo de manifestación por eventos de conflictos sociales presentes en el sector del transporte, enero de 2022 a mayo de 2024



la base de datos.

Con respecto al 2022, durante 2023 se observaron importantes incrementos en algunos de los mecanismos de manifestación, principalmente en los paros o ceses de actividades (78%); plantones y concentraciones, los cuales se incrementaron en 62%; cortes de ruta y bloqueos que crecieron en 44%. Para el caso de los dos primeros, estos están asociados a varias actividades que convocó el sector transportador, principalmente taxistas por el incremento del combustible y en rechazo a la prestación del servicio por parte de vehículos

no habilitados. Adicionalmente, varios ceses de actividades fueron realizados por trabajadores del sector, quienes reclamaron mejoramiento de condiciones laborales y pago de salarios.

Para lo corrido de 2024, la tendencia se mantiene, encontrándose en primer lugar los bloqueos o cortes de ruta (67%); plantones o concentraciones (14%); marchas o movilizaciones (11%); paros o cese de actividades (2%); otras (2%); medidas con riesgo a la integridad de los manifestantes (2%) y disturbios o manifestaciones disruptivas violentas, (2%).

Los mecanismos de manifestación en los conflictos por transporte tienen características particulares. La mayoría de las actividades de protesta adelantadas por los transportadores afectan la movilidad, pues se realizan en sus vehículos impactando temporalmente el tránsito por las vías. Igualmente, cuando se declaran jornadas de cese de actividades los usuarios deben recurrir a otros medios para poder transportarse.

Por otra parte, los usuarios de las vías o de los sistemas de transporte, en algunas ocasiones y con el fin de ser escuchados por las autoridades, acuden a medidas de cortes de ruta (bloqueos viales), afectando también de manera temporal la movilidad de diversos ac-

tores, entre los que pueden encontrarse los transportadores.

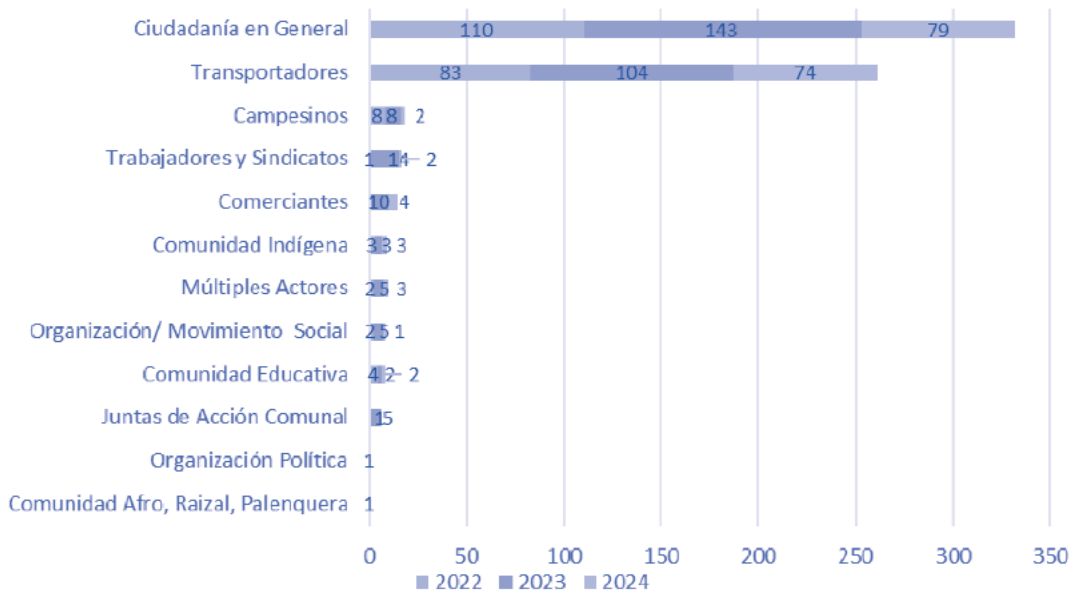
Del total de los bloqueos o cortes de ruta llevados a cabo (416), solo 33% fueron transportadores; mientras que el 57% fue la comunidad la principal actora; 3% por organizaciones campesinas; 2% por pueblos indígenas; 1% por miembros de juntas de acción comunal y 1% por múltiples actores, en los cuales también pueden estar involucrados transportadores. Se trata entonces de múltiples actores, los cuales se movilizan, bloquean vías y demandan al estado por la falta de infraestructura vial, al igual que por modificación de tarifas o instalación de peajes, entre otros.

3.5. Principales actores de la conflictividad social en el sector transporte en Colombia

De acuerdo con los 685 eventos monitoreados por el Observatorio de Conflictividad Social, los actores sociales que manifestaron sus demandas alrededor de conflictos por transporte durante el periodo 2022 a mayo 2024, en mayor medida, fueron la comunidad en general (48%), transportadores (38%), campesinos (3%), trabajadores y sindicatos,

principalmente del sector transportador (2%), comerciantes (2%), miembros de comunidades indígenas (1%), organizaciones o movimientos sociales (1%), múltiples actores (1%), comunidad educativa (1%), entre otros (1%). A continuación, se hace un breve análisis de algunos de los actores que protagonizan este tipo de conflictos.

Gráfico 5. Principales actores sociales involucrados en los conflictos del sector de transporte terrestre, enero de 2022 a mayo de 2024



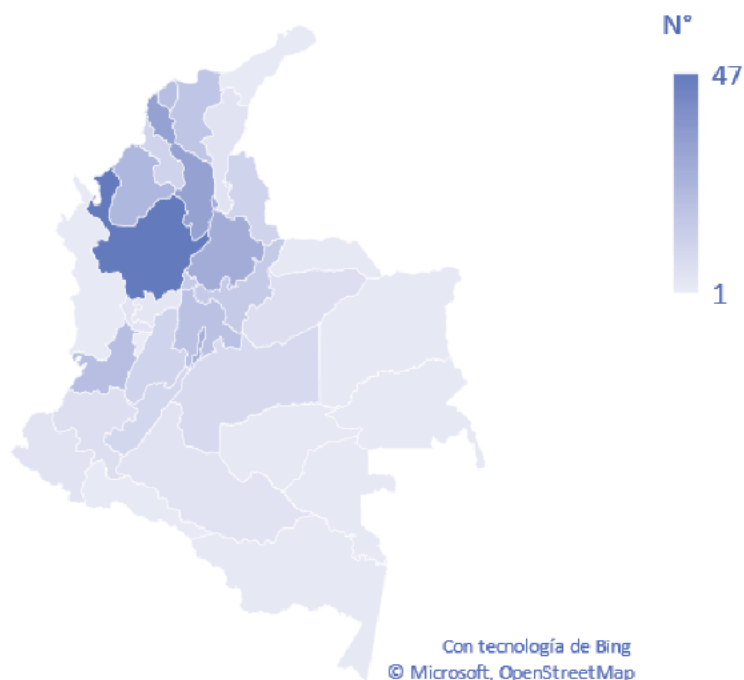
Fuente: Observatorio de Conflictividad Social. Fuente datos: Defensorías Regionales Defensoría del Pueblo, medios de comunicación masiva. Datos sujetos a modificación por actualización de la base de datos.

Como se ha mencionado, las problemáticas del sector transporte, superan las demandas hechas por el gremio transportador e involucran a diversos grupos sociales que se ven afectados por la acción u omisión de las autoridades de este sector en el nivel nacional y territorial. Es por esta razón, que **el primer lugar es ocupado por la ciudadanía en general**, con **332 eventos**, en los cuales se encuentran principalmente comunidades de territorios que se organizan para

reclamar por infraestructura, peajes y seguridad vial, son usuarios de los sistemas de transporte de las ciudades que reclaman por el retraso de los servicios, por falta de rutas y por el valor de las tarifas. También se encuentran en esta categoría, propietarios de vehículos y motos que reclaman por las restricciones del parrillero, por el valor del combustible, por la seguridad, por las foto multas, control policial y por la regulación de las zonas de parqueo, entre otras.

Las 332 manifestaciones de inconformismo de la comunidad en general, con respecto a temas de transporte, se han presentado en 25 departamentos y en el Distrito Capital, siendo Antioquia (14%), Bolívar (10%), Santander (8%), Bogotá (8%), Córdoba (7%), Atlántico, Valle del Cauca (6%) y Cundinamarca (6%) los territorios que concentran el mayor número de estos eventos.

Gráfico 6. Mapa nacional de eventos de conflictos sociales manifestados asociados al sector del transporte por departamentos

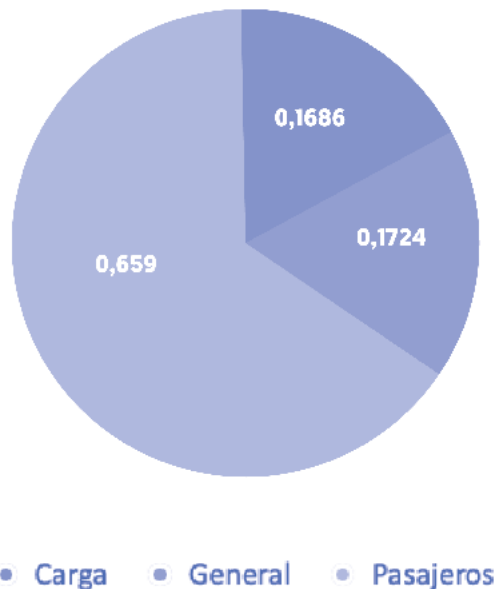


Fuente: Observatorio de Conflictividad Social. Fuente datos: Defensorías Regionales Defensoría del Pueblo, medios de comunicación masiva. Datos sujetos a modificación por actualización de la base de datos.

En segundo lugar, se encuentran los **miembros del gremio transportador con 261 eventos**, de estos, y como se presenta en el gráfico 7, la mayor parte de los conflictos fueron protagonizados por el subsector transporte de pasajeros (66%), bien sea colectivo o individual, seguidos de general¹⁸ (17%) y transporte de carga (17%).

¹⁸ En esta categoría se incluyen manifestaciones en las que se hace referencia a transportadores de manera general sin definir si la actividad es carga o pasajeros, al igual que aquellos conflictos en los que participan de manera simultánea varios subsectores, incluidas las comunidades y usuarios de la vía con sus diferentes demandas. Este subsector no será objeto de análisis en este apartado.

Gráfico 7. Conflictos sociales manifiestos liderados por transportadores, por subsectores del transporte terrestre



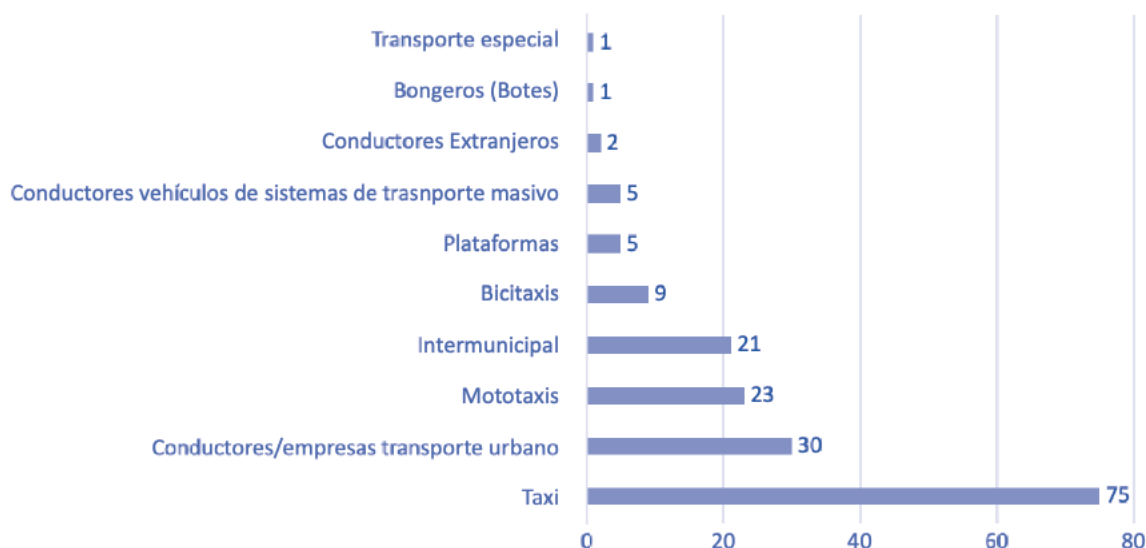
Fuente: Observatorio de Conflictividad Social Fuente datos: Defensorías Regionales Defensoría del Pueblo, medios de comunicación masiva. Datos sujetos a modificación por actualización de la base de datos.

Para el caso de los eventos protagonizados por los **transportadores de pasajeros (172)**, se encuentra que el gremio que ha participado de mayor número de eventos de conflictividad es el de los taxistas (44%), seguido de los conductores y empresas de transporte de pasajeros urbano (17%), mototaxistas (13%), prestadores de transporte intermunicipal (12%), bicitaxistas (5%), personas que trabajan mediante plataformas digitales (3%), conductores de vehículos perteneciente a sistemas de

transporte masivo (3%), entre otros, los cuales suman el 3% restante.

Es de señalar que cada uno de estos grupos por lo general tienen agendas de movilización diferentes de acuerdo con las problemáticas que los afectan, sin embargo, de manera general se puede afirmar que las principales temáticas de los conflictos de este sector son el control del transporte informal, medidas que afectan su movilidad, reglamentación, seguridad, condiciones laborales, tarifas, rutas, medidas de control, entre otras.

Gráfico 8. Porcentaje de eventos de conflictos sociales manifiestos, subsector de transporte de pasajeros



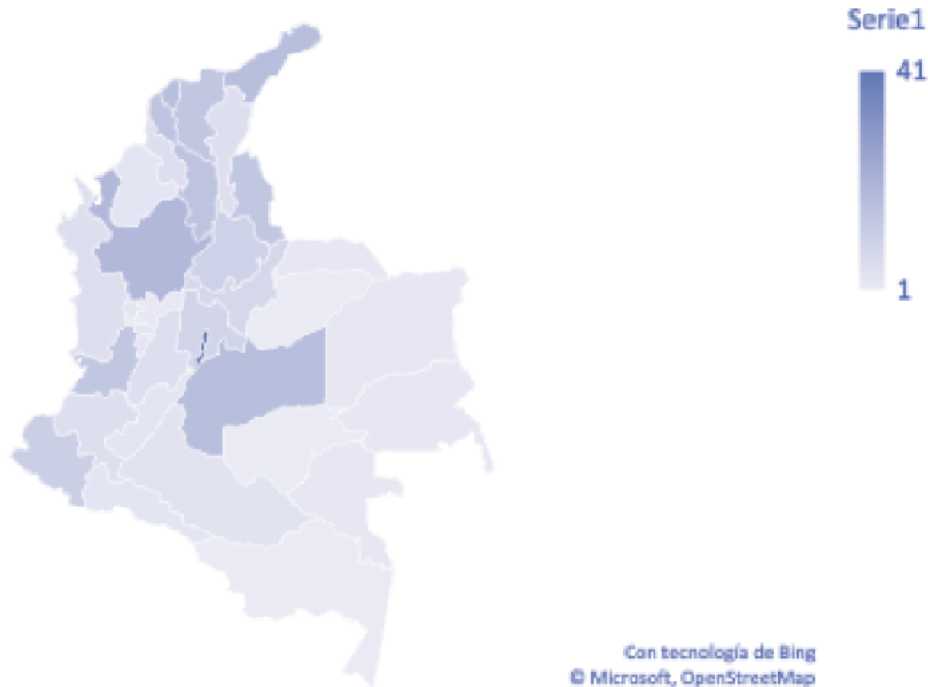
Fuente: Observatorio de Conflictividad Social. Fuente datos: Defensorías Regionales, Defensoría del Pueblo y medios de comunicación masiva. Datos sujetos a modificación por actualización de la base de datos.

Respecto a los conflictos en los que se involucra el **subsector de carga (44%)**, se visibilizan en general, conductores y propietarios de vehículos de carga transportadores de escombros y material de construcción, carbón y productos derivados del petróleo. Sus demandas se concentran en temas laborales y de contratación de sus servicios, logística, el costo de los peajes, la infraestructura vial, las condiciones de seguridad en las vías, costo de combustible y afectaciones a su labor por diversos cierres de vías.

Por otra parte, las manifestaciones de inconformismo de los transportadores

(carga pasajeros y general) se han presentado en 28 departamentos y en el Distrito Capital, siendo Bogotá (16%), Antioquia (7%), Atlántico (7%), La Guajira (7%), Meta (7%) y Bolívar (6%) los territorios que concentran el mayor número de estos eventos. Cabe señalar, que el observatorio también ha registrado el desarrollo de cuatro convocatorias de alcance nacional, tres (3) de estas, adelantadas por el gremio taxista y relacionadas con el precio del combustible y las plataformas digitales, y una (1), adelantada por propietarios de motos debido al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

Gráfico 9. Mapa de eventos de conflictos sociales del sector de transporte terrestre en los que participan transportadores



Fuente: Observatorio de Conflictividad Social. Fuente datos: Defensorías Regionales Defensoría del Pueblo, medios de comunicación masiva. Datos sujetos a modificación por actualización de la base de datos.

Como se presentó en el gráfico inicial de este apartado, existen **otros actores sociales** que, aunque tienen menores porcentajes de participación en los conflictos del sector transporte (menos del 2%), vale la pena mencionar. Por ejemplo, en el periodo de análisis se presentaron diversas manifestaciones de **poblaciones campesinas (18)** que han reclamado la reparación de vías, pues la situación de la infraestructura vial afecta la comercialización de sus productos. También se encuentran conflictos que involucran **comerciantes (13)** que se ven afectados por medidas como la peatonalización de

las vías, la implementación de zonas de estacionamiento, el cierre de vías (como el caso de la vía al Llano), entre otras, que afectan el desarrollo normal de sus actividades económicas.

En cuanto a **los grupos étnicos**, se registraron **10 eventos** en los que las comunidades indígenas o afros reclamaron por temas relacionados con transporte principalmente por el estado de las vías para movilizarse y conectarse con el resto del país. Sin embargo, hay que señalar que además de las demandas por infraestructura vial, se suman las solicitudes de estas comunidades en temas de servicios

públicos, educación y salud, entre otros. Como caso visible entre enero y mayo de 2024, se han registrado diversas protestas por parte de comunidades indígenas en el municipio de Rivera, Huila, en las que rechazan el cobro del peaje Los Cauchos en la vía Neiva-Campoalegre.

Por otra parte, en los conflictos por transporte, ha sido sobresaliente el nivel de organización al que han llegado ciertas comunidades para reclamar ante la instalación o cobro de peajes en sus entornos o para exigir la construcción de infraestructura. De esta manera, los movimientos sociales alrededor de esta temática, registran ocho (8) eventos, en los que se visibilizan movimientos como el Comité Cartagena sin Peajes, Comité Peaje Papiros, Comité Pro Puente del río Iró en Chocó, No más Peajes de Barbosa Antioquia, entre otros.

También es importante resaltar la participación que ha tenido la **comunidad educativa** en los conflictos del sector

transporte (**8 registros**), donde por lo general las peticiones se han concentrado en obtener tarifas diferenciales para hacer uso del transporte público, y en el mejoramiento de las vías, que permita a los estudiantes llegar a sus instituciones educativas, estas situaciones se han registrado en Bogotá, Santa Marta, Barranquilla y Barbosa Santander.

Por otro lado, las demandas alrededor del sector transporte estuvieron dirigidas principalmente a las autoridades del gobierno municipal (39%), a entidades del Gobierno Nacional (25%), al gobierno departamental (8%), y a las empresas privadas (5%). Sin embargo, como se expone en la tabla 2, la transformación de los conflictos sociales del sector transporte no depende exclusivamente de una autoridad o nivel de gobierno, sino que requiere de la concurrencia de múltiples niveles y entidades del Estado, al igual que de los privados.

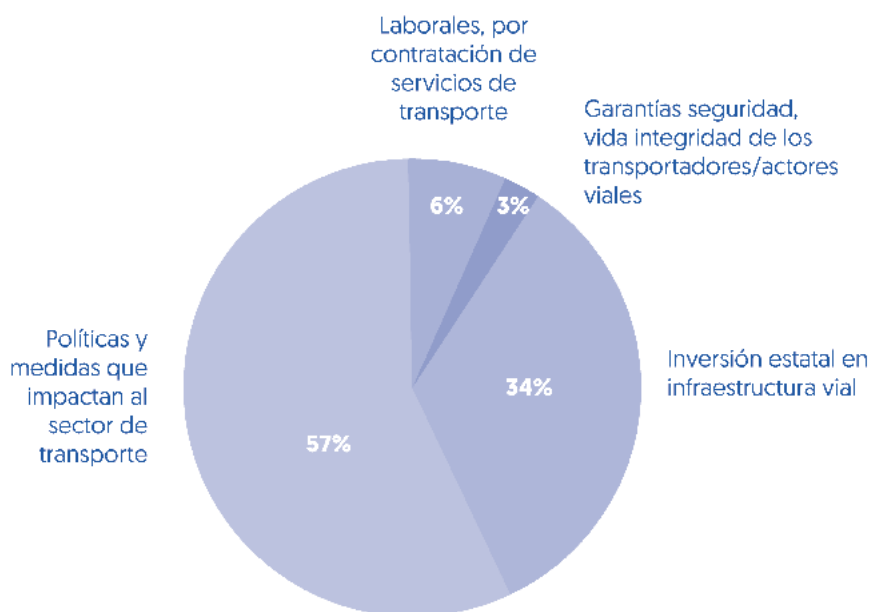
Tabla 2. Autoridades y actores privados involucrados en los conflictos sociales del transporte, enero de 2002 a mayo de 2024

ACTORES	N°	%
Gobierno Municipal	270	39%
Gobierno Nacional	168	25%
Gobierno Departamental	57	8%
Empresas Privadas	35	5%
Gobierno Nacional / Empresas Privadas	26	4%
Gobierno Municipal / Empresas Privadas	24	4%
Gobierno Departamental / Gobierno Municipal	23	3%
Gobierno Nacional / Gobierno Municipal	20	3%
Gobierno Nacional / Gobierno Departamental / Gobierno Municipal	15	2%
Gobierno Nacional / Gobierno Departamental	14	2%
Gobierno Distrital	8	1%
No Precisa	8	1%
Gobierno Departamental / Gobierno Municipal / Empresas Privadas	6	1%
Gobierno Departamental / Empresas Privadas	3	0%
Gobierno Distrital / Gobierno Nacional/ Empresas Privadas	3	0%
Gobierno Distrital / Empresas Privadas	1	0%
Gobierno Municipal	1	0%
Gobierno Nacional/ Gobierno Distrital	1	0%
Otros	1	0%
Gobierno Nacional/ Gobierno Departamental/Gobierno Municipal/ Empresas Privadas	1	0%
Total	685	100%

Fuente: Observatorio de Conflictividad Social. Fuente datos: Defensorías Regionales Defensoría del Pueblo, medios de comunicación masiva. Datos sujetos a modificación por actualización de la base de datos.

3.6. Tipos de demandas expresadas en los conflictos manifiestos del sector transporte

Gráfico 10. Principales motivaciones de los conflictos sociales en el sector del transporte, enero de 2022 a mayo de 2024



Fuente: Observatorio de Conflictividad Social. Fuente datos: defensorías regionales de la Defensoría del Pueblo y medios de comunicación masiva. Datos sujetos a modificación por actualización de la base de datos.

Como se ha observado a lo largo de este apartado, los conflictos sociales del sector transporte tienen diferentes causales que involucran a una multiplicidad de actores. Como se observa en el gráfico 10, entre 2022 y mayo de 2024, el Observatorio de Conflictividad Social ha identificado que las principales causas de la conflictividad social en este sector se relacionan con la ausencia, formulación o implementación de políticas y medidas que impactan el desarrollo de la

actividad del transporte (57%), seguido de las demandas de la ciudadanía o de los transportadores por la inversión para el mejoramiento o desarrollo de infraestructura vial (34%), por garantías laborales de los transportadores y/o por la contratación de servicios de transporte (6%), así como, por garantías de seguridad, vida e integridad para los transportadores y otros actores viales (3%).

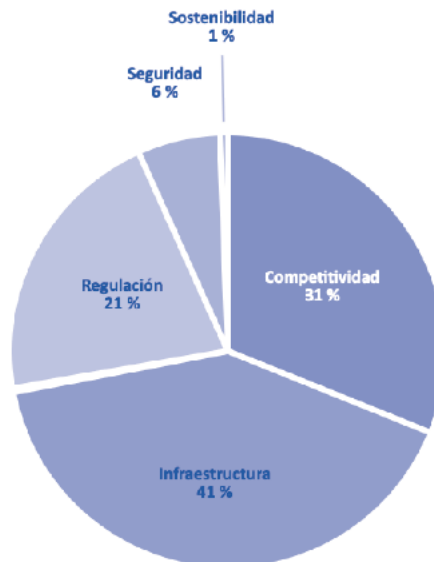
En la comparación entre el año 2022 y 2023, se destaca el incremento en los conflictos por políticas y medidas que impactan el desarrollo de la actividad del transporte (80%) y los suscitados por garantías laborales de los transportadores y/o por la contratación de servicios de transporte (46%). Si bien, lo anterior puede guardar relación con la metodología utilizada por el Observatorio, según la descripción de los hechos, una gran parte de estas demandas se asocian a la insatisfacción y movilizaciones convocadas por el gremio transportador, alrededor de situaciones como las alzas de los precios del combustible, la falta de regulación y/o control del servicio de transporte ilegal y/o informal de pasajeros y las movilizaciones de los trabajadores de

plataformas o aplicaciones, quienes reclaman su regularización. Respecto a las garantías laborales, sobresalen conflictos por falta de pago y despidos de sistemas de transporte masivo como Transmilenio y Metrolínea.

Para el desarrollo de este documento se realizó una categorización de los datos en los diversos desafíos que tiene el sector transporte, de acuerdo con lo presentado en el apartado anterior sobre políticas públicas, a saber:

- Competitividad
- Infraestructura
- Regulación
- Seguridad
- Sostenibilidad

Gráfico 11. Porcentaje de eventos de conflictos sociales sector transporte, por desafío



Fuente: Observatorio de Conflictividad Social
Fuente datos: defensorías regionales de la Defensoría del Pueblo, medios de comunicación masiva

Datos sujetos a modificación por actualización de la base de datos.

En este sentido, y como se observa en el gráfico 11, para el periodo analizado, las principales demandas se relacionaron con los desafíos de infraestructura y competitividad, con 41% y 31%, respectivamente. Desafíos que suman dos terceras partes de las motivaciones de los conflictos identificados. A su vez, las demandas por una efectiva regulación y por el rechazo a medidas regulatorias, fueron del 21%, mientras que las relacionadas con la seguridad, alcanzaron el 6% y otras (1%).

Es necesario entender que la clasificación de las demandas no significa que fueran exclusivas o aisladas de las demás, por el contrario, bajo un enfoque integral, tanto la regulación como la infraestructura hacen parte del componente de competitividad y por ende es posible afirmar que el mayor desafío para las entidades públicas responsables, está dirigido a formular, regular y atender al sector del transporte terrestre así como a sus subsectores de carga y de pasajeros.

Tabla 3. Desafíos conflictos sociales sector transporte, por subsector

Desafíos/ sub sector	Carga	%	Ge- neral	%	Pasa- jeros	%	Total	%
Competi- tividad	28	60%	88	21%	94	44%	210	31%
Infraestructura	11	23%	260	61%	9	4%	280	41%
Otro		0%	0	0%	2	1%	2	0%
Regulación	6	13%	54	13%	87	41%	147	21%
Seguridad	2	4%	19	4%	21	10%	42	6%
Sostenibilidad		0%	2	0%	2	1%	4	1%
Total	47	100%	423	100%	198	100%	685	100%

Fuente: Observatorio de Conflictividad Social. Fuente datos: Defensorías Regionales Defensoría del Pueblo, medios de comunicación masiva. Datos sujetos a modificación por actualización de la base de datos.

Por otra parte, como se expone en la tabla 3, estos desafíos han sido diferenciales por subsector según los conflictos registrados por el Observatorio. Por ejemplo, son los temas de **competitividad e infraestructura** los que han convocado mayormente la movilización social del **subsector de carga**. Para el caso de la **competitividad (60%)**, las condiciones laborales y la contratación de servicios por parte de entidades estatales o de empresas privadas, es la temática con mayor peso en este desafío (60%), el resto de situaciones hacen referencia al costo y disponibilidad del combustible, fletes, peajes, restricciones a transportadores extranjeros y las afectaciones por bloqueos ciudadanos. En **infraestructura (23%)** se demanda por el mejoramiento de las vías y el rechazo al cierre de tramos de ciertos corredores. En **regulación (13%)**, se encuentran conflictos en los que se rechazan medidas de control como las foto multas; medidas restrictivas a la movilidad, como la imposición de horarios para el paso de vehículos de carga; y la implementación de medidas como el pico y placa en las ciudades. Para el tema de **seguridad (4%)**, se registran manifestaciones en las que se rechazan casos puntuales de inseguridad en los corredores por los que se movilizan estos transportadores.

En cuanto al **subsector transporte de pasajeros**, el **44%** de los eventos de conflictos sociales se relacionan con el desafío de **competitividad**. En este caso, las principales demandas se relacionan con el control del transporte informal (35%), seguido de condiciones

laborales y contratación de servicios (32%). En el resto de los casos se señalan temas operativos, peajes, costos del combustible y bloqueos ciudadanos que impactan su actividad.

Para el caso del desafío de **regulación (41%)**, en primer lugar, se encuentra el rechazo a medidas que restringen la movilidad del transporte de pasajeros (44%), también se encuentran las manifestaciones en las que se solicita la regularización de ciertas actividades como las aplicaciones, el *bicitaxismo* o el *mototaxismo* (20%). Se señalan situaciones asociadas a las medidas de control y sanciones, tarifas del transporte público, rutas, renovación y expedición de tarjetas de operación, entre otros. En cuanto al desafío de **seguridad (10%)**, las movilizaciones están relacionadas con situaciones en que los transportadores de este subsector rechazan acciones delictivas que atentan contra el desarrollo seguro de sus actividades, como atracos, extorsiones, homicidios, etc. Cabe señalar, que, para este desafío, de los 21 casos registrados, 14 hacían referencia a eventos realizados por el gremio de taxistas, tres (3) por miembros de empresas de transporte urbano, dos (2) por transporte intermunicipal y uno (1), por parte de mototaxistas.

Si bien, la categoría denominada como **general** no es objeto de análisis en este documento, vale la pena mencionar que, debido a la importante participación que tienen las comunidades, los usuarios de las vías, los propietarios de vehículos particulares y, de manera conjunta, transportadores de diversos medios y

ciudadanos, los principales desafíos que los involucran son la **infraestructura (61%)** y la **competitividad (21%)**. Estos eventos en su mayoría están asociados a la reparación de vías y conflictos que surgen alrededor de los peajes. Para el caso de la **regulación (15%)** la mayoría de las situaciones son convocadas por conductores y propietarios de vehículos y motos, que rechazan medidas restrictivas a su circulación, sanciones y control policial. Para el tema de **seguridad (4%)**, los casos registrados, en su mayoría están asociados a reclamaciones de la ciudadanía para que se adopten medidas de seguridad vial y en rechazo a accidentes con víctimas fatales.

En el próximo capítulo, se profundizará sobre los principales desafíos encontrados en el sector transporte y que están entre las causas de las conflictividades ya identificadas, haciendo referencia exclusivamente a los eventos que involucran a los representantes de los sectores de carga y pasajeros.



4. PRINCIPALES DESAFÍOS EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN COLOMBIA

A partir del análisis de las entrevistas realizadas, de la información requerida a las autoridades del sector, a los gremios y organizaciones del transporte terrestre y a las organizaciones que ejercen labores de investigación, el estudio encontró dos grandes conjuntos de desafíos que enfrenta el sector del transporte terrestre y sus subsectores de carga y de pasa-

jeros, los cuales deben ser atendidos para transformar el actual estado de conflictividades sociales:

- Competitividad y regulación.
- Seguridad y derecho al trabajo.

A continuación, se presentarán los principales hallazgos.

4.1 Competitividad y regulación

Los actores de estos dos subsectores enfrentan desafíos significativos, como los elevados costos operativos que incluyen gastos en combustible, mantenimiento, seguros y las repercusiones económicas de los bloqueos viales, lo cual dificulta la oferta de precios competitivos. Además, las deficiencias en la infraestructura de transporte, limitan la capacidad de las empresas para satisfacer las demandas del mercado. A esto se suman las inadecuadas condiciones laborales, creando un ambiente propenso a conflictos y a una potencial escalada de tensiones.

En lo relacionado con las **condiciones laborales**, las demandas se originaron

principalmente en el subsector de transporte de pasajeros, donde los trabajadores han reclamado por un ambiente laboral más equitativo. Algunos ejemplos de estos casos son:

- El 28 de febrero de 2022 en Villavicencio (Meta):

Conductores de buses convencionales, liderados por la Agremiación de Transportadores Urbanos de Villavicencio (ATUVI), iniciaron paro por desequilibrios en los mecanismos de la prestación del servicio de transporte, las condiciones de trabajo de los conductores y su relación con las empresas¹⁹.

¹⁹ Consultado el 2 de marzo de 2024 en *Periódico del Meta* <https://periodicodelmeta.com/frustrada-reunion-para-disolver-protesta-de-conductores-de-transporte-colectivo/>

- El 17 de octubre de 2022 en Bucaramanga (Santander), “conductores de UNITRANSA realizaron un cese de actividades para exigir al gerente el pago de salarios, primas y prestaciones sociales que están pendientes desde hace dos años”²⁰.
- El 10 de julio de 2023 en Tunja (Boyacá) “trabajadores de *Autoboy* realizaron un plantón en la Terminal de Transporte, debido a denuncias sobre despidos sin justificación a empleados antiguos e incumplimientos con la normativa que permiten el derecho a la sindicalización”²¹.
- El 14 de julio de 2023 en Bogotá:

Conductores de transporte público (SITP) realizaron un plantón frente a la Alcaldía para protestar por la falta de garantías laborales y de seguridad para ejercer su actividad. Proponen que el Distrito asuma directamente la prestación del transporte en la ciudad y sea solidariamente responsable de las acreencias laborales de los actuales concesionarios²².

En relación con estas demandas, un entrevistado mencionó que:

No hay garantías laborales para el conductor. No hay garantías. La reforma laboral no lee las necesidades de este sector en el cual el 85% son independientes, entonces hay mucha informalidad porque la mayoría de la base, por el tipo

de contratación, no tiene garantías laborales (...) El oficio del transporte no es como el de una oficina, el oficio del transporte es un oficio que por sus condiciones mínimas son de alto riesgo, alta responsabilidad y sus horarios o su forma de ejercer la labor es diferente al de una oficina de 8 a 5 (...) No hay garantías laborales para el transportador, el conductor colombiano de servicio público, pero sí tiene muchas responsabilidades entendiendo que el transporte es un servicio público esencial como lo es el acueducto, como es el gas, como es el agua, son productos, son servicios esenciales entonces si está regulado, pero no tenemos garantías. (Entrevista 1).

Los bloqueos o cortes de ruta en las carreteras han representado una problemática significativa, generando alertas por parte de los gremios de transportadores debido a las graves repercusiones económicas de tales actos de protesta. Las interrupciones viales incrementan exponencialmente los gastos asociados al flete, los seguros y el combustible, y son causa directa de la pérdida de mercancías. Esta situación repercute en la eficiencia de las cadenas de suministro de bienes y mercancías y termina impactando de manera considerable a los consumidores de todo el país. Como ejemplo de este tipo de eventos se han registrado los siguientes:

²⁰ Consultado el 2 de marzo de 2024 en *Caracol Radio* <https://caracol.com.co/2022/10/18/conductores-de-unitransa-haran-cese-de-actividades-por-falta-de-pagos/>

²¹ Consultado el 2 de marzo de 2024 en *BR Noticias* <https://www.boyacaradio.com/noticia.php?id=47903>

²² Consultado el 2 de marzo de 2024 en *El Espectador* <https://www.elespectador.com/bogota/conductores-del-sitp-protestan-frente-a-la-alcaldia-de-bogota-exigimos-respeto/>

- El 7 de octubre de 2022 en Quibdó, Carmen de Atrato y Condoto (Chocó) “el gremio de camioneros protestó en rechazo al bloqueo de vías que realizan las comunidades indígenas y afectan su movilidad”²³.
- El 18 de octubre de 2022 en Popayán (Cauca) “conductores de las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros del departamento, bloquearon los accesos viales a la capital por la mala administración de la terminal”²⁴.
- EL 25 de octubre de 2022 en Villavicencio (Meta) “transportadores de carga adelantaron bloqueos a la altura del kilómetro 72+300 de la carretera Bogotá-Villavicencio por el cierre total de la antigua vía Pipiral La Grama”²⁵.
- El 25 de noviembre de 2022 en Villanueva, Barrancas, Fonseca y San Juan del Cesar (La Guajira),
- Los transportadores del servicio intermunicipal del sur de La Guajira se cansaron de los bloqueos de la ciudadanía y decidieron realizar planes en diferentes puntos de la vía Hatonuevo – Villanueva para exigir su derecho al trabajo. Los bloqueos por parte de los transportadores se registraron en la entrada del resguardo San Francisco, en Barrancas; en el sector de la vocacional en Fonseca, a la altura del peaje de San Juan del Cesar y a la entrada de Villanueva, los cuales fueron levantados²⁶.
- El 01 de febrero de 2024 en Santander de Quilichao Cauca, “camioneros realizaron un bloqueo en la vía panamericana en Mondomo en protesta por el bloqueo que realizan indígenas en Piendamó”²⁷

Respecto a lo anterior, si bien anteriormente se presentó la información sobre los bloqueos que se presentaron exclusivamente en los conflictos sociales del sector transporte, es necesario resaltar que del total de eventos que ha registrado el Observatorio en el periodo de análisis (**4925**), **1820** corresponden a cortes de ruta o bloqueos de vías o accesos que han realizado los diferentes actores sociales por diferentes temáticas o conflictos. Este dato equivale al **37%** del total de los registros.

²³ Consultado el 2 de marzo de 2024 en *Semana* <https://www.semana.com/nacion/articulo/choco-esta-aislado-hace-cinco-dias-por-protesta-de-camioneros-hay-alerta-por-posible-desabastecimiento/202239/>

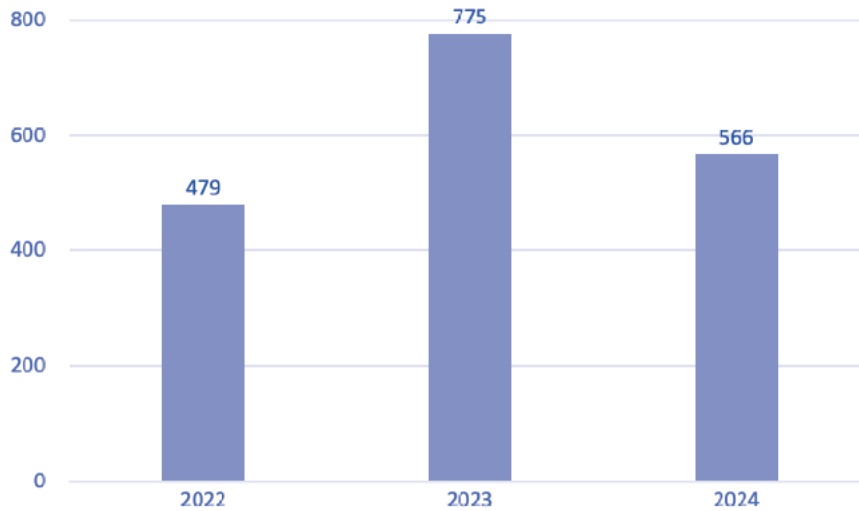
²⁴ Consultado el 2 de marzo de 2024 en <https://www.noticiasrcn.com/colombia/bloqueo-de-camioneros-asi-esta-la-situacion-de-las-terminales-de-transporte-744303>

²⁵ Consultado el 2 de marzo de 2024 en *Semana* <https://www.semana.com/actualidad/articulo/via-bogota-villavicencio-permanece-bloqueada-por-protetas-de-transportadores/202254/>

²⁶ Consultado el 2 de marzo de 2024 en *El Tiempo* <https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/la-guajira-bloqueos-en-seis-partes-del-departamento-720834>

²⁷ Consultado el 2 de marzo de 2024 en *Facebook* #Cauca Camioneros cerraron la vía panamericana en Mondomo en protesta por el bloqueo indígena en Piendamó. El motivo sería interrumpir el paso de... | By Énfasis.coFacebook | Facebook

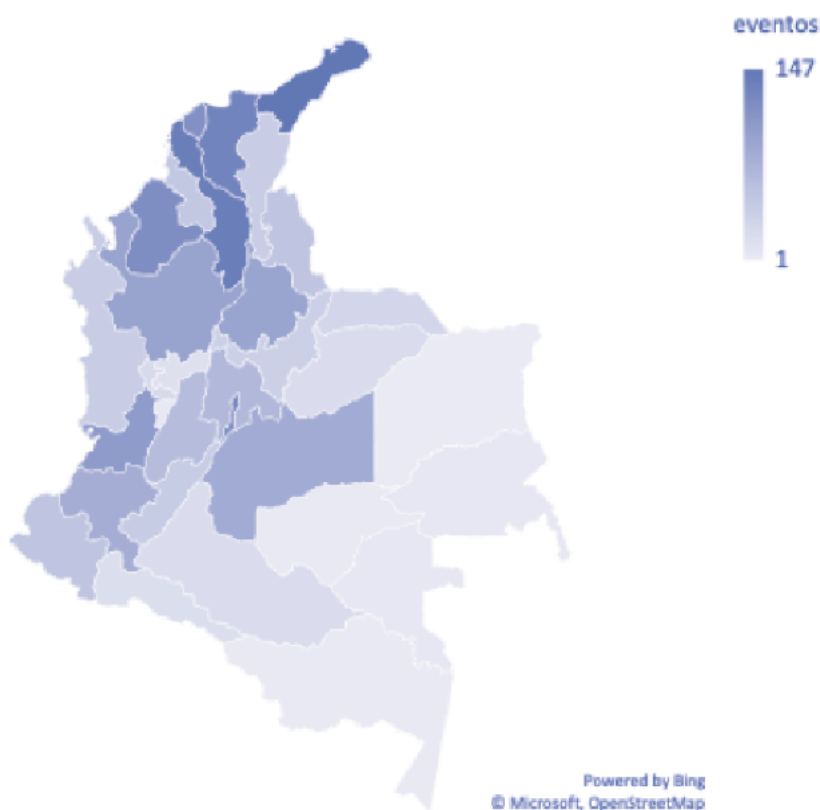
Gráfico 12. Total cortes de ruta o bloqueos 2022 a 2024, enero de 2022 a mayo de 2024



Fuente: Observatorio de Conflictividad Social. Fuente datos: Defensorías Regionales Defensoría del Pueblo, medios de comunicación masiva. Datos sujetos a modificación por actualización de la base de datos.

Entre los actores que más utilizan este mecanismo para manifestar su insatisfacción y reclamar sus derechos (excluyendo al gremio transportador), se encuentran: la ciudadanía en general (45%), la comunidad educativa (10%), usuarios de servicios públicos domiciliarios (8%), comunidades indígenas (8%), trabajadores (5%), campesinos (3%), comerciantes y comunidades afrodescendientes (1%) entre otros.

Gráfico 13. Bloqueos o cortes de ruta en eventos de conflictos sociales manifestos 2022-2024, por departamento

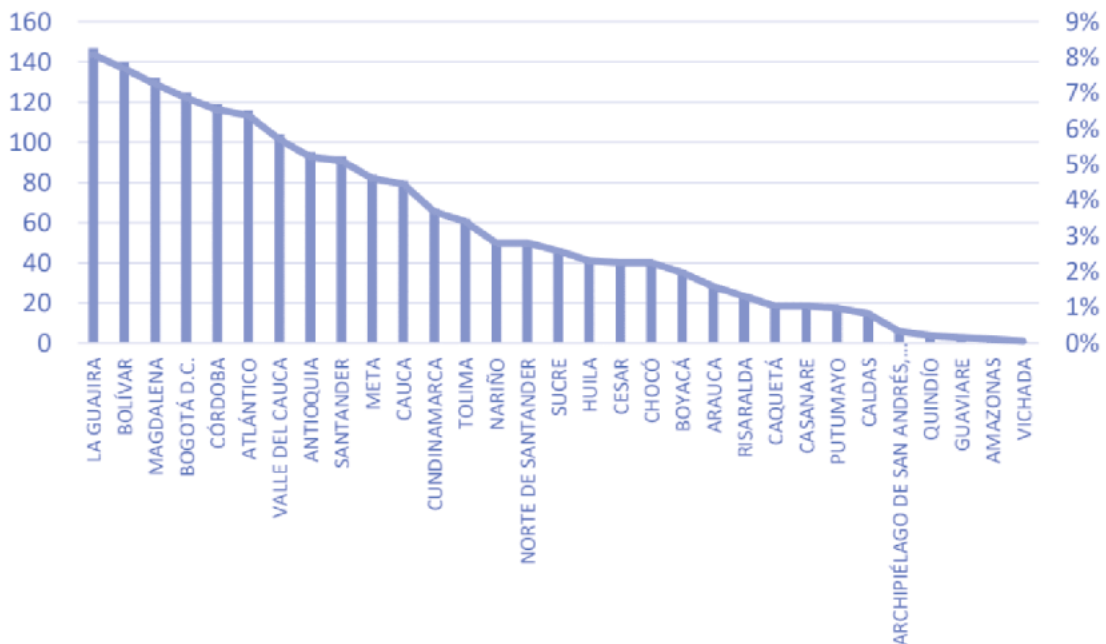


Fuente: Observatorio de Conflictividad Social. Fuente datos: Defensorías Regionales Defensoría del Pueblo, medios de comunicación masiva. Datos sujetos a modificación por actualización de la base de datos.

Estas situaciones se han presentado en 388 municipios de 30 departamentos y en el Distrito Capital (7%). Los departamentos donde se encuentra un mayor número de registros de bloqueos o cortes de ruta para el periodo

de análisis son La Guajira (8%), Bolívar (8%), Magdalena (7%), Córdoba (7%), Atlántico (6%), Valle del Cauca (6%), Antioquia (5%), Santander (5%), Meta (5%) y Cauca (4%).

Gráfico 14. Porcentaje de bloqueos y cortes de ruta por departamento, enero de 2022 a mayo de 2024



Fuente: Observatorio de Conflictividad Social. Fuente datos: Defensorías Regionales Defensoría del Pueblo, medios de comunicación masiva. Datos sujetos a modificación por actualización de la base de datos.

Si bien, estas acciones pueden llegar a afectar negativamente las actividades del gremio transportador de manera temporal, desde la Defensoría del Pueblo en concordancia con lo afirmado por la CIDH²⁸, se considera que cada situación de bloqueo debe analizarse de manera particular para evitar caer en generalidades o señalamientos a ciertas poblaciones

involucradas en los mismos, buscando comprender la causalidad. Por lo cual es necesario hacer un llamado a las entidades estatales para que estas situaciones sean atendidas de manera oportuna y se minimice el impacto de estas protestas sobre otros sectores de la población, como lo es para el caso del gremio transportador.

Por otra parte, los dos subsectores se

²⁸ “Cada uno de los cortes de ruta tiene actores distintos, peticiones diferentes y potenciales efectos sobre derechos fundamentales de terceros que no forman parte de la protesta. En consecuencia, la Comisión recuerda que se deben evaluar las circunstancias caso por caso, procurando la coexistencia entre el ejercicio del derecho humano a la protesta y los derechos fundamentales de terceros”. Consultado en: Comisión Interamericana de Derechos Humanos. [s. f.]. *Observaciones y recomendaciones Visita de trabajo a Colombia, junio de 2021*. P. 34. https://www.oas.org/es/cidh/informes/pdfs/ObservacionesVisita_cidh_Colombia_spA.pdf

han visto afectados por los **precios fluctuantes del combustible y al aumento en las tarifas de peaje**, lo que ha llevado a protestas por las presiones económicas que enfrentan. Los peajes, criticados por su alto costo en comparación con la calidad de las vías, y la volatilidad del precio del combustible, han desafiado la viabilidad financiera de las empresas de transporte y el acceso a este servicio para los usuarios. Como resultado, se reportaron paros y bloqueos que impactaron no solo a quienes hacen parte del sector, sino también a la economía en general, debido a la interrupción en el suministro de bienes, mercancías y personas en todo el país.

La regulación del transporte en Colombia implica la intervención del Estado, con el objetivo principal de corregir las fallas del mercado para cumplir con el principio del interés general. En el transporte público de pasajeros y en el de carga, esta forma de intervención del Estado regulando el mercado, se ha aplicado a través de diferentes políticas públicas, mencionadas en el punto 3.2, de este documento.

En el transporte público terrestre automotor de pasajeros, en modalidad colectiva, masiva y por carretera, la regulación económica se ha venido desarrollando de acuerdo con las necesidades del sector, aunque no siempre con la rapidez necesaria. Sin embargo, se encuentra a

medio camino debido a la naturaleza y conformación de los órganos que la vienen prestando, y por la incertidumbre que causa el no tener claro el alcance del órgano creado para llevar a cabo la regulación en este sector²⁹.

El transporte es una actividad esencial para el desarrollo económico y social de Colombia. Durante los momentos más críticos de la pandemia COVID-19, fue posible mantener el suministro de alimentos, medicamentos y bienes de primera necesidad gracias a esta actividad. Además, el sector del transporte ha contribuido significativamente en la reactivación económica del país.

En 2021, el Producto Interno Bruto (PIB) de Colombia creció 10,7%. El transporte creció 17,4%, siendo uno de los subsectores que más ha contribuido al crecimiento y al dinamismo económico en el periodo analizado³⁰. También es importante mencionar que el 80% de la carga del país se moviliza por carretera, lo que resalta la importancia de la infraestructura vial en la movilización de carga en Colombia.

Un primer elemento clave para entender el reto que representa la regulación del transporte en Colombia, comienza por recordar que este es mayoritariamente operado por el sector privado, en el marco de la economía de mercado, mientras que la infraes-

²⁹ Consultado el 9 de abril de 2024 en *Vniversitas Javeriana* <https://revistas.javeriana.edu.co/files-articulos/VJ/70%20%282021%29/82569129006/>

³⁰ Consultado el 9 de abril de 2024 en *Superintendencia de Transporte* https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2022/Agosto/Comunicaciones_18/INFORME-MACRO-DEPURADO.pdf.

estructura necesaria para su operación es suministrada por el Estado.

El Estado desempeña un papel de árbitro entre los intereses de las empresas y los usuarios. Para los primeros, el servicio de transporte se configura por diversas empresas y gremios que compiten por determinados nichos de mercado y territorios, buscando su continua expansión y consolidación, para lo cual llevan a cabo inversiones y ofertas que buscan atraer al mayor número de usuarios³¹, pero que, al mismo tiempo les garanticen el máximo de rentabilidad. Para los segundos, el servicio de transporte debe ofrecer, entre otros aspectos, condiciones de, calidad, comodidad, seguridad, rapidez, puntualidad y costos asequibles.

Frente a este panorama, el Estado expide distintas regulaciones, entre otras, para controlar las tarifas y el funcionamiento del sector. A pesar de estas regulaciones, los usuarios del transporte se manifiestan frente a lo que consideran excesos o falta de claridad en el cobro de tarifas, o, frente a la inadecuada regulación de la seguridad para los pasajeros. Por su parte, los empresarios del transporte denuncian barreras de ingreso a nuevas empresas en el sector. Estos desafíos regulatorios, representan el 32 % de los conflictos sociales observados. En particular, hacen referencia a manifestaciones

ciudadanas derivadas de las medidas adoptadas por gobiernos locales para organizar los sistemas de transporte en sus municipios.

Con respecto a las **medidas de movilidad** se destacan los conflictos relacionados con las *fotomultas*, las reglamentaciones técnicas, la movilidad y el acceso transfronterizo con Venezuela, así como la reestructuración del transporte público. Algunos ejemplos son los siguientes:

- En Cartagena, “conductores de buses protestan por la prohibición de tránsito en algunas vías y chatarrización tras la llegada del sistema de transporte Transcaribe. Las jornadas de protesta se presentaron el 21, 24 y 26 de enero”³².
- El 10 de abril de 2023 en Maicao, La Guajira:

Más de 100 transportadores de 150 tractocamiones de placas venezolanas, completaron 9 días protestando en el sector de La Raya, corregimiento de Paraguachón, por las medidas adoptadas por los gobiernos de Venezuela y Colombia de restringirles la movilidad por esta zona de frontera. Los camioneros se declararon en cese de actividades en rechazo al ‘Plan operativo para la reactivación gradual del transporte internacional de carga y pasajeros por carretera’ que adelantan los Ministerios de Transporte de Colombia

³¹ Por ejemplo, en la renovación periódica del parque automotor, en instalaciones de bodega y atención a usuarios, en seguridad, etc.

³² Consultado el 2 de marzo de 2024 en **Caracol Radio** https://caracol.com.co/emisora/2022/01/24/cartagena/1643028208_796520.html

y Venezuela. Recalaron que su petición es un espacio de diálogo para llegar a una solución³³.

- El 5 de junio de 2023 en el departamento de Magdalena

Más de 100 conductores de buses y camioneros bloquearon las vías del Magdalena que conectan con el centro e interior del país. Se tomaron la vía de Aracataca a lo que se le sumó el bloqueo de la arteria que comunica al municipio de Fundación con la Y de Ciénaga, para denunciar el constante atropello que han recibido por las fotomultas. Exigieron que las autoridades nacionales reglamenten los criterios técnicos para la foto detección, infracciones que estarían afectando el bolsillo de miles de conductores de buses que diariamente transitan por esta zona³⁴.

En relación con la **reglamentación del uso de vehículos** como las mo-

tocicletas, los bicitaxis o los *motocarristas*, los conductores plantearon cuestiones de igualdad, oponiéndose a políticas que favorecen a otros gremios, como el de los taxistas, que afectan su derecho al trabajo y la equidad en el trato gubernamental. Esto demuestra que, pese a la existencia de las entidades reguladoras de tránsito y transporte, estas no logran cumplir con su tarea regulatoria ni con la creación de una estructura que garantice la prestación formal del servicio. En este tipo de casos se encuentran los siguientes:

- El 28 de febrero de 2022

En diferentes puntos de Cartagena, se presentaron protestas, plan tortuga y disturbios por parte de mototaxistas, en rechazo a la expedición de un nuevo decreto que restringe su movilidad e impone nuevas medidas de pico y placa y transporte de parrilleros³⁵.

³³ Consultado el 2 de marzo de 2024 en *Diario del Norte* <https://www.diariodelnorte.net/?p=154315>

³⁴ Consultado el 2 de marzo de 2024 en *El Informador* <https://www.elinformador.com.co/index.php/el-magdalena/83-departamento/298843-transportadores-se-toman-las-vias-del-magdalena-ante-abusos-de-las-fotomultas%20>

³⁵ Consultado el 2 de marzo de 2024 en *El Espectador* <https://www.elespectador.com/colombia/cartagena/paro-de-mototaxistas-en-cartagena-bloqueos-y-disturbios-por-nuevas-medidas/>

- El 5 de septiembre de 2023

Por las diferentes calles de la capital de Nariño, hoy, a partir de las 9:00 de la mañana se movilizarán aproximadamente 3.000 mototaxistas en voz de protesta contra el Gobierno Nacional. El gremio rechaza las medidas y favores que se han establecido con el sector taxista, quienes exigen que no se viole el principio de igualdad³⁶.

- El 27 de noviembre de 2023

Sobre las 7:00 am de ayer, un grupo de bicitaxistas bloqueó la entrada a Bogotá de la calle 13 para reclamar al gobierno la legalización de su forma de trabajo y las garantías necesarias para la prestación del servicio³⁷.

En cuanto al **servicio de transporte a través de plataformas digitales**, los eventos observados destacan una tensión entre los taxistas y conductores de motocicletas tradicionales contra la operación y legalización de estas plataformas. El sector tradicional del taxi argumentó que enfrenta una competencia desleal debido a que las plataformas digitales operan con menores restricciones y costos de operación. Frente a esta situación, el ministerio de las Tecnologías de la Información y de las Telecomunicaciones respondió que no es competente para atender la situación de las platafor-

mas tecnológicas que ofrecen servicios de transporte.

Los taxistas recurrieron a paros, concentraciones y otras formas de protesta, como el «plan tortuga». Estas protestas tuvieron lugar en las ciudades principales del país e incluyeron bloqueos de vías cruciales y operaciones de paro en aeropuertos³⁸.

En lo que concierne a **las tarifas**, los casos reportados evidencian que los desafíos son múltiples y afectan diversos aspectos de la vida diaria de los ciudadanos. Para los usuarios, en especial aquellos con menores recursos, las tarifas de transporte pueden representar una carga significativa, restringiendo su acceso a servicios fundamentales y limitando su movilidad. Esta situación se agrava para los usuarios que viven en áreas más distantes o vulnerables, donde el costo de transporte es aún mayor debido a estructuras de precios variadas.

Por otro lado, la calidad del servicio que se recibe a cambio de estas tarifas es muchas veces deficiente. Los usuarios se enfrentan regularmente a problemas como vehículos abarrotados, retrasos frecuentes, falta de mantenimiento adecuado y preocupaciones relacionadas con la seguridad durante sus trayectos. Estas deficiencias evidencian una

³⁶ Consultado el 2 de marzo de 2024 en *Diario del Sur* <https://www.diariodelsur.com.co/en-pasto-mototrabajadores-programan-protesta-contral-gobierno/>

³⁷ Consultado el 2 de marzo de 2024 en *Blu Radio* <https://www.bluradio.com/blu360/bogota/bloqueo-de-bicitaxistas-en-zona-del-rio-bogota-colapsan-movilidad-por-la-calle-13-so35>

³⁸ Consultado el 2 de marzo de 2024 en *Caracol Radio* <https://caracol.com.co/2023/02/20/armenia-se-suma-al-paro-nacional-de-taxistas-este-miercoles-22-de-febrero/>

desconexión entre el costo del servicio y la calidad de este.

La **sostenibilidad del sistema de transporte público** es otro desafío crítico. Requiere de inversiones considerables en infraestructura y mantenimiento, hallar el equilibrio adecuado entre mantener las tarifas a un nivel asequible para los usuarios y a la vez cubrir los costos operativos es una tarea compleja que requiere de un manejo financiero cuidadoso y estratégico.

Al respecto, Corficolombiana³⁹ presenta este balance en 2021:

La construcción de infraestructura vial en Colombia ha tenido una recuperación heterogénea en 2021: las concesiones viales 4G reportan un buen desempeño, pero la ejecución de proyectos de obra pública ha sido más lenta de lo que esperábamos. Esto ha llevado a que el sector de construcción de obras civiles se esté rezagando frente al resto de la economía.

La inversión en infraestructura vial registró un crecimiento anual de 2,9% en los primeros siete meses de 2021, pero aún no retoma los niveles de actividad prepandemia.

Además, el sector ha enfrentado retos adicionales este año como el

incremento en los precios del acero –asociado a la escasez global de insumos y el aumento en los fletes de transporte– y las afectaciones por las protestas durante el Paro Nacional.

Lo anterior ha presionado al alza los costos de la construcción de obras viales y se configura como uno de los obstáculos para su recuperación. Estimamos que un aumento de 1 punto porcentual (p.p.) en el Índice de Costos de Construcción Pesada (ICCP) reduce en 0,7 p.p. el crecimiento de la construcción de carreteras seis meses después.

Para 2024, de acuerdo con el DANE,

El sector arrancó el primer trimestre del año con un incremento de 7,5 % comparado con el primer trimestre de 2023, principalmente por la contribución de la construcción de puertos, canales y obras hidráulicas (80,1 %) y carreras, puentes y túneles (6,5 %). A pesar de esto, durante doce meses, el renglón acumula una caída de 7,4 %.⁴⁰

En el ámbito de las ciudades y sus sistemas de transporte público, el Banco Interamericano de Desarrollo⁴¹ presenta las siguientes problemáticas:

- La **demanda captada por estos sistemas es inferior a la proyec-**

³⁹ Consultado el 7 de mayo de 2024 en <https://investigaciones.corficolombiana.com/documents/38211/0/Informe-sectorial-infraestructura.pdf/be25f785-95ed-f163-fded-93ae6aa3a-9cb>

⁴⁰ Consultado el 23 de mayo de 2024 en <https://www.elespectador.com/economia/cuales-son-las-medidas-que-propone-la-cci-para-reactivar-la-infraestructura/>

⁴¹ Consultado el 7 de mayo de 2024 en <https://blogs.iadb.org/transporte/es/el-transporte-publico-en-colombia-estos-son-sus-retos-para-ser-exitoso/>

tada principalmente por la falta de una adecuada y competitiva calidad del servicio, sumada al crecimiento de los servicios de transporte informales y de la tasa de motorización de motocicletas

- **La estructura empresarial** exigida a los operadores de transporte, el esquema de recaudo centralizado, los requerimientos de renovación de flota y la dependencia exclusiva de los ingresos vía tarifa, obligan a una compleja transformación del sector privado que no ha avanzado con la agilidad prevista debido a las complejidades del modelo actual y a las exigencias financieras que se imponen
- **La estructura institucional**, desde la perspectiva pública, no ha sido lo suficientemente robusta para atender adecuadamente las exigencias de cada etapa de la implementación y no cuenta con las herramientas suficientes para garantizar calidad del servicio a los usuarios. En algunos casos, se ha evidenciado la necesidad de fuentes adicionales de financiación para la cobertura total de la tarifa técnica, los cuales han sido difíciles de implementar por parte de los gobiernos locales, poniendo en riesgo la sostenibilidad financiera de los sistemas en los términos requeridos de calidad y seguridad para los usuarios.

Los hechos a continuación evidencian estas **tensiones entre usuarios y transportadores**:

- El 11 de enero de 2022 en Bogotá

Se reportaron *colatones* en algunas estaciones del servicio de transporte [Transmilenio], en señal de protesta por el alza en las tarifas de cobro. Según los reportes iniciales, los incidentes tuvieron lugar en Portal Usme, Portal el Dorado y algunas estaciones de la Troncal Caracas. Cabe recordar que Claudia López, alcaldesa de Bogotá, decretó que la tarifa para articulados de transporte público subió \$100 pesos para este 2022. De este modo, el cobro del pasaje para Transmilenio pasó de \$2.500 a \$2.600. Mientras que para los buses del servicio SITP la tarifa quedó en \$2.400 pesos. La novedad generó malestar en los ciudadanos que día a día acceden al transporte público para desplazarse a sus sitios de trabajo, y respondieron en la mañana de este martes con un *colatón*⁴².

- El 31 de enero de 2023

Algunas empresas anunciaron que a partir de las cero horas de este martes entrarán a paro de transporte en Soacha, es decir, no se prestaría el servicio entre el municipio y la capital. El motivo es la diferencia que hay en la tarifa a raíz del Decreto 024 del 27 de enero de 2023 de la Alcaldía de Soacha, donde se estipula que las empresas urbanas que prestan servicio en el corredor Soacha-Bogotá y viceversa, no pueden subir el transporte,

⁴² Ver: Noticias Uno: <https://canal1.com.co/noticias/bogota/video-colaton-en-varias-estaciones-de-transmilenio-por-alza-en-las-tarifas/> (fecha de consulta: 2 de marzo de 2024)

por lo tanto, deberán seguir cobrando \$2.100 de pasaje⁴³.

Estos conflictos evidencian la compleja relación entre políticas de transporte, regulaciones económicas y la protección de los derechos laborales y de movilidad. La búsqueda de un equilibrio entre el costo, la calidad y la accesibilidad del transporte es fundamental para desarrollar un sistema eficiente y justo. Este equilibrio no solo responde a los desafíos contemporáneos, sino que también asegura la viabilidad a largo plazo del sistema de transporte público. Además, destacan la necesidad de una gestión más

inclusiva y equitativa que atienda las diversas necesidades de todos los participantes del sector.

En relación con la *infraestructura vial*, la mayor parte de las comunicaciones entre poblados y centros urbanos, se realizan a través de autopistas, carreteras interdepartamentales, intermunicipales y veredales, se cuenta con una amplia red vial que ha visto progresos significativos gracias a los proyectos de cuarta y quinta generación en infraestructuras viales. Este tipo de proyectos se derivan de la ley 1508 de 2012 y tienen, entre otras, las siguientes diferencias⁴⁴:

⁴³ Ver: Periodismo Público: <https://periodismopublico.com/anuncian-paro-de-transporte-en-soacha-este-martes-31-de-enero> [fecha de consulta: 2 de marzo de 2024]

⁴⁴ Ver: <https://www.bancolombia.com/empresas/capital-inteligente/especiales/infraestructura-2021/proyectos-cuarta-y-quinta-generacion> [Fecha de consulta: 12 de abril de 2024].

Tabla 4. Diferencias entre los proyectos de cuarta y de quinta generación de infraestructura vial

Proyectos 4G	Proyectos 5G
<p>El programa se implementa a través de esquemas de asociaciones público-privadas que, de conformidad con la Ley 1508 de 2012, son un instrumento de vinculación de capital privado. Se materializan en un contrato entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica de derecho privado, para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados. Involucra la retención y transferencia de riesgos entre las partes y mecanismos de pago, relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio.</p>	<p>El esquema de asociaciones público-privadas, regulado en la Ley 1508 de 2012, sigue siendo aplicable.</p>
<p>Se requiere de la constitución de un patrimonio autónomo para que funcione como centro de imputación contable, en donde se contabilizan todos los hechos económicos de la concesión, incluyendo los ingresos y gastos.</p>	<p>Se sustituye la diferencia de recaudo [DR] por el concepto de soporte de ingreso, un mecanismo de cobertura del riesgo de recaudo que opera anualmente, únicamente en la etapa de operación y mantenimiento [O&M]. El Valor de Soporte de Ingreso es el valor anual de ingresos mínimos que recibe el concesionario. Si el concesionario recibe un valor menor al establecido en la licitación, la ANI paga la diferencia bajo el concepto de Soporte de Ingreso. A diferencia del DR, el Valor de Soporte de Ingresos no se basa en un escenario de tráfico inicial, y no se cubre un tráfico esperado. En tanto, la DR compensa el riesgo de tráfico, mientras que el Soporte de Ingreso no guarda relación con este o con los ingresos esperados.</p>

<p>La remuneración del concesionario se realiza por medio de Aportes de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) proveniente de vigencias futuras, recaudo de peajes e ingresos por explotación comercial. Es importante mencionar que los proyectos de iniciativa privada no cuentan, en la práctica, con los Aportes ANI como fuente de retribución.</p>	<p>Se modifican las fórmulas de terminación, manteniendo el espíritu de lo establecido en las concesiones 4G. En las concesiones 4G, la fórmula de terminación anticipada busca reconocer al concesionario las inversiones realizadas en el proyecto, descontando ingresos, deducciones y penalidades. Dependiendo de la causa de terminación -por fuerza mayor, a petición del Concesionario o la ANI-, se ajusta la liquidación mediante la aplicación de tasas de descuento diferenciales. En las concesiones 5G, también se busca reconocer al concesionario las inversiones, descontando ingresos, deducciones y penalidades. Sin embargo, se modifican algunos elementos, como los giros de equity reales, que no se reconocen en la fórmula, como sí se reconocen los giros de equity contractuales.</p>
<p>Se introduce el concepto de Unidad Funcional (UF), que corresponde a un conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones indispensables para la prestación de servicios con independencia funcional, lo que le permite operar de forma individual. La remuneración del concesionario se divide por unidades funcionales, y se causa de conformidad con la adecuada entrega de cada una de ellas.</p>	

Fuente: Elaboración propia, basado en la publicación *Principales diferencias entre los proyectos de cuarta y quinta generación en Colombia 2021*⁴⁵

⁴⁵ Ídem.

La red vial nacional está estructurada en tres niveles: la red primaria a cargo de la nación, la red secundaria que depende de los departamentos y la red terciaria, mayormente responsabilidad de los municipios. Respecto a la infraestructura, el gobierno actual se ha propuesto las siguientes metas⁴⁶:

- **1. Promover la conformación de redes de infraestructura y servicios logísticos** que sirvan como soporte para aumentar la competitividad y mejorar la eficiencia, reduciendo el costo logístico sobre las ventas en 1,1 puntos porcentuales a 2026. Conectando los centros de producción con los consumidores finales a través de la prestación eficiente de servicios logísticos y conexos, y cerrando brechas sociales y económicas.
- **2. Disminuir los fallecidos en nuestros viales** en un 23% a 2026, con estrategias para fortalecer la formación, educación, hábitos y comportamientos seguros desde el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial.
- **3. Mejorar la accesibilidad y conectividad vial, aérea o fluvial** que permita y garantice el acceso físico de alimentos, insumos y equipos que impulsen la competitividad y

productividad regional. Para ello, se plantea intervenir 105 instalaciones portuarias frente a doce en 2022 y lograr 33.102 kilómetros de vías regionales y caminos ancestrales mejorados, mantenidos y rehabilitados.

No obstante, es necesario reconocer que los cambios en esta materia se producen en el mediano y el largo plazo, por lo cual seguirán persistiendo desafíos en el mantenimiento y mejoramiento de las vías.

Estas problemáticas se expresan en distintos tipos de conflictividad. Entre enero de 2022 y diciembre de 2023, el 9% de los eventos reportados por actores de los subsectores de transporte de carga y pasajeros, estuvieron relacionados con demandas al Estado para el arreglo y mantenimiento de las vías y para resolver problemas de congestión vehicular. Estos eventos ocurrieron en 10 departamentos y en Bogotá, destacando los cierres en la Vía al Llano como uno de los principales motivos de protesta.

En la actualidad, la infraestructura ha tenido un estancamiento en su crecimiento; según la revista Bloomberg⁴⁷ “El sector de la infraestructura pasó de representar el 6,3% del PIB en el 2019 a ser el 4,3% del PIB en el 2023”, de acuer-

⁴⁶ Consultado el 12 de abril de 2024 en <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11375/transporte-e-infraestructura-con-sentido-social-y-ambiental-la-apuesta-del-plan-nacional-de-desarrollo-2022-2026-colombia-potencia-mundial-de-la-vida/>

⁴⁷ Consultado el 23 de septiembre de 2024 en Bloomberg Línea: https://www.bloomberglia.com/latinoamerica/colombia/la-mala-hora-de-la-infraestructura-sector-auspicio-estancamiento-en-colombia/?utm_campaign=colombia-en-linea&source=piano-newsletter-la&p-newsId=rOg9En8eNa4W3KPDvC_oGZGQ5kqgVMppfeihx_l3rhImSBXjgwFh20i8ccRbkB-lveI5MZRzzhA

do con la primera Encuesta de Riesgos a Expertos de la Infraestructura en Colombia, hecha por Control Risks y Jaime Arteaga y Asociados, en la que se entrevistó a 246 directivos de empresas relacionadas con este sector.

Según los resultados de la encuesta,

... el 64% de los participantes indica que en el último año sus empresas sufrieron suspensiones significativas de operaciones debido a bloqueos de carreteras o protestas sociales. Y esta situación es aún más significativa para

concesionarios, constructoras, empresas de servicios públicos y compañías de transporte masivo.

Lo anterior se relaciona directamente con los aspectos de seguridad y derecho al trabajo que se presentan en el siguiente apartado, donde los bloqueos por parte de otros sectores sociales, la presencia de organizaciones delincuenciales, de actores armados ilegales y de transporte informal, impactan directamente a los actores formales del sector.

4.2 Seguridad y derecho al trabajo

A pesar de que el Estado ha implementado diversas estrategias para mejorar la seguridad en las carreteras, persisten desafíos significativos relacionados con el conflicto armado interno y la delincuencia, que se han traducido en homicidios, robos de carga, extorsiones a transportadores y situaciones de robo y acoso a los pasajeros. Además, la seguridad vial es una preocupación debido a la alta tasa de accidentes de tráfico que impactan el derecho a la vida. Los accidentes frecuentemente están asociados con el mal estado de las carreteras, la falta de mantenimiento vehicular o el no acatamiento de las normas de tránsito.

En este sentido, el Ministerio de Defensa asegura que:

... desde la Dirección de Seguridad Nacional implementó el Plan Choque para la Seguridad en Carreteras el cual busca articular esfuerzos entre los Ministerios

de Defensa Nacional, Transporte y del Interior, la Fuerza Pública, Fiscalía General de la Nación, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF), Migración Colombia, entidades territoriales y el sector transporte, con el propósito de establecer una hoja de ruta que permita intervenir las problemáticas que inciden en la seguridad de los usuarios de los corredores viales del país, armonizada con el Plan Choque Seguridad 360 implementando por la Fuerza Pública el cual que tienen como objetivos la visibilidad institucional, contundencia, proactividad y capacidad de respuesta rápida, romper las cadenas criminales, intervención de las zonas afectadas, reducción al delito, consolidación del tejido social y lograr afectar las finanzas criminales, así mismo, siempre enmar-

cado en el Plan Choque 360 del Gobierno Nacional⁴⁸.

En el período observado, se registraron 20 conflictos sociales (3% del total) relacionados con la seguridad. Al respecto uno de los entrevistados afirmó que:

La primera problemática que no viene solo de este Gobierno, pero que se profundizó en este Gobierno, es el problema de la inseguridad tanto en las ciudades como en las carreteras del país. La sensación del transportador de la base es que no tiene ningún tipo de garantías, que el oficio del transporte se volvió muy peligroso (...) el transportador se volvió un botín porque saben que el transportador transporta cosas de valor, sea por el dinero que llevan en su bolsillo o por la carga que llevan o por el vehículo mismo, y hemos visto un incremento en la criminalidad contra el transporte en todas las modalidades, entonces eso es una preocupación que tiene el sector. (Entrevista 1)

Algunos de los hechos observados fueron los siguientes:

- El 5 de junio de 2022, en la ciudad de Valledupar (Cesar) “un grupo de taxistas realizaron bloqueos en las principales vías, para exigir mayor seguridad; estos eventos se ocasionaron por la muerte de un conductor en un hurto”⁴⁹

- El 9 de abril de 2023 en Bogotá D.C.

“Cerca de 100 camioneros salieron a las calles a realizar un plan tortuga en el sur y occidente de Bogotá, para exigir seguridad en la prestación de su servicio, pues aseguran que una vez por semana están viviendo casos de hurtos o asesinatos. Los bloqueos se generaron en la avenida Centenario, en la calle 13 con carrera 135, en sentido oriente - occidente y en la Autopista Sur. Exigieron la presencia de los ministros de Defensa y Transporte para crear una mesa y solucionar esta problemática⁵⁰.

- El 8 de junio de 2023 en Neiva (Huila)

Taxistas de Neiva se unieron para comunicar su descontento por medio de una manifestación pacífica. El motivo principal de la protesta fue la deteriorada malla vial y los constantes robos a los que son sometidos los conductores de taxi. Entre las exigencias para la administración municipal, se encontraron el arreglo integral de la malla vial, la implementación de medidas de seguridad efectivas y el fortalecimiento de la presencia policial en las zonas más afectadas por la delincuencia⁵¹.

⁴⁸ Respuesta a derecho de petición, 15 de noviembre de 2023.

⁴⁹ Consultado el 3 de marzo de 2024 en *Radio Nacional de Colombia* <https://www.radionacional.co/noticias-colombia/valledupar-taxistas-levantaron-bloqueos-luego-de-protestas>

⁵⁰ Consultado el 3 de marzo de 2024 en *Blu Radio* <https://www.bluradio.com/blu360/bogota/protesta-de-camioneros-causa-monumental-trancon-en-la-calle-13-y-afecta-operacion-retorno-en-bogota-so35>

⁵¹ Consultado el 3 de marzo de 2024 en *Diario del Huila* <https://diariodelhuila.com/taxis->

En relación con la seguridad vial, las preocupaciones fueron, especialmente prominentes entre los ciclistas y motociclistas en varios departamentos del país. Las estadísticas de seguridad vial en Colombia para el año 2023, muestran resultados mixtos según diferentes informes. En el caso del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), las estrategias gubernamentales implementadas en 2023 lograron reducir en 12 puntos porcentuales el número de siniestros viales en el país. Ese año sumó 8.405 víctimas, en comparación con 2022⁵².

Sin embargo, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) informó que entre enero y junio de 2023, en Colombia se registraron más de cuatro mil muertes por siniestros viales, lo que representa un aumento del 6,5% en comparación con el año 2022⁵³.

En este sentido, el Ministerio de Transporte señala que ha adelantado las siguientes acciones:

Durante noviembre 2022 a enero 2023 se creó, desarrolló e implementó la campaña Podrías ser tú. La campaña tuvo un universo del 19.837.178, de los cuales a través de los medios de comunicación se logró un alcance del 84% (16.690.064 personas impactadas). Así mismo, el estudio post campaña de una muestra de 855 encuestas, arrojó que el 73% recordó la campaña. Finalmente, en lo corrido del 2023 se ha brindado acompañamiento en la realización de 171 Comités locales de Seguridad Vial y 20 Comités Departamentales de Seguridad Vial; por otra parte, se han realizado 26 Consejos Territoriales de Seguridad Vial⁵⁴.

tas-protestaron-en-neiva/

⁵² Consultado el 12 de abril de 2024 en <https://noticias.autocosmos.com.co/2024/02/09/en-el-2023-bajaron-las-cifras-de-siniestralidad-vial-en-colombia>

⁵³ Consultado el 12 de abril de 2024 en <https://www.radionacional.co/actualidad/salud/aumento-del-65-en-muertes-por-siniestros-viales-en-colombia-en-2023-ansv>

⁵⁴ Consultado el 23 de septiembre de 2024 en Ministerio de Transporte: <https://mintransporte.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&lTipo=descargas&lFuncion=descargar&idFile=33813>

4.3. Impactos de los conflictos de los subsectores de transporte en la garantía de los derechos

Los conflictos propios de los subsectores de carga y pasajeros generan vulneraciones a los derechos de los usuarios debido a los distintos traumatismos que ocasionan. A ello hay que sumar distintas repercusiones directas e indirectas, en la garantía de derechos fundamentales de diversas poblaciones y grupos sociales. Entre los impactos más evidentes se encuentra la vulneración del mínimo vital, que se ve comprometido cuando los bloqueos y paros de transportadores impiden el flujo regular de bienes esenciales, afectando la disponibilidad y el acceso a necesidades básicas como alimentos y medicamentos.

El derecho al trabajo también se ve afectado, no solo para aquellos directamente involucrados en el sector transporte, sino también para los trabajadores de industrias dependientes de la movilidad eficiente de insumos y productos. Los cortes de ruta pueden provocar la paralización o ralentización de actividades productivas, causando desde retrasos en la entrega, hasta la pérdida de empleos por la imposibilidad de mantener las operaciones comerciales.

Los impactos indirectos de los conflictos en el transporte se extienden a terceros que, aunque no participan directamente en las protestas, sufren las consecuen-

cias. La interrupción de las rutas principales puede limitar el acceso a servicios de salud, ya que los pacientes no logran llegar a citas médicas, mientras que los insumos esenciales no arriban a tiempo a los centros de salud. La movilidad reducida impacta el derecho a la libre circulación de las personas, y las restricciones prolongadas pueden llevar a situaciones de inseguridad alimentaria, especialmente en regiones donde las comunidades dependen de las entregas periódicas de alimentos y otros bienes vitales.

La seguridad en general se ve comprometida, ya que la inmovilización de flotas de transporte puede llevar a un aumento en la inseguridad vial debido a la congestión y al uso de rutas alternas menos seguras. Además, los conflictos pueden generar un entorno de incertidumbre y tensión que desestabiliza comunidades y puede exacerbar la violencia.

En conjunto, estos factores subrayan la importancia crítica de abordar los conflictos de transporte de manera integral, buscando soluciones que no solo resuelvan las demandas inmediatas del sector, sino que también protejan y promuevan los derechos fundamentales de todas las poblaciones afectadas.



5. PANORAMA DEL SUBSECTOR DE TRANSPORTE DE CARGA Y PASAJEROS EN LOS DEPARTAMENTOS DE SANTANDER, NORTE DE SANTANDER, ANTIOQUIA, CÓRDOBA, VALLE DEL CAUCA, Y CAUCA

Los departamentos presentados en este documento fueron abordados, como se indicó en el apartado metodológico, a través de la recolección y análisis de entrevistas a actores de los subsectores del transporte terrestre de carga y de pasajeros. El registro de eventos que recoge el Observatorio de Conflictividad Social de la Defensoría del Pueblo, se basa, entre otros, en informes, estudios y documentos oficiales.

Para cada departamento se presenta una tabla de caracterización del conflicto, el contexto en el que se desenvuelve, los principales actores implicados, las demandas identificadas, el impacto sobre los derechos humanos y los acuerdos alcanzados.

5.1 Departamento de Santander

Caracterización del conflicto en el sector transporte de pasajeros en Bucaramanga y Área Metropolitana

Variable	Descripción
Estado actual del conflicto	<p>Es un conflicto que se encuentra en una fase latente, su escalada depende de hechos coyunturales relacionados con el control a la informalidad y el avance en la reestructuración del sistema de transporte masivo y la participación que se dé al transporte colectivo e individual.</p> <p>Quienes más se manifiestan son los gremios de taxistas y motociclistas que se dedican al transporte informal. Para el primer grupo sus convocatorias dependen del avance en el cumplimiento de acuerdos con el Gobierno nacional. Para el segundo, sus movilizaciones dependen de hechos coyunturales como operativos de control realizados.</p>
Contexto	<ul style="list-style-type: none"> • Crecimiento de la ciudad y por lo tanto del parque automotor. • Fracaso del sistema de transporte masivo (Metrolínea), cuya empresa entró en liquidación en agosto de 2023. • La implementación de Metrolínea trajo consigo la eliminación de rutas de transporte tradicional, lo que generó descontento tanto en los conductores de buses convencionales como en parte de la población acostumbrada a estas rutas. • Problemas financieros y debates sobre la viabilidad económica del sistema han sido constantes desde su implementación. • Los buses y busetas tradicionales vieron reducidos sus espacios y rutas con la llegada de Metrolínea. Esto llevó a resistencias y tensiones entre el transporte tradicional y el nuevo sistema. • Aumento de la informalidad. Según datos de la última encuesta de movilidad realizada en 2019, el principal medio de transporte es el informal con el 40%. Para el caso de las motos, un 40% de sus conductores lo tienen como único medio de subsistencia, el otro 60% podría ser fluctuante o tenerlo como un ingreso extra.
Principales actores del sector transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Prestadores de servicios formales del transporte: público colectivo (buses) e individual (taxi). • Prestadores de servicio informales: Propietarios y conductores de vehículos y motocicletas que no se encuentran habilitados para prestar servicios de transporte público. • Instituciones públicas: Secretarías de tránsito, Dirección de Tránsito del Área Metropolitana y Ministerio de Transporte, agentes de tránsito y la policía de tránsito • Usuarios

Variable	Descripción
Principales exigencias/desafíos	<p>Seguridad</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mayor seguridad por parte de las autoridades para prevenir el ser víctimas de hurtos durante sus recorridos. <p>Reglamentación</p> <ul style="list-style-type: none"> • El transporte individual y colectivo solicita un mayor control por parte de las autoridades del transporte informal e ilegal. • Combatir la informalidad sin desconocer la problemática social que está detrás de esta actividad. <p>Competitividad</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ante las alzas del combustible se aplique un subsidio para el gremio taxista. • Gremio taxista solicita que no haya un incremento a la tarifa mínima.
Impactos en garantía de derechos	<p>Los miembros del transporte formal de pasajeros, colectivo e individual se consideran afectados en su derecho al trabajo y al mínimo vital por la proliferación del transporte informal.</p> <p>Adicionalmente, desde las autoridades se considera que esta situación pone en riesgo el derecho a la vida y a la movilidad segura, pues para que el transporte sea seguro para los usuarios es fundamental que quien desarrolla esta actividad cuente con las pólizas requeridas y que los conductores sean respetuosos de las normas, situación que no sucede con los informales.</p> <p>Por otra parte, los agentes de tránsito de Bucaramanga se han sentido afectados en su honra y su buen nombre, pues se hacen campañas de desprestigio a la labor de control que adelantan.</p>
Otros factores del contexto que inciden en la conflictividad	<p>Bloqueos de las principales avenidas por diversas situaciones de conflictos sociales no permitiendo la movilidad del transporte urbano.</p>
Acuerdos alcanzados y resultados	<p>En espacios de diálogo con los gremios, se han logrado acuerdos como: el uso del carril exclusivo de Metrolínea por parte de los taxis; la firma de un manifiesto de buenas prácticas con los moteros que permitió entrenar con parte de esta población; con el transporte colectivo se ha concertado la aplicación de un plan de control en la calle 33, y la identificación de puntos críticos de informalidad para controlar más esa actividad.</p>
Respuesta del Estado a la conflictividad	<p>Ante la informalidad, siempre se han trabajado dos estrategias, campañas con la comunidad para que use transporte seguro individual y colectivo, y combatir la informalidad mediante el control realizado en convenio con la policía o por medio de agentes de tránsito.</p>

Caracterización del conflicto del sector transporte de Carga en Santander

Variable	Descripción
Estado actual del conflicto	Es un conflicto que se encuentra latente con riesgo de escalada a nivel nacional de darse un incremento al aceite combustible para motores.
Contexto	<ul style="list-style-type: none"> • Bucaramanga es un punto de paso por las contingencias viales del país, cuando hay problemas viales por la otra ruta hacia la costa, el transporte de carga debe ir por Bucaramanga para continuar su recorrido, por ejemplo actualmente hay problemas en la vía Barrancabermeja (falla geológica que mantiene cerrada la vía), al igual que en El Tarra en Norte de Santander, por lo tanto, el transporte que no debería entrar a Bucaramanga, está ingresando, con la dificultad de que en la ciudad no existe una vía perimetral, lo que hace que el transporte de carga pase por zonas céntricas y del norte, que son sectores populares, donde viven más 100.000 personas, y donde el medio de transporte, por lo general, es la moto. Entonces al estar dos actores con las generalidades que se han mencionado de los motociclistas, estos sectores se han convertido en los principales focos de accidentalidad y se afectan los tiempos de viaje de las personas des este sector. • La Dirección de Tránsito de esta ciudad, ha solicitado al gobierno nacional, avalar la restricción de transporte de carga en el horario pico nocturno, para lo cual han tenido mesas de trabajo con los transportadores y el Ministerio de Transporte en las que ya se acordó realizar un piloto de esta medida, pero debido a la contingencia en la vía Barrancabermeja, el Gobierno Nacional pidió aplazar el piloto. • Para el caso del municipio de Girón por tener un desarrollo importante de zona industrial y sector productivo, hay bastante afluencia de transporte de carga, hay un corredor vial que es la vía nacional hacia Lebrija, al igual que el anillo vial Floridablanca- Girón, en estos corredores el 90% del transporte que transita es de carga. • Los conflictos que se presentan por el desarrollo de esta actividad se dan principalmente con las bodegas, pues en estas hay unos sitios de carga y descarga muy grandes, pero no queda un espacio para el parqueo por lo que se estacionan sobre la vía nacional, esto pasa en Chimita y San Jorge. • Existen diversos riesgos de seguridad, pero más allá del temor a un atraco o la acción por parte de un actor armado, que también son problemáticas, la preocupación actual se concentra en comunidades vulnerables que cierran la vía al pasar los vehículos de carga y los saquean. Según los entrevistados “esto se ha convertido en un dolor de cabeza para el sector”. • Por lo general, las comunidades suelen cerrar la vía o esperan que el conductor saquee el vehículo, estas situaciones se presentan en la vía de Lizama hacia la Costa, llamada Ruta 45, unos 100 km hasta Ciénaga, Magdalena. Estas situaciones se presentan ya que los cuadrantes viales solo están en las cabeceras de los municipios, y cuando más de 200 personas cometen el delito es insuficiente la fuerza policial para evitar que esto suceda.

Variable	Descripción
Contexto	<ul style="list-style-type: none"> • Según los transportadores entrevistados, hay temas ilegales que tienen un contexto social y por eso las autoridades no intervienen, por ejemplo, en Aguachica, La Loma (Ruta de sol y 45) se observa venta de gasolina (pimpinas) que se sabe ha sido robada a los transportadores. La ruta 45 tiene un contexto social complejo, hay venta y consumo de estupefacientes, prostitución, invasiones, población vulnerable sin acceso a medios legales de subsistencia, lo que facilita o incentiva que se presenten los robos a los transportadores. • El punto más conflictivo para los transportadores es de San Alberto hacia Ciénaga, porque es donde menos presencia hay de tanto de actividades productivas como de fuerza pública. • De otra parte, se encuentran las comunidades que bloquean las vías con el objetivo de exigir al Estado la prestación de un servicio, el lugar donde más se observa esto, según los entrevistados, es en las vías nacionales de la costa caribe. • Igualmente, se encuentran los conflictos con comunidades que se encuentran en entornos donde se desarrollan megaproyectos o hay presencia de empresas del sector hidrocarburos, pues exigen a las empresas de transporte de carga, participación de sus vehículos para dejarlos trabajar en los proyectos. Las comunidades solicitan que se contrate con los carros de los miembros de la comunidad, pero que la responsabilidad (incluidas las pólizas) sean responsabilidad de la empresa de transporte. De no acceder, por lo general las comunidades presionan mediante los bloqueos de vías. Lo que les impide el desarrollo de la labor contratada, razón por la cual, las empresas deben ceder a las pretensiones de las comunidades. • Además, surgen conflictos relacionados con solicitudes de inversión social que la gente le hace directamente a las empresas, como son los requerimientos de arreglo de vías por el uso y afectación del tráfico pesado, pero desde la postura de los empresarios, esta es una responsabilidad del Estado, que busca trasladar a los transportadores. Estas situaciones, de requerimientos de comunidades de inversión social o participación en la actividad de transporte se presentan en Puerto Wilches, Sabana de Torres, la Fortuna, La Lizama, Barrancabermeja, San Martín, Aguachica, Río de Oro, La Esperanza- Norte de Santander, Tibú y Ocaña. • Los conflictos con el sector transporte se dan en materia de competitividad donde los costos no son cubiertos por los fletes que se pagan, por lo que muchos transportadores trabajan a costo o incluso tienen pérdidas, por lo que se solicita la actualización del Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga SICE-TAC y que todos los involucrados se ciñan a lo que allí se establezca.

Variable	Descripción
Principales actores del sector transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Actores institucionales: Dirección de Tránsito de Bucaramanga, Secretaría de Tránsito de Girón y Ministerio de Transporte • Comunidad: comunidades vulnerables ubicadas en los entornos de las vías por donde transitan los trasportadores de carga y comunidades que exigen la participación en proyectos de transporte donde las empresas tienen contratos. • Empresas: trasportadoras de carga y generadoras de carga • Conductores
Principales exigencias/ desafíos	<p>Exigencias:</p> <p>Reglamentación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uno de los principales desafíos hoy en el sector transporte de carga es la consecución de conductores que cumplan con todas las exigencias, ahora, además de presentar el documento de identidad y la licencia de conducción, se debe cumplir con más requisitos. Adicionalmente se manifiesta, que muchos conductores han migrado a otros países por mejores oportunidades laborales. <p>Sostenibilidad ambiental:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Una preocupación que tienen actualmente los trasportadores son los proyectos de desarrollo de las líneas férreas y la transición energética, pues esto afectará indiscutiblemente la labor del transporte de carga. Para el caso de la vía férrea, se estima que esta vaya de Honda, Tolima hasta Ciénaga, Magdalena. Aunque los trasportadores reconocen que es un beneficio para la economía del país, en un tren se transportaría el equivalente a 250 tractomulas, lo cual genera mucha incertidumbre sobre el futuro del sector. <p>Seguridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garantías de seguridad en las vías, principalmente en la ruta 45. <p>Competitividad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unificación y actualización en el aumento de los fletes según lo establecido en el Sice-tac. <p>Infraestructura vial:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Parte de estas problemáticas, para el caso de Bucaramanga, se solucionarían con la inversión de Findeter e Invías, en una vía que evitaría que este tráfico ingresara a Bucaramanga, pero desafortunadamente esto no se ha podido realizar, puesto que parte de la financiación de la obra dependía del funcionamiento de un peaje que fue eliminado por solicitud de la comunidad. • Mejoramiento de la infraestructura <p>Desafíos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que no se den los incrementos del combustible ACPM programados para febrero de 2024, pues esto incrementaría aún más los costos de su labor.

Variable	Descripción
Impactos en garantía de derechos	<ul style="list-style-type: none"> • Actualmente y por las situaciones de seguridad en las vías están en riesgo sus derechos a la vida, integridad personal y al trabajo.
Otros factores del contexto que inciden en la conflictividad	<ul style="list-style-type: none"> • La conflictividad social de las comunidades que requieren atención del Estado y utilizan los bloqueos de vías, afectando el desarrollo de las actividades de los transportadores de carga. • La alta vulnerabilidad social de las vías por donde transitan los transportadores, que ha generado escenarios de inseguridad, donde miembros de las comunidades hurtan a los transportadores.
Acuerdos alcanzados y resultados	Avances en acuerdo Nacional: Instalación de la mesa técnica en Bogotá, celebrada entre representantes de los gremios del sector de transporte terrestre de carga con el ministro de transporte, para llegar a un acuerdo sobre el incremento del precio de los combustibles en el 2024.
Respuesta del Estado a la conflictividad	<ul style="list-style-type: none"> • Se requiere más acompañamiento y presencia de la fuerza pública en las vías para garantizar el trabajo de los transportadores. Esperan que el ministro de minas no incremente el precio del aceite combustible para motores [ACPM].

5.2 Departamento de Norte de Santander

Caracterización del conflicto en el sector transporte de pasajeros en Cúcuta y el área metropolitana

Variable	Descripción
Estado actual del conflicto	<p>Se trata de un conflicto latente que escala a manifiesto dependiendo de hechos coyunturales relacionados con medidas para afrontar la informalidad, en este momento existe bastante inconformidad frente al transporte venezolano en territorio colombiano y la falta de reciprocidad para los transportadores colombianos, de no tomar medidas, esto podría escalar incluso a confrontaciones entre los transportadores de ambas nacionalidades.</p> <p>Si bien, el gremio de transporte colectivo no tiene la intención de realizar manifestaciones, informan que, de darse el incremento del aceite combustible para motores [ACPM], habría una fuerte afectación a su matriz de costos por lo que estarían dispuestos a irse a paro junto con el sector de carga.</p>

Variable	Descripción
Contexto	<ul style="list-style-type: none"> • Proliferación del transporte informal, fallas y falta de mantenimiento de la infraestructura vial, precios elevados de las autopartes y el combustible que elevan sus costos de operación, entre otros. • Al ser zona de frontera el transporte de carga y pasajeros que se realizaba de manera cotidiana entre ambas naciones gracias al convenio de Tonchala, se vio negativamente afectado por los cierres que se establecieron a partir de 2015. • La situación política y económica de la República de Venezuela incrementó el flujo de migrantes en condiciones de vulnerabilidad hacia el departamento de Norte de Santander. Ante las dificultades para conseguir un empleo formal, algunas de estas personas se han vinculado al transporte informal, en motocicletas o en vehículos particulares con placas venezolanas. • Tras la apertura en 2023 de la frontera con Venezuela, los ministros de transporte de ambos países han establecido los mínimos para la reactivación del transporte de carga y pasajeros entre ambos países. Sin embargo, las personas entrevistadas consideran que las medidas no han sido recíprocas pues se han dado las facilidades para que puedan ingresar los vehículos extranjeros a Colombia, pero no al revés. • Debido a la falta de claridades para el paso en la frontera, se han dado disputas y tensiones con los transportadores informales y formales venezolanos. • Los transportadores consideran que la falta de reciprocidad entre los dos países fomenta la informalidad y eso afecta a los transportadores formales de Colombia. • Fuerte presencia de actores armados ilegales, que incluso y según algunos entrevistados, tienen participación en el transporte informal. Pero adicionalmente, realizan extorsiones y amenazas a los transportadores formales de la zona. Según la información recolectada, estas situaciones se realizan por presuntos miembros del GAO Frente 33, El Tren de Aragua, y la misma Guardia Venezolana.

Variable	Descripción
Principales actores del sector transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Prestadores de servicios formales: Buses de transporte metropolitano, fronterizo e intermunicipal (26 empresas colombianas y 5 venezolana) y taxis (15 empresas de taxis, y 9225 taxis, adicionalmente están habilitados 55 taxis venezolanos para trabajar en la zona). • Prestadores de servicios informales: Se hallan propietarios y conductores de vehículos y motocicletas. Como particularidad en esta zona del país, parte de los informales son población venezolana y también se realiza mediante vehículos particulares con placas venezolanas. • Agencias de viaje con vehículos de transporte especial: Habilitadas para prestar servicios turísticos, pero están transportando los pasajeros que deberían ser de las empresas de transporte intermunicipal. • Prestadores de los servicios de diferentes modalidades: Colectivos e individuales colombianos. • Transporte colectivo: Competencia entre ellos por los pasajeros. • Actores institucionales: Secretarías de tránsito, Tránsito del Área Metropolitana, Ministerio de Transporte, Invías y Superintendencia de Transporte, agentes de tránsito y la policía de tránsito. • Usuarios de uno u otro servicio ofertado formal o informalmente. • Aplicaciones Tecnológicas de transporte: Indriver y Uber
Principales exigencias/ desafíos	<p>Exigencias:</p> <p>Reglamentación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El transporte individual y colectivo solicita un mayor control por parte de las autoridades del transporte informal e ilegal. • Para el caso de transporte fronterizo se solicita que exista reciprocidad por parte del gobierno venezolano para que los transportadores colombianos también puedan desarrollar su actividad en Venezuela. Es necesario que se les faciliten los requisitos para poder obtener la habilitación. • Para el caso de las agencias de viajes, que prestan transporte colectivo se solicita que la Superintendencia de Transporte inhabilite a estas empresas e imponga una sanción. • Para la informalidad se solicita que la Policía Nacional realice más operativos de control. • El gremio de taxistas pide combatir el transporte informal, bloquear las aplicaciones, bajar el precio de gasolina a nivel nacional o subsidiarlo para ellos.

Variable	Descripción
Principales exigencias/ desafíos	<p>Seguridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejorar la seguridad con mayor pie de fuerza, botones de pánico, y plan taxi (requisas a pasajeros). <p>Competitividad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Otra solicitud del gremio taxista es que solo les permitan pagar a ARL y no todo el pago a la seguridad social que exige la ley. • Los taxistas solicitan que el cupo de gasolina subsidiada que tiene la zona por ser fronteriza sea para el transporte público, pues cada mes que llega este combustible son los particulares los que aprovechan el valor subsidiado. • Los taxistas solicitan que cree una aplicación a nivel nacional que beneficie a los taxistas. • El gremio de taxistas solicita que el alcalde de Cúcuta realice las gestiones pertinentes para reducir el precio de la tarjeta de operación que es de las más caras del país. <p>Infraestructura vial:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Debido a las fallas en infraestructura que hay en la ciudad y en las vías por donde se moviliza el transporte intermunicipal, se solicita a la alcaldía el mejoramiento de la malla vial de Cúcuta y al gobierno nacional que gestione y se arreglen las vías, principalmente el sector de El Tarrita en Abrego, para superar los cierres que se mantienen actualmente. Al igual que en el sector Alto del Pozo, donde se fue quedando la vía habilitada a un solo carril. <p>Desafíos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El principal desafío es lograr tener unas vías por las que se puedan movilizar de manera segura los vehículos. • Combatir la informalidad, pero a la par, aumentar frecuencias, horarios y coberturas del transporte formal, para que la gente no tenga la necesidad de utilizar el transporte informal. • Más compromiso de las otras secretarías de tránsito del área metropolitana, para que el ejercicio de combatir la informalidad se realice de manera unánime en todo el territorio. • A la par de combatir la informalidad, se debe hacer un ejercicio de pedagogía, pues se requiere cambiar el nivel de aprobación sobre la cultura de la informalidad. • Lograr que el combustible subsidiado abarque mayor porcentaje de transporte público, ya que lo usan los particulares.

Variable	Descripción
Impactos en garantía de derechos	<ul style="list-style-type: none"> • Afectaciones del derecho al trabajo y al mínimo vital como consecuencia de la proliferación del transporte informal. Igualmente, debido a la inseguridad de la zona, se han afectado en sus derechos a la vida, la integridad personal. • Para el caso del conflicto con las agencias de viajes, los derechos que se encuentran afectados, son la libre locomoción, el derecho a la libre competencia, y el derecho de libre acceso de los usuarios a escoger la empresa para viajar.
Otros factores del contexto que inciden en la conflictividad	<ul style="list-style-type: none"> • Bloqueos de las principales avenidas por diversas situaciones de conflictos sociales no permitiendo la movilidad del transporte urbano.
Acuerdos alcanzados y resultados	<ul style="list-style-type: none"> • Agencias de viajes: Se han hecho mesas de trabajo con estas personas (Sindicato de asesores turísticos) y agencias, ellos se comprometen en no realizar este tipo de actividades dentro del terminal, pero según los entrevistados no han cumplido lo acordado. • Plan Estratégico contra la Informalidad: Es uno de los principales acuerdos que se ha construido en el marco de una de las movilizaciones de taxistas. Se realizan mesas mensuales con el área metropolitana, Ministerio de Transporte, Superintendencia de Transporte, Defensoría, PGN, Secretaría de Tránsito, para hacer seguimiento al mismo. • Acuerdos nacionales: Luego de las movilizaciones de este año, adelantadas por el gremio taxista, se acordó una tarifa diferencial en el precio del combustible, pero manifestaron no estar conformes con el tema del bono que propone el gobierno nacional, pues no es muy claro cómo se va a aplicar este beneficio.
Respuesta del Estado a la conflictividad	<ul style="list-style-type: none"> • Transporte intermunicipal: Se ha implementado un acto administrativo contra el pregonero, conforme al decreto 2762 de 2001, según el cual se dispone la realización de operativos en el terminal, en las rutas y vías. En cuanto al tema de infraestructura, se hacen oficios a Invías para la reparación de los tramos dañados. • Informalidad: La policía de tránsito hace constantemente operativos, se imponen comparendos y se inmovilizan vehículos, de la mano de trabajos de pedagogía principalmente en la zona de frontera. Igualmente, existe una mesa de trabajo que busca implementar y hacer seguimiento al plan, con el propósito de combatir la informalidad. Allí participan toda la institucionalidad y los representantes de los diferentes gremios. • Acompañamiento a manifestaciones: La Regional Norte de Santander, ha realizado el acompañamiento a las manifestaciones y las mesas de diálogo que se han instalado, particularmente la de los taxistas.

Caracterización del conflicto del sector transporte de carga en Norte de Santander

Variable	Descripción
Estado actual del conflicto	Es un conflicto que se encuentra latente con riesgo de escalada a nivel nacional de darse un incremento al aceite combustible para motores [ACPM].
Contexto	<ul style="list-style-type: none"> • En la región de Norte de Santander, el transporte de carga solicita el mejoramiento de las vías y mayor seguridad en los corredores viales para salir a la costa por el municipio de Ocaña. • En cuanto a las vías, se considera problemática la infraestructura vial, debido a que las vías son muy angostas, están en mal estado y existen cierres constantes que afectan su tránsito. • Respecto a la seguridad en las vías de Norte de Santander, están divididas en 2 tramos, la primera desde el corredor Cúcuta-Ocaña hasta el municipio de Sardinata (competencia de la Policía y de Sardinata), hasta Abrego (jurisdicción a cargo del ejército). • En cuanto a los delitos de alto impacto a los que se ven expuestos los transportadores de carga, la policía informó que en la vía Sardinata, Ocaña, la principal situación es la de hurto a mercancía líquida, y en el tramo Pamplona-Cúcuta hurto en la modalidad de falsa denuncia, que puede tener relación con la tercerización de servicios. • Los transportadores informan que la policía de carreteras se ha movido de los puntos estratégicos que tenían, que antes las vías eran más seguras pues había más puestos de control. • También señalan que en los lugares con presencia de invasiones a los lados de la carretera es donde ellos tienen más problemas de seguridad, informando que en el sector Urimaco vía al Zulia, es bastante inseguro para ellos debido a las acciones que realizan algunos miembros de la comunidad. Igualmente se menciona que las protestas con cierre de vías eso afectan sus trabajos, especialmente en casos en que transportan animales vivos o perecederos pues no pueden esperar 48h a que las autoridades y las comunidades realicen una mesa de negociación que permita la apertura de la vía. • De otra parte, hubo un desastre natural del Tarrita en el municipio de Abrego [deslizamientos], donde en mayo de 2023 se cayó la vía, dejando inhabilitado el paso e incomunicando todo el departamento, es decir, a Cúcuta con la Costa Atlántica. La solución para esto, es la construcción de 2 puentes uno de 17m y otro de 67m, lo importante es que los vehículos que pasen sean de máx. 52 toneladas, sino podría haber un accidente. Mientras esto sucede, los transportadores se arriesgan atravesando el río con sus vehículos. Esto lo hacen porque sigue siendo más económico pasar por esta vía que dar la vuelta por Bucaramanga, donde tendrían que pagar 2 peajes y el flete es más alto. De Ocaña a Aguachica son 20 km, mientras que por Bucaramanga 230km. Es una diferencia además en tiempo de 4 horas a 12 horas.

Variable	Descripción
Principales actores del sector transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Empresas: Transportadoras de carga y generadoras de carga. • Conductores • Actores institucionales: Ministerio de Transporte e Inviás. • Comunidades vulnerables: Ubicadas en los entornos de las vías por donde transitan los transportadores de carga.
Principales exigencias/desafíos	<p>Exigencias/ Desafíos:</p> <p>Seguridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejorar la seguridad en las vías. <p>Los conductores de carga solicitan mejorar la señal de celular ya que los operadores de telefonía no tienen cobertura en caso de cualquier imprevisto. Para el transporte de carga existe peligro en la vía Ocaña-Cúcuta en el sector La San Juana y de allí en adelante, debido a que deben estar incomunicados por 4 horas aproximadamente, siendo un tramo de unos 103 km.</p> <p>Infraestructura vial:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejoramiento de la infraestructura.
Impactos en garantía de derechos	<ul style="list-style-type: none"> • Debido a la inseguridad de la zona, se han afectado en sus derechos a la vida y a la integridad personal. • En los casos en que se presentan bloqueos por parte de las comunidades, se afectan sus derechos al trabajo y a la libre locomoción.
Otros factores del contexto que inciden en la conflictividad	<ul style="list-style-type: none"> • Protestas de comunidades que afectan el itinerario de los transportadores y ponen en riesgo su carga
Acuerdos alcanzados y resultados	<ul style="list-style-type: none"> • Avances en acuerdo Nacional: Instalación de la mesa técnica en Bogotá, celebrada entre representantes de los gremios del sector de transporte terrestre de carga con el ministro de hacienda, para llegar a un acuerdo sobre el incremento del precio de los combustibles en el 2024.
Respuesta del Estado a la conflictividad	<ul style="list-style-type: none"> • Se requiere más acompañamiento y presencia de la fuerza pública en las vías para garantizar el trabajo de los transportadores. Esperan que el ministro de minas no incremente el precio del aceite combustible para motores [ACPM].

5.3 Departamentos de Antioquia y Córdoba

Caracterización del conflicto en el sector transporte de pasajeros en Antioquia y Córdoba

Variable	Descripción
Estado actual del conflicto	El conflicto se centra en el transporte informal y el uso de plataformas ilegales.
Contexto	<ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura vial: Las malas condiciones de las carreteras dificultan el transporte de pasajeros, generando demoras y daños a los vehículos, lo cual repercute en la calidad del servicio ofrecido a la comunidad, generando insatisfacción y malestar. • Seguridad: tanto el conductor como las empresas legalmente constituidas, se han convertido en blanco de las extorsiones realizadas por los grupos armados organizados y la delincuencia común que opera en la zona. Por ejemplo, en la ciudad de Medellín, un conductor de servicio urbano puede ser víctima de extorsión hasta 5 veces al día, en determinada zona de la ciudad. • Las empresas transportadoras de pasajeros reciben llamadas solicitando sumas de dinero. “El principal problema es sobre las “vacunas” las cuales no se reconocen en la tarifa. Usualmente no se presentan denuncias porque los conductores deben seguir pasando por esas rutas y temen por sus vidas. Estas extorsiones las realizan intermedios de menores de edad”.⁵⁵ • Costos/Beneficios: el incremento en los costos de la gasolina no es proporcional al del servicio prestado. Indican que en este momento para el caso de Medellín, las tarifas establecidas no son técnicas, sino por conveniencias políticas. • Ilegalidad e Informalidad: Manifiestan que hay un aumento de informalidad y de ilegalidad del 450% y que hay una clara conflictividad entre el transporte legal y el ilegal, que ha llevado a vías de hecho. • En empresas legalmente constituidas, los transportadores operarios, no cuentan con tarjeta de operación, resolución de rodamiento, ni pagan impuestos, lo que afecta directamente a la economía de estas ciudades y departamentos, en cuanto a que no estaría recibiendo esos recursos para que así puedan ser invertidos. También se encuentra que quienes conducen los vehículos, carecen de licencia de conducción y en algunos casos los vehículos son prestados a terceros sin autorización de las empresas en donde están vinculados. • En estos medios de transporte público ilegales e informales, encontramos los colectivos, incluso desde antes que llegaran los taxis, son carros particulares que no están afiliados a ninguna empresa o asociación, no cuentan con permiso de rodamiento ni documentos que los formalicen y legalicen.

⁵⁵ Información recogida durante el trabajo de campo de la investigación.

Variable	Descripción
Principales actores del sector transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Prestadores de servicios formales: Buses de transporte metropolitano, fronterizo e intermunicipal y taxis • Prestadores de servicios informales: Plataformas (Uber, Didi), Mototaxis • Prestadores de servicios de diferentes modalidades: Colectivos e individuales colombianos. • Actores institucionales: Secretarías de tránsito • Aplicaciones Tecnológicas de transporte: Indriver y Uber
Principales exigencias/ desafíos	<p>Exigencias:</p> <p>Reglamentación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El transporte individual y colectivo solicita un mayor control por parte de las autoridades del transporte informal e ilegal. • El gremio de taxistas pide combatir el transporte informal de manera efectiva. • Es fundamental establecer una regulación clara y uniforme para el sector del transporte. Esto implica implementar medidas que promuevan la formalización de los transportadores informales y sancionen a aquellos que operen al margen de la ley. Asimismo, se deben establecer mecanismos de control eficientes para garantizar el cumplimiento de las normas por parte de todos los actores involucrados. Teniendo en cuenta la problemática relacionada con la ilegalidad, se recomienda la realización de estudios de los sistemas de transporte público formal y de esta manera tener en cuenta cuales son las principales causas de los usuarios para usar este tipo de transportes, de esta manera se puede hacer frente a esta problemática intentado mitigarla con estrategias institucionales que permitan mejorar los sistemas de transporte publico legales en el país.

Variable	Descripción
Principales exigencias/ desafíos	<p>Seguridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manifiestan también los transportadores, que tanto el conductor como las empresas legalmente constituidas, se han convertido en blanco de las extorsiones realizadas por los grupos armados organizados y la delincuencia común que opera en la zona. Por ejemplo, en la ciudad de Medellín, un conductor de servicio urbano puede ser víctima hasta 5 veces al día, en determinada zona de la ciudad. Igualmente, las empresas transportadoras de carga reciben llamadas solicitando sumas de dinero. <p>Competitividad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se presenta un aumento de informalidad y de ilegalidad del 450% y que hay una clara conflictividad entre el transporte legal y el ilegal, que ha llevado a vías de hecho. <p>Infraestructura vial:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En estos Departamentos, las características de infraestructura vial en las subregiones presentan estados deficientes, expresan las agremiaciones de transporte de pasajero por el inadecuado manejo del recurso asignado en la construcción y mantenimiento, la situación de orden público y la carencia de una gestión coordinada. <p>Desafíos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El principal desafío es combatir la informalidad tanto a nivel urbano, como rural. El uso del transporte informal lo determinan varios factores, como el económico, la frecuencia y cobertura que ofrecen. • Poder garantizar la prestación del servicio de transporte en zonas donde se presentan altos índices de inseguridad y presencia de bandas criminales. • Mayores medidas administrativas por parte de los entes territoriales para combatir la informalidad en ambos departamentos. <p>o Estructurar un plan de desarrollo terrestre que le permita ampliar aquellos tramos que dificultan el transporte hacia otras regiones y departamentos del país.</p>
Impactos en garantía de derechos	<ul style="list-style-type: none"> • Afectaciones del derecho al trabajo y al mínimo vital como consecuencia de la existencia del transporte informal. La inseguridad en algunas zonas de la ciudad afecta al trabajo y a la vida y a la integridad personal.

Variable	Descripción
Otros factores del contexto que inciden en la conflictividad	<ul style="list-style-type: none"> • De acuerdo con lo manifestado por la Superintendencia de Transporte, la existencia de barreras de ingreso para la prestación del servicio y la ilegitimidad de un control de la oferta, pueden considerarse factores que incidan en la conflictividad del sector, dada la exigencia del equilibrio entre la oferta y la demanda de este servicio. Por ejemplo se puede detectar cómo existe un control de la oferta, limitando el número de vehículos que pueden ofrecer y prestar los servicios no autorizados desde los centros de acopio ilegales. • Indican que en este momento para el caso de Medellín las tarifas establecidas no son técnica, sino por conveniencias políticas.
Acuerdos alcanzados y resultados	<p>· Para el caso puntual de Medellín, la Secretaría de Movilidad, respecto al transporte público de pasajeros, ha realizado reuniones con los transportadores tanto del TPC y TPI para escucharlos y ver desde la Secretaría cómo apoyarlos. Una de las intervenciones para combatir la informalidad es realizar operativos de control en diferentes zonas de la ciudad, para mitigar y desmotivar la operación de estos servicios.</p>

Caracterización del conflicto del sector transporte de carga en Antioquia y Córdoba

Variable	Descripción
Estado actual del conflicto	Se trata de un conflicto latente, fuertemente afectado por los bloqueos en las vías.
Contexto	<ul style="list-style-type: none"> • Los bloqueos frecuentes en las vías que conectan ambas regiones, han generado una situación preocupante. Estos bloqueos no solo se originan por causas naturales, como derrumbes que interrumpen la comunicación en la región, sino también por las continuas manifestaciones de las comunidades en búsqueda de garantías para el ejercicio de sus derechos fundamentales. • Estas acciones generan un clima de tensión y violencia que afecta no solo a los involucrados directamente en el conflicto, sino también a la sociedad en general. • De acuerdo con lo manifestado por los transportadores, en promedio por hora transcurrida en un bloqueo, se pierden aproximadamente Cien Mil Pesos \$100.000, todo esto sin contar con las pérdidas de los alimentos no perecederos o la diferente mercancía que transportan, situaciones que incrementan los sobre costos para los transportadores. • El gremio transportador de carga explicó que los viajes de un vehículo de carga que normalmente necesitarían un par de días, cuando se presentan estas situaciones, se realizan en más de una semana, lo que genera automáticamente un alza en los fletes, lo que produce consecuencias económicas y sociales para el país. • Otra causa de conflictividad es la disputa por rutas y licencias. Muchas veces, los conductores o propietarios de vehículos entran en conflicto por la asignación de rutas y licencias de operación, lo que puede llevar a paros y bloqueos de vías. • Los sindicatos de trabajadores del sector transporte también han protagonizado conflictos en búsqueda de mejores condiciones laborales, salarios justos y estabilidad laboral. Estos conflictos pueden llevar a paralizaciones del servicio y afectar a los usuarios de transporte. • Los transportadores de carga han realizado protestas y bloqueos de vías en reclamo de mejoras en las tarifas y condiciones de contratación con las empresas y entidades encargadas de la carga. Estas manifestaciones han ocasionado graves problemas en la cadena de suministro. • Desregulación del mercado: La falta de una normativa clara y uniforme, sumada a la presencia de transportadores informales, genera una competencia desleal que perjudica a los transportadores formales, quienes cumplen con los requisitos legales y pagan impuestos. • Las malas condiciones de las carreteras dificultan el transporte de mercancías, generando demoras, daños a los vehículos y aumentando los costos operativos de los transportadores.

Variable	Descripción
Contexto	<ul style="list-style-type: none"> • Manifiestan que hay un retraso de aproximadamente 80 años en infraestructura en el país. Que la división de tramos impide el avance, ya que en un tramo puede haber 20 contratistas de los cuales, unos realizan trabajos y otros no. • Los robos y asaltos a camiones de carga son frecuentes en algunas zonas del departamento, los transportadores manifiestan ser víctimas constantes de los llamados “polizones”, dicha problemática aumentó con la llegada de migrantes al país, poniendo en riesgo la integridad de los conductores y aumentando los costos de seguridad para las empresas de transporte. • Otro factor que afecta a la seguridad en el transporte es el estado vial de las carreteras, que pueden sufrir accidentes graves por falta de mantenimiento en algunas áreas. • Costos/Beneficios: Aproximadamente 30% del parque automotor de transporte terrestre de carga en el país usa gasolina, el aumento del costo de este servicio, ha generado alza en los fletes y un efecto sobre la inflación, de acuerdo con lo manifestado por el gremio, y su mayor efecto se genera en este sector como parte de los segmentos finales de distribución. • También preocupa la aprobación del acuerdo para el comercio con Venezuela, lo que debe garantizar a los actores que quieran transportar tierras de los dos países, lo que genera mayor competitividad y disminución de trabajo para los transportadores del país.
Principales actores del sector transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Empresas: Transportadoras de carga y generadoras de carga. • Conductores • Actores institucionales: Ministerio de Transporte e Invías. • Comunidades vulnerables: Ubicadas en los entornos de las vías por donde transitan los transportadores de carga.
Principales exigencias/ desafíos	<p>Exigencias/ Desafíos:</p> <p>Regulación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manifiestan la urgente necesidad de abordar las diferencias en los costos de transporte y promover la equidad en este sector para que el bienestar llegue a todos los sectores que se benefician del transporte. <p>Seguridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Para abordar este problema, es fundamental fortalecer las medidas de seguridad en las zonas de riesgo. Esto implica una mayor presencia policial; la implementación de sistemas de vigilancia y monitoreo; y la promoción de programas de capacitación en seguridad para los transportadores. Asimismo, es importante fomentar la colaboración entre las autoridades, los transportadores y la comunidad, para generar una red de apoyo y prevención de delitos. <p>Infraestructura vial:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es necesario invertir en la mejora y mantenimiento de la infraestructura vial, en las vías que comunican los dos departamentos. Esto incluye la construcción de nuevas carreteras, así como la reparación y adecuación de las existentes. Además, se puede implementar capacitación para los transportadores, con miras a mejorar sus habilidades de conducción y reducir el desgaste de los vehículos.

Variable	Descripción
Impactos en garantía de derechos	<ul style="list-style-type: none"> • Debido a la inseguridad de la vía, se han afectado sus derechos a la vida y a la integridad personal. • En los casos en que se presentan bloqueos por parte de las comunidades, se afectan sus derechos al trabajo y a la libre locomoción.
Otros factores del contexto que inciden en la conflictividad	<ul style="list-style-type: none"> • Protestas de las comunidades que habitan en las rutas de los transportadores, afectan los tiempos de entrega de las mercancías, generando en muchas ocasiones pérdidas alimentarias y económicas. • Manifiestan con preocupación igualmente, la aprobación del acuerdo para el comercio con Venezuela, lo que en teoría debe brindar garantías a todos los actores que quieran realizar actividades de transporte terrestre en los dos países, lo cual generaría mayor competitividad y posible disminución de trabajo para los transportadores del país
Acuerdos alcanzados y resultados	<ul style="list-style-type: none"> • Impulsar la creación de mesa técnica, una comisión entre entidades públicas, transportadores y la academia, con el propósito de evaluar periódicamente el funcionamiento del tránsito en distintas zonas. Tomar medidas correctivas y en caso de que haya condiciones variables en la zona, se pueda evaluar si lo planteado inicialmente como solución de movilidad sigue siendo funcional en el momento de cambiar las condiciones.

5.4 Departamento del Valle del Cauca

Caracterización del conflicto en el sector transporte de pasajeros en Valle del Cauca

Variable	Descripción
Estado actual del conflicto	Es un conflicto que se encuentra en una fase latente, su escalada depende de hechos coyunturales relacionados con el control a la informalidad en el departamento.
Contexto	<p>El Valle del Cauca en Colombia tiene una red vial avanzada debido a su posición estratégica, con 8.300 km de carreteras y 690 km de autopistas de doble calzada que conectan con el resto del país y facilitan el comercio internacional a través del puerto de Buenaventura. La red de carreteras del Valle del Cauca, incluyendo la Panamericana, es la mejor del país y es esencial para la economía nacional. Además, el departamento tiene una regulación legal sólida en materia de transporte que incluye varias leyes y decretos para gestionar el sector.</p> <p>En cuanto a los modos de transporte, el Valle del Cauca se beneficia del terrestre, fluvial y aéreo, aunque el ferroviario está inactivo. La región cuenta con distintas modalidades legales de transporte de pasajeros y carga, pero también enfrenta desafíos debido al transporte ilegal e informal, especialmente después de la pandemia, lo que ha generado conflictos sociales.</p> <p>Por último, la implementación del sistema de transporte público masivo en Cali (MIO) ha llevado a un proceso incompleto de reducción de la oferta de transporte colectivo. Algunos propietarios de autobuses se han quedado en una situación de limbo legal y financiero. A pesar de que el MIO tiene cobertura teórica del 95 % del territorio, muchas áreas no tienen un servicio constante y accesible, lo que fomenta la ilegalidad y el uso de transportes informales como motocicletas y vehículos particulares en zonas rurales y de difícil acceso.</p>
Principales actores del sector transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Prestadores de servicios formales del transporte público colectivo (buses) e individual (taxis). • Propietarios y conductores de vehículos que no se encuentran habilitados para prestar servicios de transporte público. (Prestadores de servicio informal) • Instituciones públicas: secretarías de tránsito, Dirección de Tránsito y transporte, Ministerio de Transporte, Superintendencia de transporte • Agentes o reguladores de tránsito y la policía de tránsito • Usuarios, organizaciones sociales y comunidades.

Principales exigencias/desafíos	<p>Exigencias:</p> <p>Regulación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La informalidad, que refiere al conflicto social entre las empresas de transporte legal y los operadores ilegales, incluyendo aquellos que ofrecen servicios no autorizados y los conductores particulares que realizan transporte público de forma no regulada. <p>Seguridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La inseguridad, relacionada con los conflictos entre el gremio de transporte público y las dinámicas de orden público, marcadas por la delincuencia común como robos y agresiones. <p>Desafíos:</p> <p>El transporte público es un ámbito donde convergen múltiples intereses y con la salida de rutas legales de ciertas áreas de la ciudad de Cali, han surgido actores ilegales que han llenado este vacío. Esto ha generado tensiones y posibles conflictos, especialmente con los vehículos tipo campero y particulares en áreas rurales. Se han reportado amenazas y enfrentamientos territoriales entre operadores legales y grupos ilegales, así como la necesidad de que los transportistas legales deban pagar por seguridad privada y tomar medidas para evitar ser víctimas de robos y extorsiones, reflejando los riesgos diarios que enfrentan en su operación.</p>
Impactos en garantía de derechos	<p>Los operadores del transporte formal, tanto colectivo como individual, expresan que su derecho al trabajo y a un mínimo vital se ven comprometidos debido al aumento del transporte informal. Manifiestan que, aunque existe una regulación adecuada, esta no se implementa efectivamente, lo que les afecta directamente.</p> <p>Por parte del Ministerio de Transporte, se percibe la urgencia de establecer directrices claras para combatir la ilegalidad y la informalidad en el sector, garantizando así la seguridad y la movilidad de los usuarios. La seguridad del transporte depende de que los operadores cumplan con las pólizas necesarias y respeten las normativas de tránsito, algo que no siempre se observa en los servicios informales.</p> <p>Además, se ha reportado que los agentes de tránsito de Popayán han sido objeto de campañas que buscan manchar su reputación y desacreditar su labor de control. Estas acciones no solo dañan su honor y buen nombre, sino que también minan la autoridad y eficacia de las regulaciones de tránsito.</p>

<p>Otros factores del contexto que inciden en la conflictividad</p>	<p>El bloqueo de vías es una problemática relacionada con los conflictos sociales entre organizaciones sociales/comunidades y conductores, que, si no se atiende adecuadamente, presenta un riesgo evidente de escalada violenta en las protestas. Este tema constituye un dilema particularmente complejo, pues, aunque el sector transporte rechaza los bloqueos por las interrupciones que ocasionan en el servicio, simultáneamente, consideran estas acciones como el medio más efectivo para que sus reivindicaciones sean escuchadas por las autoridades territoriales.</p> <p>Los conflictos afectan principalmente a Jamundí, Candelaria, Palmira, Yumbo, Cali y Tuluá.</p> <p>En Tuluá y Palmira, el servicio de transporte se ha visto interrumpido actualmente. Según informes, el mototaxismo ha capturado la clientela, con pasajeros que optan por pagar \$2.000 por su transporte, una tarifa inferior a la establecida formalmente. Este fenómeno incrementa el riesgo de que la informalidad en el transporte sea infiltrada por organizaciones delictivas.</p>
<p>Acuerdos alcanzados y resultados</p>	<p>El diálogo en el sector del transporte es complejo debido a la gran cantidad de supuestos representantes que, sin ser voceros oficiales, intentan influir en las decisiones. Los verdaderos representantes a menudo no están suficientemente preparados ni organizados para comunicar efectivamente las decisiones o participaciones a sus bases. Además, cada grupo trae su agenda particular al diálogo, complicando aún más la situación: mientras los propietarios buscan el fin de las empresas, estas últimas buscan soluciones a los problemas presentados por aquellos. Esta diversidad de intereses individuales frente a la falta de una visión común dificulta la búsqueda de soluciones colectivas en el transporte.</p>
<p>Respuesta del Estado a la conflictividad</p>	<p>Instituciones, empresas y conductores coinciden en que el Estado no ha dado una respuesta efectiva a los problemas que afectan al transporte público de pasajeros. La Secretaría de Tránsito, pese a realizar operativos regulares, admite que no son suficientes para resolver la situación. Se destaca la falta de aplicación de la normativa existente y la necesidad de directrices más claras para combatir la ilegalidad y la informalidad en el sector.</p> <p>Esta deficiencia regulatoria amenaza la seguridad y la movilidad segura de los usuarios, ya que los conductores informales a menudo operan sin cumplir con las normativas de seguros y tránsito. Adicionalmente, los agentes de tránsito en Popayán reportan haber sido objeto de campañas que menoscaban su honor y trabajo, complicando aún más el panorama.</p>

Recomendaciones	<ul style="list-style-type: none">• Es imprescindible establecer directrices más claras y transversales por parte de las autoridades nacionales y territoriales encargadas de la regulación y control del servicio público de transporte, centrándose en un control efectivo de la ilegalidad y la informalidad.• La Superintendencia de Transporte debe revisar y hacer cumplir la ley para todos los actores del sector, incluyendo a los conductores informales e ilegales, asegurando que se adhieran a un marco normativo y regulatorio adecuado.• Aumentar la presencia y el control de la fuerza pública es fundamental para disminuir la inseguridad y asegurar la prestación constante y segura del servicio de transporte.• Implementar políticas y programas de capacitación para los conductores en otras áreas además de la conducción, proporcionándoles herramientas y conocimientos adicionales para que puedan emprender otras labores.• Considerar los impactos regionales del aumento en las tarifas de combustible. Para los conductores, estos aumentos podrían traducirse en una inflación incrementada, afectando el coste de los productos básicos transportados por ellos.• Evaluar las consecuencias sociales que puede acarrear la reestructuración del sistema integrado de transporte de pasajeros en Cali, para lo cual la administración municipal ya ha solicitado apoyo a la Defensoría Regional del Valle.• Buscar alternativas jurídicas que permitan una mayor flexibilidad en el control del transporte público informal e ilegal. En el caso de los taxis, el gremio insta a las autoridades a imponer sanciones a los vehículos particulares que presten servicios de transporte de manera ilegal, aunque la ley actualmente establece que los comparendos solo aplican a los vehículos de servicio público, no a los particulares que operan de forma informal.
-----------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Caracterización del conflicto del sector transporte de carga en Valle del Cauca

Variable	Descripción
Estado actual del conflicto	Es un conflicto que se encuentra en una fase latente, pero podría intensificarse debido a eventos específicos que afectan la seguridad y el cumplimiento de acuerdos con comunidades indígenas y afrodescendientes. Estos grupos han bloqueado anteriormente vías críticas como la que conduce al puerto de Buenaventura. La posible subida del precio del ACPM por el gobierno nacional podría desencadenar un paro de transportadores de carga a nivel nacional. La región, con su destacada infraestructura vial y su rol como corredor de movilidad, enfrenta un riesgo elevado de bloqueos totales si no se aborda proactivamente esta conflictividad.
Contexto	El Valle del Cauca, destacado por su industria azucarera y la producción industrial de Yumbo, se beneficia de una robusta infraestructura vial gracias a su ubicación estratégica en el océano Pacífico y su papel en el comercio internacional. El puerto de Buenaventura es crucial tanto para la economía local como nacional, facilitando la importación y exportación de mercancías. Sin embargo, la región enfrenta retos significativos debido a los bloqueos frecuentes en las carreteras por comunidades indígenas y raizales, que ven en estas acciones la única forma de hacer oír sus demandas ante la falta de cumplimiento de acuerdos por parte del gobierno. Esta situación ha impactado la movilidad y la economía, con bloqueos que se han vuelto habituales, a menudo en respuesta a la inacción gubernamental.
Principales actores del sector transporte de carga	Transportadores y conductores, gremios del transporte de carga, Ministerio de Defensa. Gobierno Nacional, comunidad en general, comunidades indígenas, comunidades afrodescendientes.

Principales exigencias/ desafíos	<p>Exigencias:</p> <p>Seguridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inseguridad en las vías: Los conductores enfrentan diversos riesgos, como el cobro ilegal de peajes por parte de grupos delincuenciales, robos a vehículos en movimiento, la presencia de “caminantes venezolanos” que detienen vehículos para robarlos, y ataques a vehículos desde puentes peatonales. Esta situación ha empeorado en el último año, generando una sensación de retroceso en la seguridad vial. • Polizones y saqueos: Se destaca la presencia de personas en las vías que causan daños a vehículos, ponen en peligro la vida de conductores y roban mercancías. Este problema es especialmente grave en el sur del país, afectando a regiones como el Cauca, Nariño, Huila, Caquetá y Putumayo. <p>Competitividad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernización del parque automotor: Se plantea la necesidad de créditos y políticas claras del gobierno para facilitar la modernización del parque automotor. Los altos costos operativos y la incertidumbre sobre políticas ambientales dificultan esta transición, lo que afecta especialmente a los pequeños transportadores. <p>Los principales municipios afectados son Buenaventura y el corregimiento Lobo Guerrero en Dagua.</p>
Impactos en garantía de derechos	Derecho al transporte, a la movilidad, a la vida, al mínimo vital y a derechos laborales.
Otros factores del contexto que inciden en la conflictividad	<ul style="list-style-type: none"> • Las vías de hecho: esta problemática está relacionada con los conflictos sociales que se presentan entre organizaciones sociales, comunidades y conductores, debido al bloqueo de vías. De no ser atendida, presenta un claro riesgo de escalada violenta de las protestas sociales. Esta situación plantea un dilema interesante: aunque el sector transporte rechaza las vías de hecho por su impacto en la prestación del servicio, también las considera como el mejor mecanismo para que sus demandas sean atendidas por los entes territoriales. <p>Los municipios en donde se presentan principalmente estas problemáticas son Buenaventura y el corregimiento Lobo Guerrero en Dagua.</p>

<p>Acuerdos alcanzados y resultados</p>	<p>El gremio del transporte se ha reunido este año en dos ocasiones con el gobierno. La asociación de transportadores ACC ha estado directamente presente en el palacio durante estas reuniones. Se han establecido acuerdos, con la presencia del señor presidente, especialmente en el tema de los costos del combustible. Cuando el gobierno comenzó a aumentar el precio de la gasolina, se planteó también un incremento en el ACPM, pero se explicaron las razones por las cuales esto podría afectar gravemente la economía del país. El aumento del combustible se ha postergado en tres ocasiones. Ahora, el gobierno anuncia nuevamente que en febrero aumentarán el ACPM, lo cual preocupa enormemente al gremio. Esto podría llevar a un incremento significativo en los fletes, aproximadamente entre un 30 o 35%, según lo propuesto por el gobierno. ¿Qué significa esto? Automáticamente, la inflación se dispararía, ya que todos los productos son transportados. Todo lo que llega a los hogares, como tomates, papas o plátanos, pasa por un camión en su transporte. Esta situación es sumamente preocupante.</p> <p>Los acuerdos están bajo responsabilidad de la ACC o Colfecar en el nivel central.</p>
<p>Respuesta del Estado a la conflictividad</p>	<p>La respuesta institucional por parte del Estado debe fortalecerse. Por ejemplo, en temas de seguridad en todas las vías del país, el Ministerio de Defensa debe aumentar la vigilancia en las carreteras y proporcionar más herramientas a la policía, al ejército y a las instituciones judiciales para ejercer un mejor control.</p> <p>Si continúa aumentando el precio de la gasolina y el ACPM, todo el país se verá afectado. No hay ningún producto que llegue a una mesa, ya sean alimentos, enseres o víveres, que no haya sido transportado en un vehículo de carga. Si los precios de los combustibles siguen aumentando, es muy probable que el país entre en un paro generalizado.</p>

5.5 Departamento del Cauca

Caracterización del conflicto en el sector transporte de pasajeros en Cauca

Variable	Descripción
Estado actual del conflicto [Síntesis de la situación reciente – período de estudio]	El conflicto en el departamento del Cauca está relacionado con la informalidad y la inseguridad. Los transportadores han buscado ayuda de la Defensoría debido a la conexión entre la conflictividad en el transporte y el conflicto armado interno, el aislamiento histórico del departamento y el riesgo de bloqueos después de las elecciones.
Contexto	<p>El conflicto entre los conductores formales e informales en el transporte público ha generado tensiones y situaciones violentas. Los conductores particulares que emergieron durante la pandemia han sido percibidos como menos controlados y con más garantías, lo que ha exacerbado el conflicto.</p> <p>En el departamento del Cauca, este conflicto se ve afectado por dinámicas del conflicto armado interno, lo que compromete la seguridad de los actores. Además, las protestas sociales y las vías de hecho han llevado a situaciones violentas, mientras que las condiciones geográficas restringen la prestación efectiva del servicio público durante todo el día.</p>
Principales actores del sector transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Prestadores formales e informales del transporte público colectivo e individual. • Instituciones públicas como secretarías de tránsito, Dirección de Tránsito y Transporte, Ministerio de Transporte y Superintendencia de Transporte. • Agentes y reguladores de tránsito, así como la policía de tránsito. • Usuarios del transporte. • Actores armados.

Principales exigencias/desafíos	<p>Exigencias:</p> <p>Regulación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La informalidad: Esta problemática se relaciona con los conflictos entre las empresas legales de transporte y los conductores ilegales, que pueden ser tanto empresas no autorizadas como conductores particulares que prestan servicios de transporte público sin regulación. <p>Seguridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La inseguridad: Este problema surge de los conflictos entre el gremio del transporte público y el contexto de seguridad del departamento. Se divide en dos dimensiones: por un lado, las presiones de grupos armados, reflejadas en amenazas, extorsiones y restricciones de la movilidad; por otro lado, las dinámicas de delincuencia común, que incluyen robos, atracos y agresiones físicas. <p>Infraestructura:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Esta problemática está vinculada a los conflictos generados por la deficiencia en la infraestructura de movilidad del departamento, lo que afecta la prestación del servicio de transporte público. Se identifican tres dimensiones que conducen al bloqueo de vías: falta de mantenimiento, presencia de fallas geológicas que causan derrumbes y una excesiva dependencia del transporte terrestre que limita el desarrollo de alternativas de movilidad.
Impactos en garantía de derechos	<p>Los miembros del transporte formal de pasajeros, tanto colectivo como individual, sienten que su derecho al trabajo y al mínimo vital se ve afectado debido a la creciente presencia del transporte informal.</p> <p>Es fundamental que el Ministerio de Transporte establezca directrices claras para combatir la ilegalidad y la informalidad en el sector. Aunque existe regulación, esta no se está aplicando de manera efectiva, según los actores involucrados.</p> <p>Además, las autoridades consideran que esta situación compromete el derecho a la vida y a una movilidad segura. Es crucial que quienes prestan el servicio de transporte, cuenten con las pólizas requeridas y que los conductores respeten las normas, algo que no sucede con los transportadores informales.</p> <p>Los agentes de tránsito en Popayán se sienten afectados en su reputación y prestigio debido a campañas de desprestigio dirigidas hacia su labor de control y regulación del tráfico.</p>

<p>Otros factores del contexto que inciden en la conflictividad</p>	<p>Las vías de hecho son conflictos sociales que surgen entre organizaciones o comunidades y conductores debido al bloqueo de vías. Si no se aborda esta situación, existe un riesgo claro de que las protestas sociales escalen hacia la violencia. “Tal como ocurría en El Valle del Cauca, nos encontramos aquí con el mismo dilema: aunque el sector del transporte rechaza las vías por su impacto en la prestación del servicio, también las considera el mejor medio para que las autoridades territoriales atiendan sus demandas.</p>
<p>Acuerdos alcanzados y resultados</p>	<p>En reuniones de trabajo participaron representantes del transporte intermunicipal, la Secretaría de Tránsito, el Terminal de Transporte, taxistas, la Defensoría Regional, la Personería y líderes gremiales. Se alcanzaron acuerdos, como el incremento de las tasas de uso del terminal, condicionado a mejoras en infraestructura y servicios como baños y áreas de descanso para conductores.</p> <p>La secretaria de tránsito se comprometió a aumentar los controles alrededor del terminal, asignando personal específico para esta labor. Sin embargo, aún falta cumplir con compromisos relacionados con señalización. Aunque la Secretaría de Tránsito considera que se han cumplido los compromisos, las empresas de transporte y los conductores no están de acuerdo, argumentando que las condiciones en el terminal no satisfacen sus necesidades y que los controles de tránsito no son suficientes para abordar la informalidad y la seguridad.</p> <p>Estos compromisos se plantearon con el fin de que la terminal pudiera hacer el alza de la tasa a 5.8 por ciento, pero la misma no se ha podido realizar dado que falta un compromiso por cumplir relacionado con un tema de señalización por parte de la terminal.</p> <p>Es una observación de la secretaria de tránsito de Popayán, pero no se reconoce como cumplimiento de los compromisos de los representantes de las empresas de transporte legal, ni de los conductores de transporte legal de pasajeros, quienes manifiestan que las condiciones que brinda el terminal no son las que piden y que los controles de la Secretaría de Tránsito y de la policía no son suficientes para controlar la informalidad ni la seguridad en el departamento y en la ciudad de Popayán.</p>
<p>Respuesta del Estado a la conflictividad</p>	<p>En general, tanto instituciones como empresas y conductores, coinciden en que el Estado no ha brindado una respuesta eficiente para abordar esta problemática que afecta al transporte público de pasajeros.</p> <p>La Secretaría de Tránsito señala que, como estrategia para enfrentar esta situación conflictiva, cuentan con personal permanente, incluyendo 16 unidades y 6 agentes, dedicados específicamente a la terminal. Sin embargo, consideran que estas medidas no son suficientes para abordar eficazmente la problemática.</p>

Recomendaciones	<ul style="list-style-type: none"> • Establecer directrices claras y aplicables por parte del Ministerio de Transporte para abordar la ilegalidad y la informalidad en el transporte público. Se sugiere considerar la posibilidad de revisar y, si es necesario, reducir la legislación existente para hacerla más efectiva. • La Superintendencia de Transporte debe realizar una revisión exhaustiva y garantizar el cumplimiento de la ley para todos los conductores, tanto informales como ilegales, mediante la implementación de un marco normativo y regulatorio adecuado. • El Ministerio de Vivienda podría brindar apoyo para que los conductores obtengan un puntaje en el Sisbén, lo que les permitiría acceder a beneficios relacionados con la seguridad social y la vivienda. Esto es importante porque muchos conductores formales carecen de residencia estable, lo que afecta su calidad de vida. • Es crucial aumentar la presencia y el control de la Policía y las autoridades de tránsito para combatir la informalidad y garantizar la seguridad en el transporte público. Es preocupante que la mayoría de los municipios en el Cauca carezcan de secretarías de tránsito, lo que dificulta la aplicación efectiva de las regulaciones. • Se necesita una mayor presencia y control por parte de la fuerza pública para reducir la inseguridad en el territorio y asegurar una prestación continua del servicio de transporte público. La restricción de la movilidad en algunos municipios y la necesidad de moverse en caravanas, afectan la competitividad del servicio y deben abordarse con urgencia. • Es fundamental implementar políticas y programas de capacitación para los conductores que vayan más allá de las habilidades de conducción, con el fin de brindarles otras oportunidades laborales. Esto ayudaría a mitigar el impacto negativo en los conductores si la situación conflictiva no se aborda adecuadamente y la prestación del servicio se vuelve inviable.
-----------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Defensoría
del Pueblo
COLOMBIA

Felicidades
Cumpliendo

6. GESTIÓN DEFENSORIAL PARA LA TRANSFORMACIÓN DE LA CONFLICTIVIDAD SOCIAL EN EL TRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS

Como parte del Ministerio Público, la Defensoría del Pueblo desempeña un papel crucial en la promoción y protección de los derechos humanos. Entre sus funciones principales se encuentra, velar por la promoción, el ejercicio y la divulgación de los Derechos Humanos. En este sentido, está facultado para realizar diagnósticos de alcance general sobre situaciones económicas, sociales, culturales, jurídicas y políticas, en las cuales se puedan encontrar las personas frente al Estado, para lo cual puede formular observaciones y recomendaciones a las autoridades y a los particulares en caso de amenaza o violación a los Derechos Humanos.

En su labor cotidiana, la institución presenta informes periódicos a la opinión

pública sobre el resultado de sus investigaciones, denunciando públicamente el desconocimiento de los Derechos Humanos, para lo cual hace públicas las recomendaciones e informa sobre la respuesta recibida.

De acuerdo con su misión, el Defensor del Pueblo, está facultado para mediar entre los usuarios y las empresas públicas o privadas que presten servicios públicos, cuando aquéllos lo demanden en defensa de derechos que presuman que hayan sido violados.

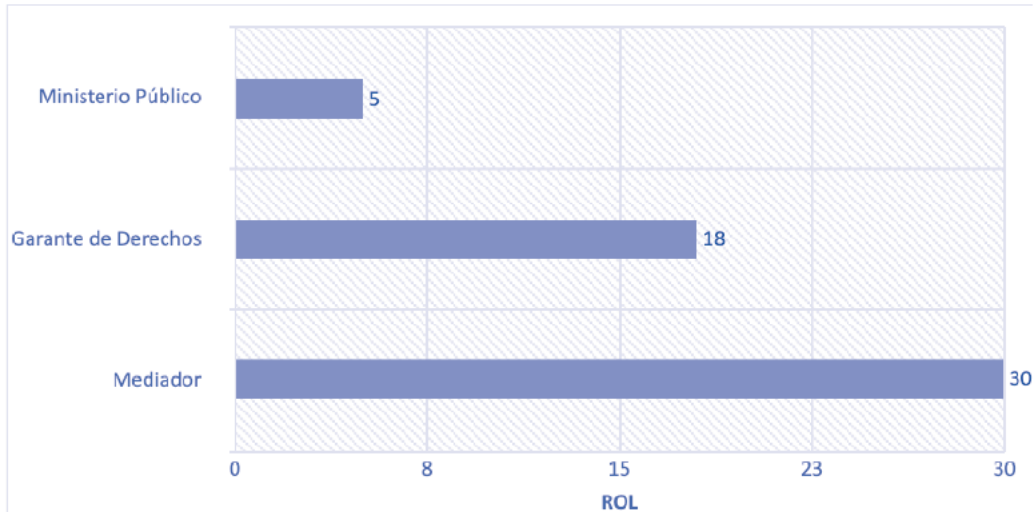
Los roles legales que ejerce son los siguientes:

- A. **Ministerio Público**⁵⁶: En el marco de esta función se atendieron cinco espacios de diálogo.

⁵⁶ Según la ley 24 de 1992 y el decreto 25 de 2014, la Defensoría del Pueblo es un organismo que forma parte del Ministerio Público, ejerce sus funciones bajo la suprema dirección del Procurador General de la Nación y le corresponde esencialmente velar por la promoción, el ejercicio y la divulgación de los Derechos Humanos. Consultado el 18 de junio de 2024 en Ley 24 de 1992 <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=15688>

- **B. Garante de los derechos humanos⁵⁷:** En este rol, la Defensoría participó en 18 espacios de diálogo.
- **C. Mediación⁵⁸:** En el ejercicio de este rol, la Defensoría participó en cinco espacios de diálogo.

Gráfico 15. Rol cumplido por la Defensoría del Pueblo en espacios de diálogo



Fuente: Equipo de Transformación de la Conflictividades Sociales de la delegada para la Prevención y Transformación Conflictividades Sociales.

⁵⁷ Según el artículo 5º del decreto 025 de 2014, el despacho del Defensor del Pueblo debe:

“2. Diseñar, dirigir y adoptar, con el Procurador General de la Nación, las políticas de promoción y divulgación de los Derechos Humanos en el país, en orden a tutelarlos y defenderlos.

3. Hacer las recomendaciones y observaciones a las autoridades y a los particulares en caso de amenaza o violación a los Derechos Humanos y velar por su promoción y ejercicio”.

⁵⁸ El mismo artículo 5º establece que a la Defensoría le corresponde:

“11. Ser mediador de las peticiones colectivas formuladas por organizaciones cívicas o populares frente a la administración pública, cuando aquellas lo demanden.

12. Ser mediador entre los usuarios y las empresas públicas o privadas que presten servicios públicos, cuando aquellas lo demanden, en defensa de los derechos que se presuman violados”.

Entre los años 2022 y 2023, la defensoría del pueblo participó en 53 espacios de diálogo y mesas de negociación, que trataron los temas de seguridad, regulación, competitividad e infraestructura.

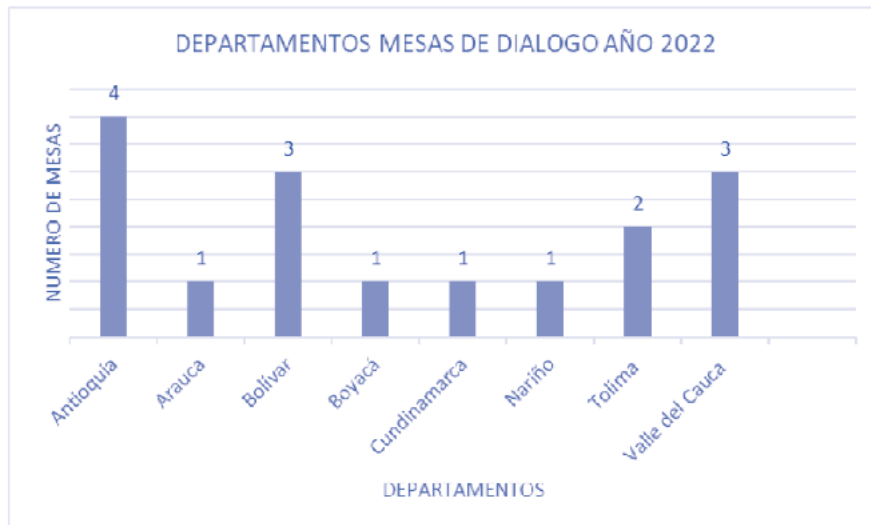
Los departamentos en los que se dieron estos espacios de diálogo fueron

Norte de Santander, Cauca, Cundinamarca, Antioquia, Valle del Cauca, Santander, Casanare, Boyacá, Nariño, Putumayo, Sucre, Tolima, Arauca, Chocó, Bolívar, Córdoba, Huila, Magdalena, Bogotá y Meta.

Tabla 5. Espacios de diálogo en los que participó la Defensoría del Pueblo sobre conflictos en el sector del transporte terrestre durante 2022

Antioquia	4
Arauca	1
Bolívar	3
Boyacá	1
Cundinamarca	1
Nariño	1
Tolima	2
Cauca	4
Valle del Cauca	3

Gráfico 16. Departamentos donde se llevaron a cabo mesas de diálogo con presencia de la Defensoría del Pueblo, 2022



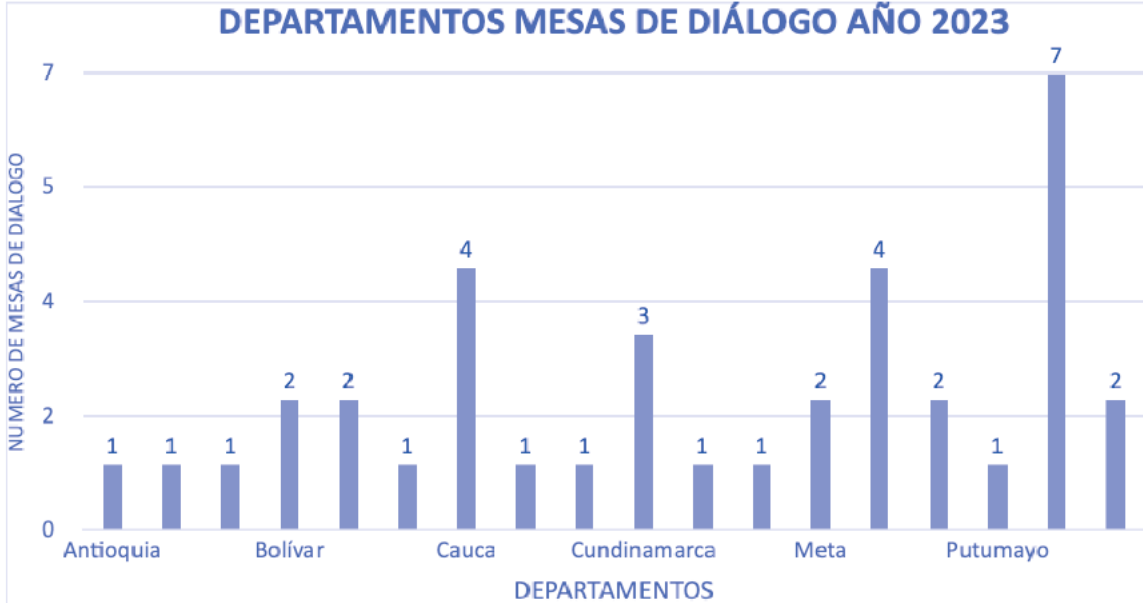
Fuente: Equipo de Transformación de la Conflictividades Sociales de la delegada para la Prevención y Transformación Conflictividades Sociales.

Los espacios de diálogo aumentaron entre 2022 y 2023, en correspondencia con el incremento en el número de conflictos manifiestos, lo que implica una mejor preparación de los equipos regionales para ejercer los tres roles defensoriales de acuerdo con el carácter de las movilizaciones, tal y como se muestra a continuación.

Tabla 6. Espacios de diálogo en los que participó la Defensoría del Pueblo sobre conflictos en el sector del transporte terrestre durante 2023

Arauca	1
Bogotá, D.C.	1
Bolívar	2
Boyacá	2
Casanare	1
Cauca	4
Chocó	1
Córdoba	1
Cundinamarca	3
Huila	1
Magdalena	1
Meta	2
Nariño	4
Norte de Santander	2
Putumayo	1
Santander	7
Sucre	2

Gráfico 17. Departamentos donde se llevaron a cabo mesas de diálogo con presencia de la Defensoría del Pueblo, 2023



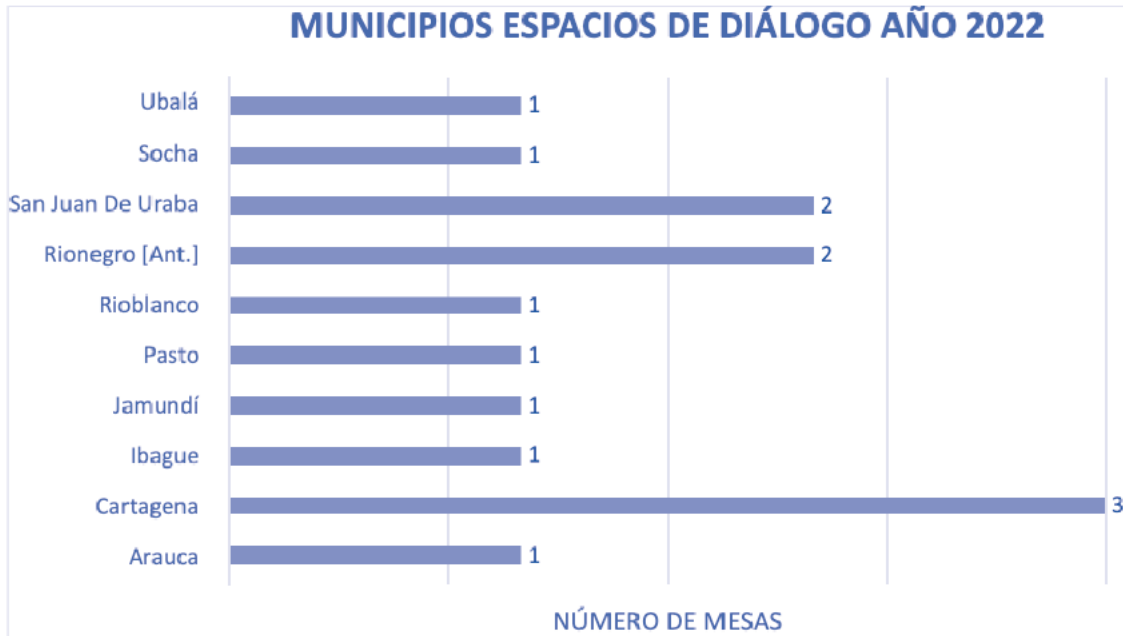
El tipo de entidad territorial es útil para entender que los municipios son protagonistas en el ejercicio de la protesta tanto del sector transportador, como de aquellos actores externos que, al manifestarse, resultan afectados.

Los municipios en los cuales tuvieron lugar estos espacios de dialogo y mesas de negociación son los siguientes:

Teorama (1), Rosas (1), Popayán (2), Viotá (1), Guayabetal (1), Bogotá (1), San Juan de Urabá (2), Puerto Tejada

(1), Málaga (3), Jericó Boyacá (1), San Luis de Gaceno (1), Socha (1), Puerto Wilches (1), Ocoña (1), Villa Garzón (1), Magangué (2), Jamundí (1), Florida (1), Ovejas (1), Girón (1), Los Santos (1), Rio blanco (1), Arauca (1), Quibdó (1), Rionegro Antioquia (2), Barbosa (1), Cartagena (3), San Pelayo (1), Neiva (1), Vélez (1), Tumaco (4), Sincelejo (1), Tame (1), Quetame (1), Buenaventura (1), Sincelejo (1), Villavicencio (2), Santa Marta (1), Pasto (1), Ubalá (1).

Gráfico 18. Municipios donde se llevaron a cabo mesas de diálogo con presencia de la Defensoría del Pueblo, 2022



Fuente: Equipo de Transformación de la Conflictividades Sociales de la delegada para la Prevención y Transformación Conflictividades Sociales.

Gráfico 19. Municipios donde se llevaron a cabo mesas de diálogo con presencia de la Defensoría del Pueblo, 2023



Fuente: Equipo de Transformación de la Conflictividades Sociales de la delegada para la Prevención y Transformación Conflictividades Sociales.

Cabe destacar que, los municipios registrados se encuentran atravesados por vías de todo orden (vías nacionales, departamentales, distritales y municipales⁵⁹), lo que indica, según lo registrado por los equipos regionales de la Defensoría, que el recurso de bloqueo es el último que se considera al requerir una respuesta institucional.

Por otro lado, el aumento del número de municipios en los cuales la Defen-

soría del Pueblo ejerció sus tres funciones principales en relación con los conflictos asociados a los sectores del transporte terrestre entre 2022 y 2023, muestra una tendencia creciente que se relaciona, por un lado, con más acciones de movilización por parte de los transportadores y, en paralelo, con las demandas de los usuarios de estos servicios por mejoramiento de vías y abaratamiento de costos.

⁵⁹ También se debe tener en cuenta en esta clasificación lo siguiente: “El sistema se compone por la Red Primaria (Grandes Autopistas, a cargo de la nación), Red Secundaria (a cargo de departamentos) y Red terciaria (compuesta por carreteras terciarias o caminos interveredales, a cargo de los municipios)”. “Las carreteras consideradas como Secundarias pueden funcionar pavimentadas o en afirmado. Son aquellas vías de acceso que unen las cabeceras municipales con sus veredas o unen veredas entre sí. Las carreteras consideradas como Terciarias deben funcionar en afirmado”. En: Instituto Nacional de Vías, INVÍAS. <https://www.invias.gov.co/index> Fecha de consulta: 10-07-2024.



COLCCO NO A
NO A LA MINA
COLCCO NO A
NO A LA
COLCCO NO A
COLCCO NO A



7. CONCLUSIONES

Los conflictos recientes en el sector del transporte en Colombia han puesto de manifiesto la complejidad de las interrelaciones entre las políticas de transporte, las regulaciones económicas y la protección de los derechos laborales y de movilidad. Estos conflictos subrayan la necesidad de buscar un equilibrio entre el costo, la calidad y la accesibilidad del transporte público; lo que es crítico para el desarrollo de un sistema eficiente y justo. Este equilibrio es crucial no solo para enfrentar los desafíos actuales sino también para garantizar la sostenibilidad futura del sistema de transporte público.

El Estado colombiano ha dispuesto una serie de medidas conducentes a mejorar, especialmente, los niveles de competitividad a través de la regulación de las tarifas, la actualización de la infraestructura, la seguridad vial y ciudadana, así como la regulación del transporte ilegal e informal. Sin embargo, estas medidas no han sido suficientes para superar las problemáticas expresadas en conflictos nacionales y regionales, entre otros aspectos, por los cambios permanentes en los procesos administrativos, la baja aprobación de nuevos proyectos de infraestructura vial, el constante cambio de enfoque entre gobiernos y el escaso diálogo preventivo entre los actores del sistema.

Respecto a la seguridad ciudadana, el enfoque de atención no es diferente al que se aplica a cualquier otro sector, que incluye la presencia en las carreteras de un mayor número de miembros de la fuerza pública, vigilancia intermitente de las vías, entre otros aspectos. Sin embargo, estas medidas resultan insuficientes para atender las demandas de usuarios (comerciantes, viajeros, etc.) y transportadores, de manera diferencial, de manera que no resultan suficientemente eficaces para disuadir y combatir las estructuras ilegales y delincuenciales que afectan a este sector.

En relación con la seguridad vial, el enfoque se centra en la responsabilidad del conductor y olvida los aspectos de infraestructura vial que deben garantizar una conducción segura, responsable y acorde con los estándares nacionales e internacionales. Lo anterior se ve reflejado en el incremento de los accidentes y víctimas en las estadísticas⁶⁰.

La infraestructura vial tiene un leve repunte en el primer trimestre de 2024, pero ha presentado una serie de fallas en el avance de las obras de cuarta y de quinta generación, así como en otras vías. Al mismo tiempo, la intermodalidad, los planes logísticos y de mejoramiento no han tenido un desarrollo acorde con las necesidades actuales del sector.

La coordinación entre los diferentes ni-

⁶⁰ Consultado el 16 de julio de 2024 en <https://www.canalcapital.gov.co/movilidad/aumentan-los-accidentes-transito-colombia#:~:text=Seg%C3%BAAn%20cifras%20de%20la%20Agencia,es%20cercana%20a%20las%202.000>.

veles de gobierno para el manejo de los conflictos en el sector transporte aún carece de canales dirigidos a prever posibles escalamientos y aumento de los niveles de complejidad. Los espacios de diálogo se producen casi siempre como reacción o respuesta a situaciones de manifestación o bloqueos de vías, con una finalidad especialmente centrada en la mediación urgente, para levantar medidas de restricción a la movilidad y buscar calmar los ánimos de los manifestantes. Sin embargo, estos espacios de diálogo no han avanzado sustancialmente en abordar y llegar a acuerdos sobre problemas estructurales y las políticas públicas que deben adoptarse para superarlas.

Si bien la ley 136 de 1994 establece algunas responsabilidades a los municipios en materia de ordenamiento territorial y en la construcción de obras para el progreso municipal, lo que incluye la planificación y construcción de vías secundarias y terciarias, y frente a lo cual las entidades territoriales han adelantado 45.137 kilómetros. La responsabilidad sobre la formulación, implementación y evaluación de las políticas de transporte, le corresponde al gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas y vinculadas. Al respecto, cabe señalar que en esta materia el avance ha tenido dificultades y solo este año se mostró un repunte en la asignación y construcción de nuevas vías.

Al mismo tiempo, a pesar del avance en el desarrollo de políticas como el Plan Maestro de Transporte Intermodal, la Política Nacional de Logística, las inversiones en infraestructura, el Plan Choque para la Seguridad en Carreteras, los marcos normativos como las leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y el actual Plan Nacional de Desarrollo, no existen estrategias que aborden las causas raíz de la conflictividad, tales como la revisión y adecuación de las estructuras tarifarias; la mejora en las condiciones laborales de los conductores; la inversión en mantenimiento y desarrollo de infraestructuras; y el fortalecimiento de mecanismos de diálogo y concertación entre el gobierno, los operadores y los usuarios.

Aumentar el pie de fuerza pública sin una coordinación con los actores formales y usuarios del transporte, no repercute en el aumento de la seguridad ciudadana de los transportadores, por lo que se requieren acciones de comunicación permanente que recuperen la seguridad en las vías y la actividad del transporte para las numerosas personas que ejercen el derecho a la movilidad y al transporte en Colombia.



8. RECOMENDACIONES

Al Ministerio del Interior - Viceministerio de Diálogo Social, la Igualdad y los Derechos Humanos:

1) Definir los mecanismos que permitan prevenir el escalamiento de los conflictos sociales en el sector del transporte terrestre, con la asignación de compromisos a las entidades responsables y su participación en los procesos de diálogo, acorde con la formulación y diseño de la Política Nacional de Diálogo Social.

Al Ministerio de Transporte:

2) Establecer mecanismos permanentes de comunicación y diálogo con todos los actores del sector del transporte terrestre, con especial énfasis en los subsectores de carga y de pasajeros, donde se consideren aspectos regulatorios, de impacto económico, de seguridad ciudadana y de seguridad vial, así como de revisión de avances y resultados de los proyectos de infraestructura vial.

A la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte, a la Agencia Nacional de Infraestructura y al Instituto Nacional de Vías:

3) Implementar estrategias que aborden las causas raíz de la conflictividad, tales como la revisión y adecuación de las estructuras tarifarias, la mejora en las condiciones laborales de los conductores, la inversión en mantenimiento y desarrollo de infraestructura, y el fortalecimiento de mecanismos de diálogo y concertación entre el gobierno, los operadores y los usuarios. Lo

anterior, a través de la revisión y ejecución de las acciones en intermodalidad, la priorización de los proyectos de infraestructura, la mejora de los sistemas de información, el cumplimiento de su función en materia de sostenibilidad integral de la infraestructura y la ejecución de los recursos contemplados en el decreto 0163 de 2024.

4) Adoptar un enfoque que contemple la regulación efectiva de las condiciones de operación, la protección de los derechos de los trabajadores del sector y la garantía de un servicio de transporte accesible y de calidad para los usuarios, a partir de la creación de espacios de diálogo que faciliten acuerdos sostenibles y a largo plazo y que tomen como marco la revisión de la política pública de las asociaciones público privadas y el ajuste de la ley 1508 de 2012.

5) Impulsar el desarrollo de la política de multimodalidad, seguridad vial y el plan nacional de logística, con especial énfasis en los corredores viales de Quibdó a Medellín, Pasto a Popayán, Bogotá a Villavicencio y las vías de frontera en los Santanderes, junto a una adecuada coordinación con la fuerza pública. Lo anterior puede mejorar las condiciones que actualmente enfrentan tanto los gremios de transportadores de pasajeros y de carga, como la ciudadanía, especialmente en materia de seguridad, tiempo y competitividad.

6) Potenciar las alianzas público-privadas para el mejoramiento de la infraes-

estructura, incluyendo las vías terciarias, permitiría un acceso a servicios, bienes y al mercado por parte de las poblaciones en condiciones de pobreza que les beneficie esa situación. En este sentido, el actual marco normativo y de políticas (ley 1508 de 2012) si bien ofrece condiciones, requiere profundizarse en aspectos como agilizar los trámites de aprobación y las operaciones de créditos, para que efectivamente los proyectos de infraestructura se concreten dentro de los plazos establecidos en las vigencias futuras del Presupuesto General de la Nación de 2025.

7) Adoptar un enfoque que contemple la regulación efectiva de las condiciones de operación, la protección de los derechos de los trabajadores del sector y la garantía de un servicio de transporte accesible y de calidad para los usuarios. Esto podría incluir la reforma de políticas públicas, la promulgación de nuevas regulaciones que respondan a las demandas del sector y la creación de espacios de negociación que faciliten acuerdos sostenibles y a largo plazo.

A la Superintendencia de Puertos y Transporte:

8) Avanzar en la promoción de la seguridad vial y la legalidad, evaluando periódicamente el impacto de las circulares emitidas hacia los organismos de tránsito, de manera que se evidencie el

impacto en la reducción de la siniestralidad vial.

9) Establecer canales coordinados de diálogo y comunicación con el Ministerio del Interior que informen, alerten y prevengan el escalamiento de los conflictos sociales asociados al sector.

A la Agencia Nacional de Seguridad Vial:

10) Trazar e implementar un modelo integral de licencias de conducción, lo que permitiría aumentar las garantías de idoneidad de los conductores que circulan por las vías, con el objetivo de prevenir y mitigar la siniestralidad.

11) Fortalecer los programas de educación vial y concienciación para promover comportamientos seguros en las vías, que incluyan campañas de prevención, formación y sensibilización para conductores, peatones y otros usuarios.

12) Asegurar una respuesta efectiva ante los siniestros viales, tanto en materia de la implementación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), para garantizar la atención, de manera inmediata e incondicional, de las víctimas de accidentes de tránsito que sufren lesiones físicas, así como la atención y cobertura en caso de víctimas mortales, rutas de respuesta en materia de apoyo psicológico y asistencia adecuada a las personas afectadas.

Al Ministerio de transporte en coordinación con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional:

13) Sensibilizar y concientizar a conductores, pasajeros y peatones para que adopten comportamientos seguros y responsables, bajo un esquema dinámico de diálogo e información permanente y no simplemente limitado a campañas periódicas o coyunturales.

A las alcaldías, gobernaciones y secretarías de Tránsito Departamentales, Distritales y Municipales:

14) Garantizar el cumplimiento del Código Nacional de Tránsito Terrestre, bajo esquemas de coordinación regional que permitan un cambio de comportamiento entre los usuarios, transportadores, conductores y autoridades, que conduzca a reducir las tasas de siniestralidad, garantizar una mejor prestación de los servicios de transporte, la garantía de los derechos económicos y sociales. Igualmente, ofrecer el respeto y garantías necesarias para la manifestación pública y pacífica de transportadores y usuarios, buscando asimismo, que se asegure la atención a los derechos de las personas que no hacen parte de estas actividades de protesta.



REFERENCIAS

- Aprobada, V. [s.f]. POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA. Gov.co. Recuperado el 28 de junio de 2024, de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%-C3%B3micos/3982.pdf>
- Autocosmos. [2024, febrero 9]. En el 2023 bajaron las cifras de siniestralidad vial en Colombia. Autocosmos. <https://noticias.autocosmos.com.co/2024/02/09/en-el-2023-bajaron-las-cifras-de-siniestralidad-vial-en-colombia>
- Bancolombia. [s.f]. Diferencias entre proyectos de cuarta y quinta generación en Colombia. Bancolombia. Recuperado el 28 de junio de 2024, de <https://www.bancolombia.com/empresas/capital-inteligente/especiales/infraestructura-2021/proyectos-cuarta-y-quinta-generacion>
- Blanco, K. [2022, octubre 17]. Conductores de Unitransa harán cese de actividades por falta de pagos. Caracol Radio. <https://caracol.com.co/2022/10/18/conductores-de-unitransa-haran-cese-de-actividades-por-falta-de-pagos/>
- Camós, G. [2020, abril 9]. El transporte público en Colombia: estos son sus retos para ser exitoso. Moviliblog. <https://blogs.iadb.org/transporte/es/el-transporte-publico-en-colombia-estos-son-sus-retos-para-ser-exitoso/>
- Canal 1 Digital. [2022, enero 11]. [Video] ‘Colatón’ en varias estaciones de Transmilenio por alza en las tarifas. Canal 1. <https://canal1.com.co/noticias/bogota/video-colaton-en-varias-estaciones-de-transmilenio-por-alza-en-las-tarifas/>
- Carrillo, H. [s.f]. Taxistas levantaron bloqueos en vías de Valledupar luego de protestas. Radionacional.co; Radio Nacional de Colombia. Recuperado el 28 de junio de 2024, de <https://www.radionacional.co/noticias-colombia/valledupar-taxistas-levantaron-bloqueos-luego-de-protestas>
- Cartagena, C. [2022, enero 24]. Conductores de busetas salieron a protestar con nuevos bloqueos. Caracol Radio. https://caracol.com.co/emisora/2022/01/24/cartagena/1643028208_796520.html
- Celi, Y. C. R. [s.f]. Aumento del 6,5% en muertes por siniestros viales en Colombia en 2023 - ANSV. Radionacional.co; Radio Nacional de Colombia. Recuperado el 28 de junio de 2024, de <https://www.radionacional.co/actualidad/salud/aumento-del-65-en-muertes-por-siniestros-viales-en-colombia-en-2023-ansv>
- CIDH [2019] Relatoría Especial para la Libertad de Expresión de la CIDH, Informe: Protesta y Derechos Humanos, OEA/Ser.L/V/II CIDH/RELE/INF.22/19, Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH), Septiembre 2019.
- Consejo Privado De Competitividad [2023]. **Informe Nacional De Competitividad 2022-2023**. Punto aparte editores

- Continúan las mesas de diálogo con la comunidad de Turbaco y se extiende la suspensión en el cobro del peaje. [2023, abril 26]. Portal ANI. <https://www.ani.gov.co/continuan-las-mesas-de-dialogo-con-la-comunidad-de-turbaco-y-se-extiende-la-suspension-en-el-cobro>
- DANE (2021). Censo económico de Colombia Documento temático sector transporte. Consultado en: <https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/censo-economico/info-metodologica/CE-documento-metodologico-sector-transporte.pdf>
- Decreto 1079 de 2015 Sector Transporte - Gestor Normativo. [s/f]. Gov.co. Recuperado el 28 de junio de 2024, de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=77889>
- Espectador, E. [2022, febrero 28]. Paro de mototaxistas en Cartagena: bloqueos y disturbios por nuevas medidas. El Espectador. <https://www.elespectador.com/colombia/cartagena/paro-de-mototaxistas-en-cartagena-bloqueos-y-disturbios-por-nuevas-medidas/>
- Espectador, E. [2023a, julio 14]. Conductores del Sitp protestan frente a la Alcaldía de Bogotá: “exigimos respeto”. El Espectador. <https://www.elespectador.com/bogota/conductores-del-sitp-protestan-frente-a-la-alcaldia-de-bogota-exigimos-respeto/>
- Espectador, E. [2023b, julio 31]. Claudia López instaló mesas para renegociar los contratos de concesionarios Sitp. El Espectador. <https://www.elespectador.com/bogota/claudia-lopez-instalo-mesas-para-renegociar-los-contratos-de-concesionarios-sitp/>
- Espectador, E. [2024, mayo 22]. ¿Cuáles son las medidas que propone la CCI para reactivar la infraestructura? El Espectador. <https://www.elespectador.com/economia/cuales-son-las-medidas-que-propone-la-cci-para-reactivar-la-infraestructura/>
- Fedemunicipios, P. [2023, febrero 24]. Alcaldía de Popayán y transportadores acuerdan mesa de diálogo para encontrar soluciones. Federación Colombiana de Municipios. <https://www.fcm.org.co/alcaldia-de-popayan-y-transportadores-acuerdan-mesa-de-dialogo-para-encontrar-soluciones/>
- Frustrada reunión para disolver protesta de conductores de transporte colectivo. [2022, febrero 28]. Grupo Editorial Periódico del Meta. <https://periodico-delmeta.com/frustrada-reunion-para-disolver-protesta-de-conductores-de-transporte-colectivo/>
- Gobierno y gremios anunciaron inicio de las mesas técnicas para evaluar alza de Acpm. [2023, octubre 30]. Diario La República. <https://www.larepublica.co/economia/gobierno-y-unidos-anunciaron-inicio-de-las-mesas-tecnicas-para-evaluar-alza-de-acpm-para-2024-3740231>

- Gomez, J. [2023, septiembre 5]. En Pasto mototrabajadores programan protesta contra el Gobierno. Diario del Sur. <https://www.diariodelsur.com.co/en-pasto-mototrabajadores-programan-protesta-contra-el-gobierno/>
- Grupo Red Andina Radio y Televisión. [s/f]. De manera pacífica, trabajadores de Autoboy protestan en el Terminal de Transporte de Tunja. Boyacaradio.com. Recuperado el 28 de junio de 2024, de <https://www.boyacaradio.com/noticia.php?id=47903>
- INFOBAE. [2022, octubre 12]. La mesa de diálogo de motociclistas celebró el acuerdo que se logró en la reunión con Ministerio de Transporte. infobae. <https://www.infobae.com/america/colombia/2022/10/12/en-vivo-asi-avanzan-las-protestas-de-moteros-en-bogota-este-miercoles/>
- Los cuatro grandes retos de Colombia, según Informe de Competitividad. [2022, noviembre 17]. El Heraldo. <https://www.elheraldo.co/economia/informe-de-competitividad-define-los-retos-de-colombia-para-2023-955529>
- Mejía, E. [2022, noviembre 25]. La Guajira: transportadores hacen plantón para que cesen los bloqueos en vías. El Tiempo. <https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/la-guajira-bloqueos-en-seis-partes-del-departamento-720834>
- Mintransporte. [2023a, febrero 22]. Mintransporte llega a acuerdo con taxistas para levantar el paro que se desarrolla en el país. Mintransporte. <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11292/mintransporte-llega-a-acuerdo-con-taxistas-para-levantar-el-paro-que-se-desarrolla-en-el-pais/>
- Mintransporte. [2023b, mayo 24]. Transporte e infraestructura con sentido social y ambiental, la apuesta del Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026 “Colombia, Potencia Mundial de la Vida”. Mintransporte. <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11375/transporte-e-infraestructura-con-sentido-social-y-ambiental-la-apuesta-del-plan-nacional-de-desarrollo-2022-2026-colombia-potencia-mundial-de-la-vida/>
- Mintransporte. [2023c, agosto 10]. Tras mesa de diálogo entre el Ministerio de Transporte y el gremio taxista se levanta paro. Mintransporte. <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11443/tras-mesa-de-dialogo-entre-el-ministerio-de-transporte-y-el-gremio-taxista-se-levanta-paro/>
- Mintransporte. [2023d, agosto 22]. Plan Nacional de Desarrollo Sector Transporte. Mintransporte. <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11459/plan-nacional-de-desarrollo-sector-transporte/>
- Nueve días completa protesta pacífica de transportadores internacionales de carga en Paraguachón. [2023, abril 19]. Diario del Norte. <https://www.diariodelnorte.net/?p=154315>

- Pardo, J. C. [s.f]. Infraestructura vial en 2021: una recuperación dispar. Corficolombiana.com. Recuperado el 28 de junio de 2024, de <https://investigaciones.corficolombiana.com/documents/38211/0/Informe-sectorial-infraestructura.pdf/be25f785-95ed-f163-fded-93ae6aa3a9cb>
- Público, P. [2023, enero 30]. Anuncian paro de transporte en Soacha este martes 31 de enero. Periodismo Público. <https://periodismopublico.com/anuncian-paro-de-transporte-en-soacha-este-martes-31-de-enero>
- Radio, B. [2023a, abril 9]. Protesta de camioneros causa monumental trancon en la calle 13 y afecta operación retorno en Bogotá. Blu Radio. <https://www.bluradio.com/blu360/bogota/protesta-de-camioneros-causa-monumental-trancon-en-la-calle-13-y-afecta-operacion-retorno-en-bogota-so35>
- Radio, B. [2023b, noviembre 27]. Bloqueo de bicitaxistas en zona del río Bogotá colapsan movilidad por la calle 13. Blu Radio. <https://www.bluradio.com/blu360/bogota/bloqueo-de-bicitaxistas-en-zona-del-rio-bogota-colapsan-movilidad-por-la-calle-13-so35>
- República de Colombia. [1996]. Adaptado de Ley 336 artículo 6. disposiciones generales para los modos de transporte. Consultado en: https://www.simbogota.com.co/pdf/Leyes/1996_Ley_336_de_1996__Regulacion_de_Ley_105_de_1993.pdf
- Rico, S. D. [s.f]. Sector de transporte de carga levanta manifestaciones. Portafolio.co. Recuperado el 28 de junio de 2024, de <https://www.portafolio.co/economia/gobierno/mesa-de-dialogo-con-gobierno-con-el-sector-de-transporte-de-carga-se-levant-manifestaciones-588037>
- Semana. [2022a, octubre 7]. Chocó está aislado hace cinco días por protesta de camioneros: hay alerta por posible desabastecimiento. Revista Semana. <https://www.semana.com/nacion/articulo/choco-esta-aislado-hace-cinco-dias-por-protesta-de-camioneros-hay-alerta-por-posible-desabastecimiento/202239/>
- Semana. [2022b, octubre 25]. Vía Bogotá-Villavicencio permanece bloqueada por protestas de transportadores. Revista Semana. <https://www.semana.com/actualidad/articulo/via-bogota-villavicencio-permanece-bloqueada-por-protetas-de-transportadores/202254/>
- Sinopsis: Seguridad Ciudadana. [s/f]. UNDP. Recuperado el 3 de julio de 2024, de <https://www.undp.org/es/publicaciones/sinopsis-seguridad-ciudadana>
- Suárez, M. C. [2024, mayo 8]. La mala hora de la infraestructura: sector auspicia estancamiento en Colombia. Bloomberg Línea. https://www.bloomberglinea.com/latinoamerica/colombia/la-mala-hora-de-la-infraestructura-sector-auspicia-estancamiento-en-colombia/?utm_campaign=colombia-en-linea&source=piano-newsletter-la&pnespid=rOg9En8eNa4W3KPDvC_oGZ-GQ5kqgVMppfeihx_I3rhlmsBXjgw-Fh20i8ccRbkB1veI5MZRzzhA

- Trejos, A. [2023, febrero 20]. Armenia se suma al paro nacional de taxistas este miércoles 22 de febrero. Caracol Radio. <https://caracol.com.co/2023/02/20/armenia-se-suma-al-paro-nacional-de-taxistas-este-miercoles-22-de-febrero/>
- WebMasterDH. [2023, junio 8]. Taxistas protestaron en Neiva. Diario del Huila. <https://diariodelhuila.com/taxistas-protestaron-en-neiva/>
- [S/f-a]. Gov.co. Recuperado el 28 de junio de 2024, de <https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/censo-economico/info-metodologica/CE-documento-metodologico-sector-transporte.pdf>
- [S.f-b]. Org.co. Recuperado el 28 de junio de 2024, de https://www.colfecar.org.co/wp-content/uploads/2_Bitacora_economica_Colfecar_Febrero2022.pdf
- [S.f-c]. Com.co. Recuperado el 28 de junio de 2024, de https://compite.com.co/wp-content/uploads/2023/11/INC_2023_ITL.pdf
- [S.f-d]. Recuperado el 28 de junio de 2024, de <http://file:///E:/Descargas/Informe%20Rendici%C3%B3n%20de%20cuentas%202023.pdf>
- [S.f-e]. Periodicovirtual.com. Recuperado el 28 de junio de 2024, de <https://periodicovirtual.com/conductores-indignados-por-la-mala-administracion-de-la-terminal-de-poyayan-bloquean-los-accesos-viales-de-la-ciudad/>
- [S.f-f]. Edu.co. Recuperado el 28 de junio de 2024, de <https://revistas.javeriana.edu.co/files-articulos/VJ/70%20%282021%29/82569129006/>
- [S.f-g]. Gov.co. Recuperado el 28 de junio de 2024, de https://www.supersupertransporte.gov.co/documentos/2022/Agosto/Comunicaciones_18/INFORME-MACRO-DEPURADO.pdf
- [S.f-h]. Com.co. Recuperado el 28 de junio de 2024, de <https://www.elinformador.com.co/index.php/el-magdalena/83-departamento/298843-transportadores-se-toman-las-vias-del-magdalena-ante-abusos-de-las-fotomultas%20>
- [S.f-i]. Gov.co. Recuperado el 3 de julio de 2024, de <https://ansv.gov.co/es/escuela/9760>



**Defensoría
del Pueblo**
COLOMBIA

Defensoría del Pueblo de Colombia

Calle 55 N° 10-32

Apartado Aéreo: 24299 - Bogotá, D. C.

Código Postal: 110231

Tels.: 314 73 00 - 314 40 00

www.defensoria.gov.co