
PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURA INTERMODAL DE TRANSPORTE – PEIIT

– PRESENTACIÓN EJECUTIVA –

DICIEMBRE DE 2013



MinTransporte
Ministerio de Transporte

*Plan Estratégico de Infraestructura Intermodal de
Transporte*



¿HACIA DÓNDE APUNTA EL DESARROLLO DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN EL MUNDO?

Los transportes, en el mundo, avanzan hacia la intermodalidad, de acuerdo a criterios de sostenibilidad a largo plazo.

- *Por la globalización de los mercados*
- *Por el aumento relativo de la importancia de los transportes internacionales intercontinentales*
- *Por la conveniencia de optimizar la utilización de los distintos modos según trayectos y tipos de cargas*
- *Por la necesidad de integrar la cadena logística para reducir los costos globales del transporte.*
- *Por la necesidad de reducir los impactos ambientales globales del transporte a niveles compatibles con la sostenibilidad del planeta.*

Los países y organizaciones regionales más avanzados y dinámicos están realizando un enorme esfuerzo inversor y de gestión en esta línea.



¿CUÁL ES LA SITUACIÓN Y DINAMICA ACTUAL EN COLOMBIA?

1. El sector transporte ha tenido hasta hace pocos años un comportamiento fuertemente deficitario, tanto en términos de esfuerzo inversor como de niveles de competitividad de sus servicios.
2. Al presente se avanza en la superación de la larga fase de abandono relativo del sector, gracias a una política que prioriza su desarrollo y que articula las capacidades públicas y privadas de inversión a tal fin.
3. El abandono histórico del ferrocarril y de la navegabilidad fluvial se ha traducido en un reparto modal muy desequilibrado, de baja sostenibilidad y eficiencia a largo plazo. Las tendencias dominantes tienden a consolidar el desequilibrio modal.



En este contexto, sólo una intervención decidida de la acción de gobierno puede orientar la dinámica del sector transportes hacia modelos intermodales de mayor eficiencia y sostenibilidad a medio y largo plazo.

El Plan Estratégico de Infraestructura Intermodal de Transporte – PEIIT supone un primer paso de importancia en esta dirección.



PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURA INTERMODAL DE TRANSPORTE

CONTRATO	Contrato de Consultoría No. 150-2012
OBJETO DEL CONTRATO	Estudio para la elaboración del Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura del Transporte
CONTRATADO POR	Dirección de Infraestructura – Ministerio de Transporte de Colombia
PLAZO DE EJECUCIÓN	10 meses Agosto de 2012 – Junio de 2013
MONTO DEL CONTRATO	\$1.500 millones



Análisis y Diagnóstico de la información actual	Análisis de la demanda y de la oferta de infraestructura de transporte	Modelo de Transporte y priorización de los proyectos de infraestructura a corto, mediano y largo plazo	Formulación del Plan Estratégico de Infraestructura Intermodal
PRODUCTO 1	PRODUCTO 2	PRODUCTO 3	PRODUCTO 4



PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURA INTERMODAL DE TRANSPORTE

PROCESO Y DOCUMENTO TÉCNICO



MinTransporte
Ministerio de Transporte

*Plan Estratégico de Infraestructura Intermodal de
Transporte*



PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURA INTERMODAL. PROCESO Y DOCUMENTO TÉCNICO

PRIMERA ETAPA

Análisis de la Demanda y la Oferta de Transporte

- Análisis y diagnóstico de la demanda y oferta actual de transporte
- Análisis de la prospectiva de demanda y oferta de transporte



SEGUNDA ETAPA

Formulación del Plan Estratégico de Infraestructura Intermodal

- Modelo de transporte
- Priorización de actuaciones infraestructurales de transporte
- Documento Técnico del Plan Estratégico de Infraestructura Intermodal de Transporte



TEMPORALIDADES DEL PEIT

Las actuaciones y alcances del PEIT están previstos para un **periodo de 20 años**, comprendidos **entre el año 2012 y el año 2032**, tomando como base información de demanda disponible al año 2010 y la información de la oferta de infraestructura de transporte al año 2012



PRIMERA ETAPA

ANÁLISIS DE LA OFERTA Y LA DEMANDA DE TRANSPORTE



MinTransporte
Ministerio de Transporte

*Plan Estratégico de Infraestructura Intermodal de
Transporte*



COMPONENTES PARA EL ANÁLISIS DE LA OFERTA Y LA DEMANDA DE TRANSPORTE

Los principales componentes para el análisis de la Oferta y la Demanda de Transporte comprenden:

I. Inventario y diagnóstico general de la infraestructura por modo de transporte

II. Análisis de las Regiones Logísticas

III. Análisis de los Corredores Logísticos

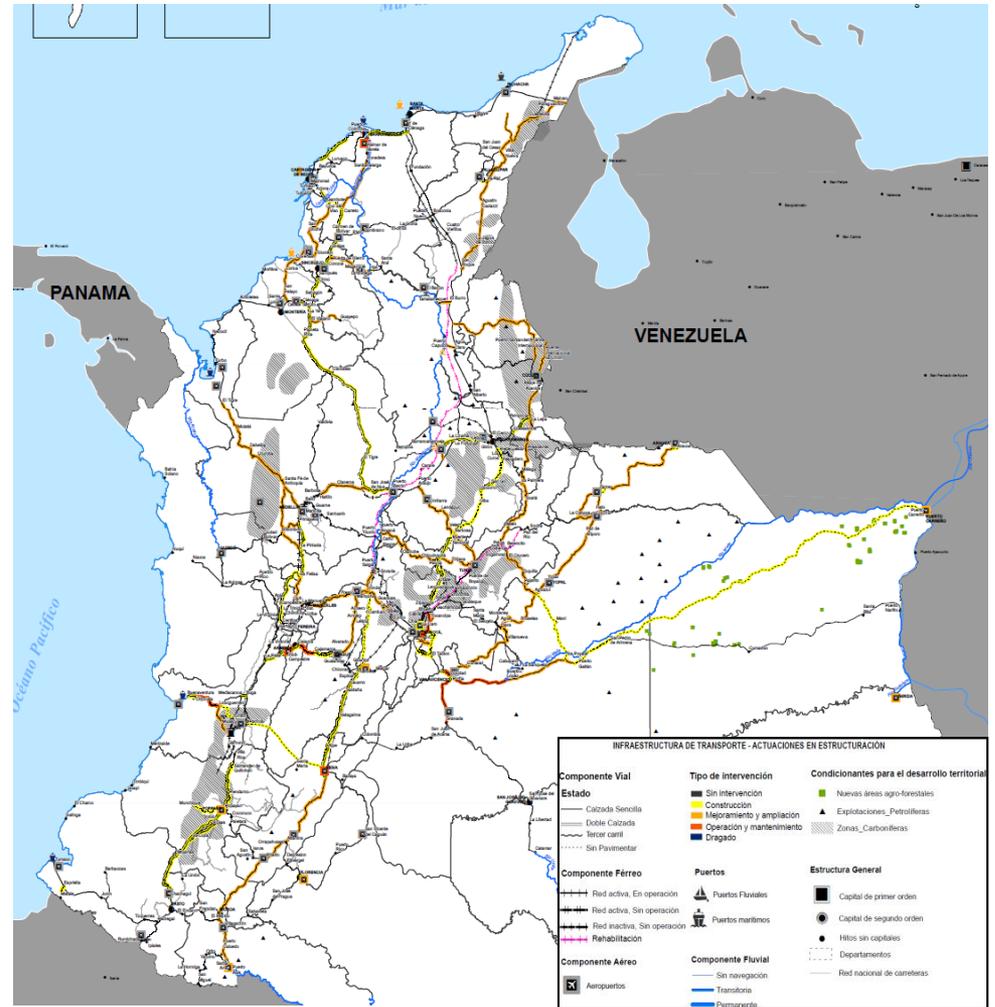
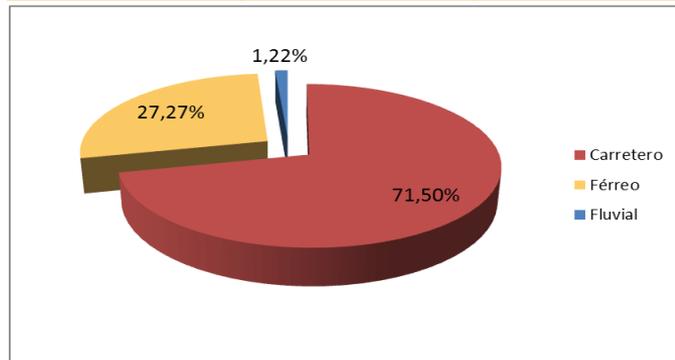
I. INVENTARIO Y DIAGNÓSTICO GENERAL

Se hizo un diagnóstico de la infraestructura de transporte de la línea base de los diferentes modos:

- Carretero
- Férreo
- Marítimo
- Fluvial
- Aéreo
- Plataformas Logísticas

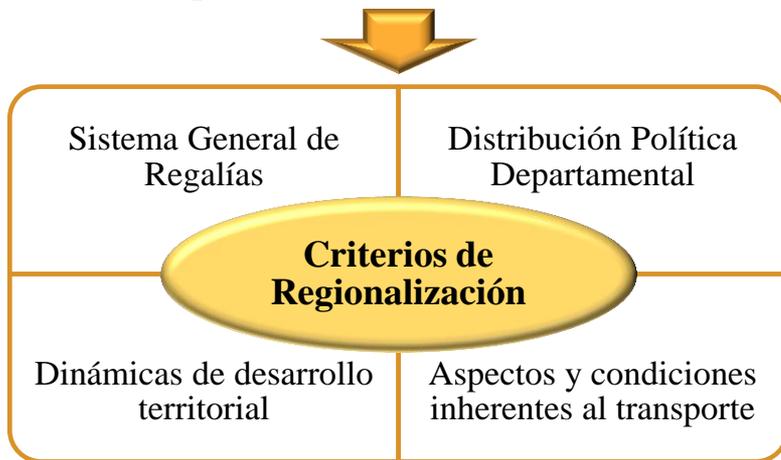
Reparto Modal – Año 2010
(Millones de Toneladas)

Carretero	Férreo	Fluvial
175 Ton	67 Ton	3 Ton



REGIONES LOGÍSTICAS

La planeación estratégica de las infraestructuras de transportes aconseja la incorporación de una visión regional a los aspectos y consideraciones de los sistemas de transporte.



En el PEIIT se definen
14 regiones logísticas



	REGIONES
1	Orinoquía
2	Amazonía
3	Costa Pacífico Norte
4	Costa Pacífico Central
5	Costa Pacífico Sur
6	Costa Caribe Nororiental
7	Costa Caribe Central
8	Costa Caribe Suroccidental
9	Antioquia
10	Santanderes
11	Zona Cafetera
12	Altiplano
13	Tolima Grande
14	Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina

Clasificación por regiones logísticas

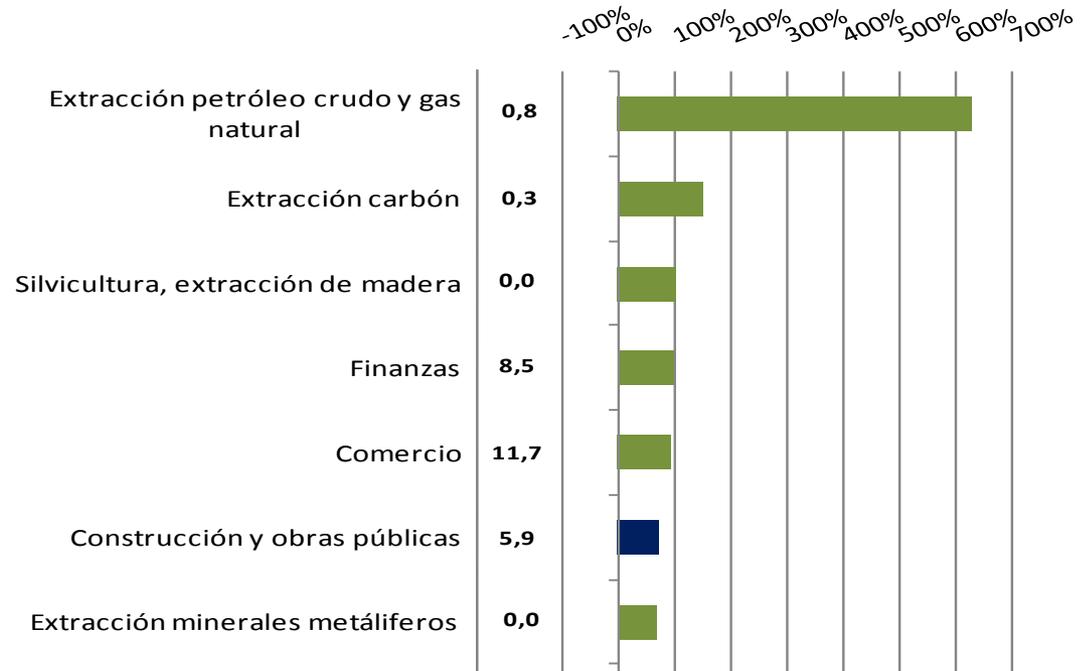
EJEMPLO ANÁLISIS DE LA REGIÓN DEL ALTIPLANO

Regiones Logísticas



Cundinamarca, Boyacá y Bogotá D.C.

DINÁMICA SECTORIAL DE LA ECONOMÍA REGIONAL 2001 - 2011 RESPECTO A LA ECONOMÍA NACIONAL



% Sector sobre PIB regional

ANÁLISIS PROSPECTIVO DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE

**Prospectiva macroeconómica – demográfica
con desagregación regional, departamental y
sectorial**



**ANÁLISIS PROSPECTIVO DE LA
DEMANDA**

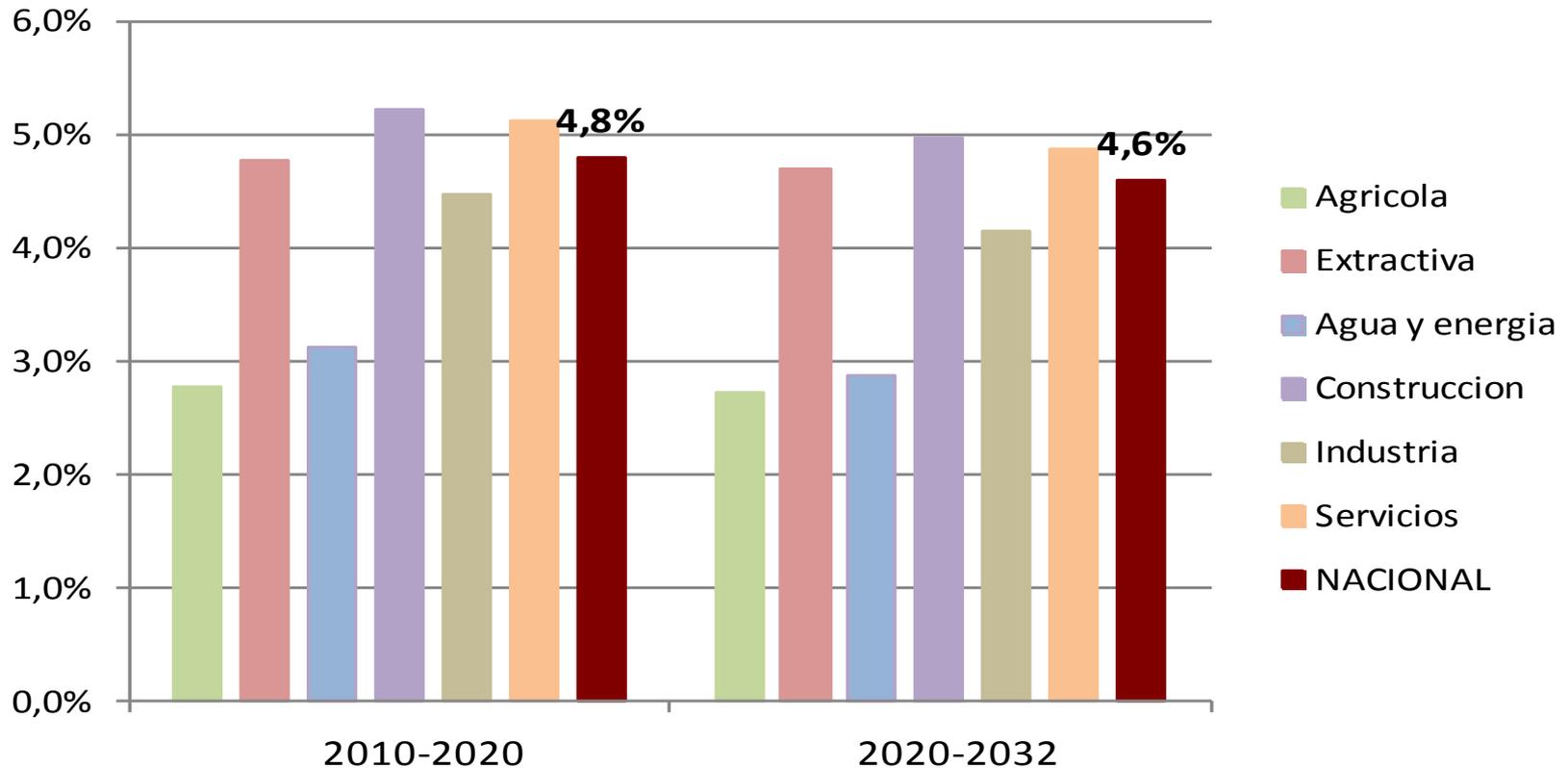
PROSPECTIVA GENERAL. VARIABLES EXPLICATIVAS

PRINCIPALES VARIABLES EXPLICATIVAS CONSIDERADAS, EXÓGENAS AL SECTOR TRANSPORTE, EN EL ANÁLISIS PROSPECTIVO DE GENERACIÓN/ATRACCIÓN DE CARGAS



PROSPECTIVA DEL PIB A NIVEL NACIONAL POR GRANDES SECTORES

TASAS MEDIAS DE CRECIMIENTO ANUAL ESTIMADAS ENTRE:
2010 – 2020, Y 2020 - 2030



DESAGREGACIÓN SECTORIAL DEL PIB Y DE LA PRODUCCIÓN

I. ACTIVIDADES PRIMARIAS

1. Café
2. Producción agrícola
 - Cereales/oleaginosas
 - Complejo azúcar
 - Complejo hortofrutícola
 - Flores
 - Otros agrícola
3. Producción pecuaria
4. Producción maderera y silvícola
5. Producción pesquera

II. ACTIVIDADES MINERAS

6. Carbón
7. Hidrocarburos
8. Minerales metálicos
9. Minerales no metálicos

III AGUA, ENERGÍA Y CONSTRUCCIÓN

10. Agua y energía
11. Construcción y obras públicas

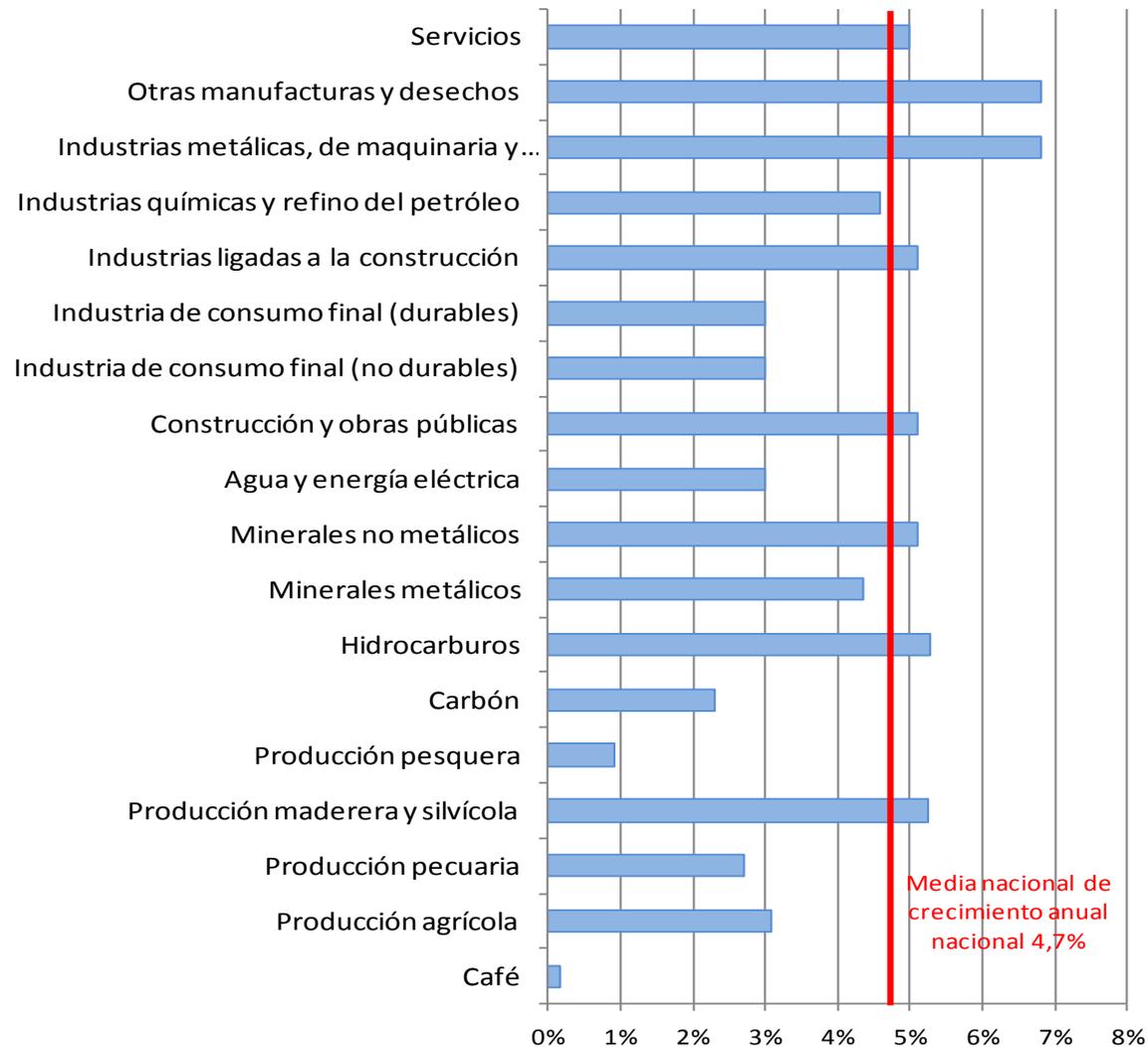
IV. ACTIVIDADES INDUSTRIALES

12. Industrias de consumo final no durables
 - Alimentos, bebidas, tabaco
 - Textiles y confecciones
 - Maderas, papel y edición
 - Tabaco
13. Industrias de consumo final durables
 - Productos de caucho y plástico
 - Muebles
14. Industrias ligadas a la construcción
 - Productos metalúrgicos básicos
 - Productos de minerales no metálicos
15. Industrias químicas y refinado del petróleo
 - Refinados del petróleo
 - Productos químicos orgánicos e inorgánicos
16. Industrias metálicas de maquinaria y equipos
 - Equipos de transporte
 - Maquinaria y equipos eléctricos y no
17. Otras manufacturas y desecho
 - Otros bienes manufacturados
 - Desperdicios y desechos

V. ACTIVIDADES DE SERVICIOS

18. Comercio, administración y servicios varios

PROSPECTIVA DE CRECIMIENTO DEL PIB SEGÚN SECTORES

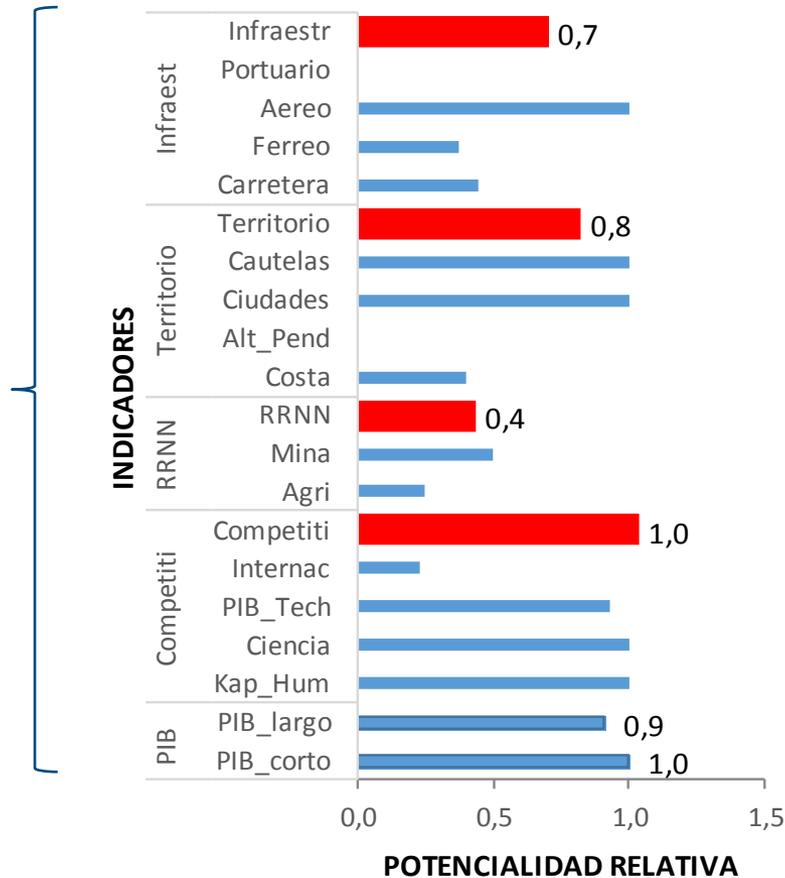


VARIABLES UTILIZADAS EN EL ANÁLISIS DE POTENCIALIDADES REGIONALES DE CRECIMIENTO

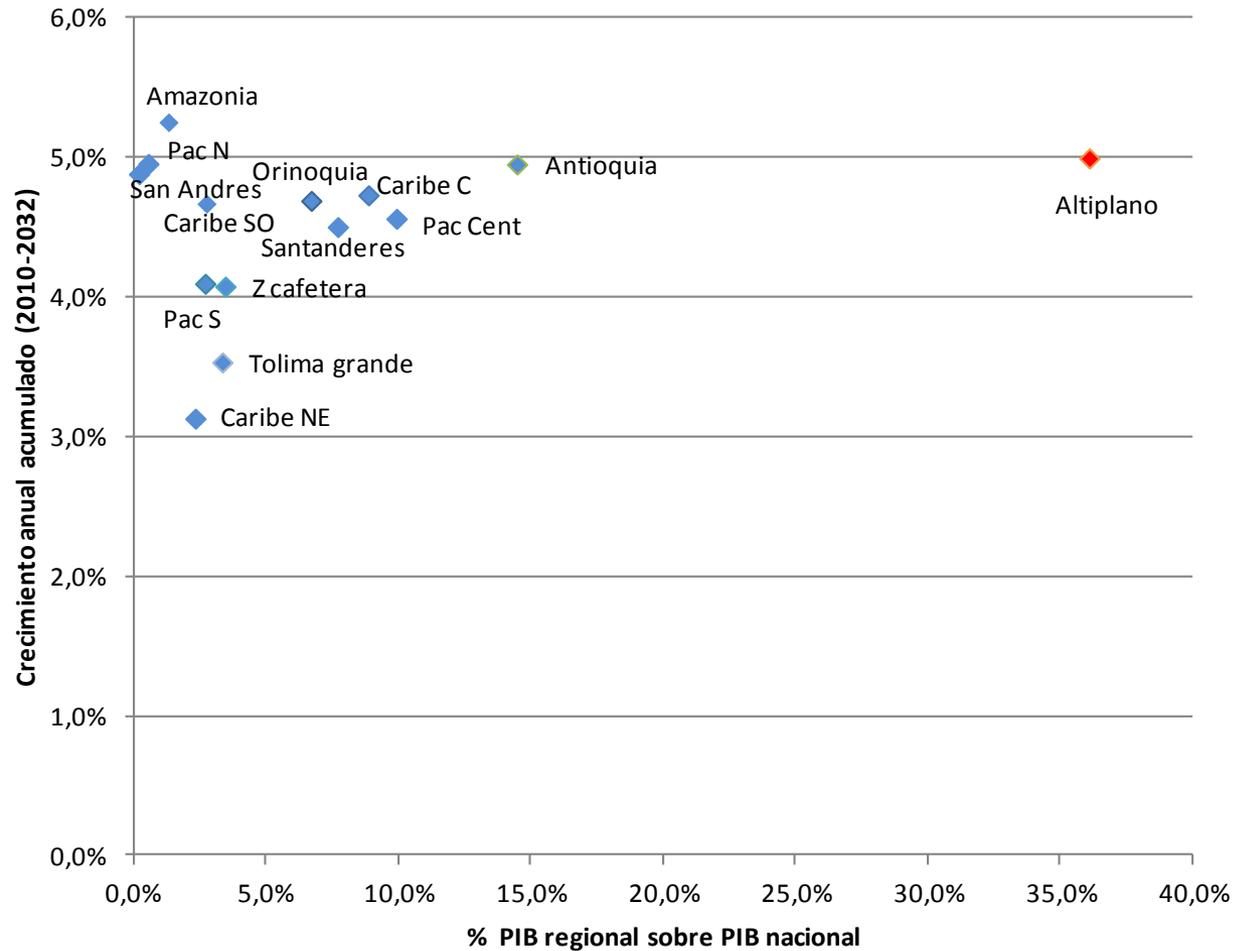
INDICADOR	VARIABLES
Crecimiento del PIB actual	<ul style="list-style-type: none">•Crecimiento del PIB anual medio entre 2006 y 2011.
Intensidad de la inversión de Capitales	<ul style="list-style-type: none">•Intensidad relativa de la inversión sobre el PIB (40% del indicador).•Intensidad relativa de la inversión sobre la ocupación (30% del indicador).•Intensidad relativa de inversiones inmobiliarias productivas (30% del indicador).
Competitividad	<ul style="list-style-type: none">•Capital humano (25% del indicador)•Ciencia y tecnología (25% del indicador)•PIB Tech (25% del indicador)•Internacionalización (25% del indicador)
Potencial de los recursos naturales	<ul style="list-style-type: none">•Potencial agropecuario (40% del indicador)•Potencial minero-energético (60% del indicador)
Potencial de la estructura territorial	<ul style="list-style-type: none">•Distancia a puertos y costas (10% del indicador)•Parámetro altitud y pendiente (10% del indicador)•Jerarquía del sistema de ciudades• Parámetro cautelas ambientales y culturales•Dotación de Infraestructuras de transportes

VARIABLES Y PONDERACIONES UTILIZADAS EN EL ANALISIS DE POTENCIALIDADES REGIONALES DE CRECIMIENTO

Indicadores de potencialidad para la región del Altiplano

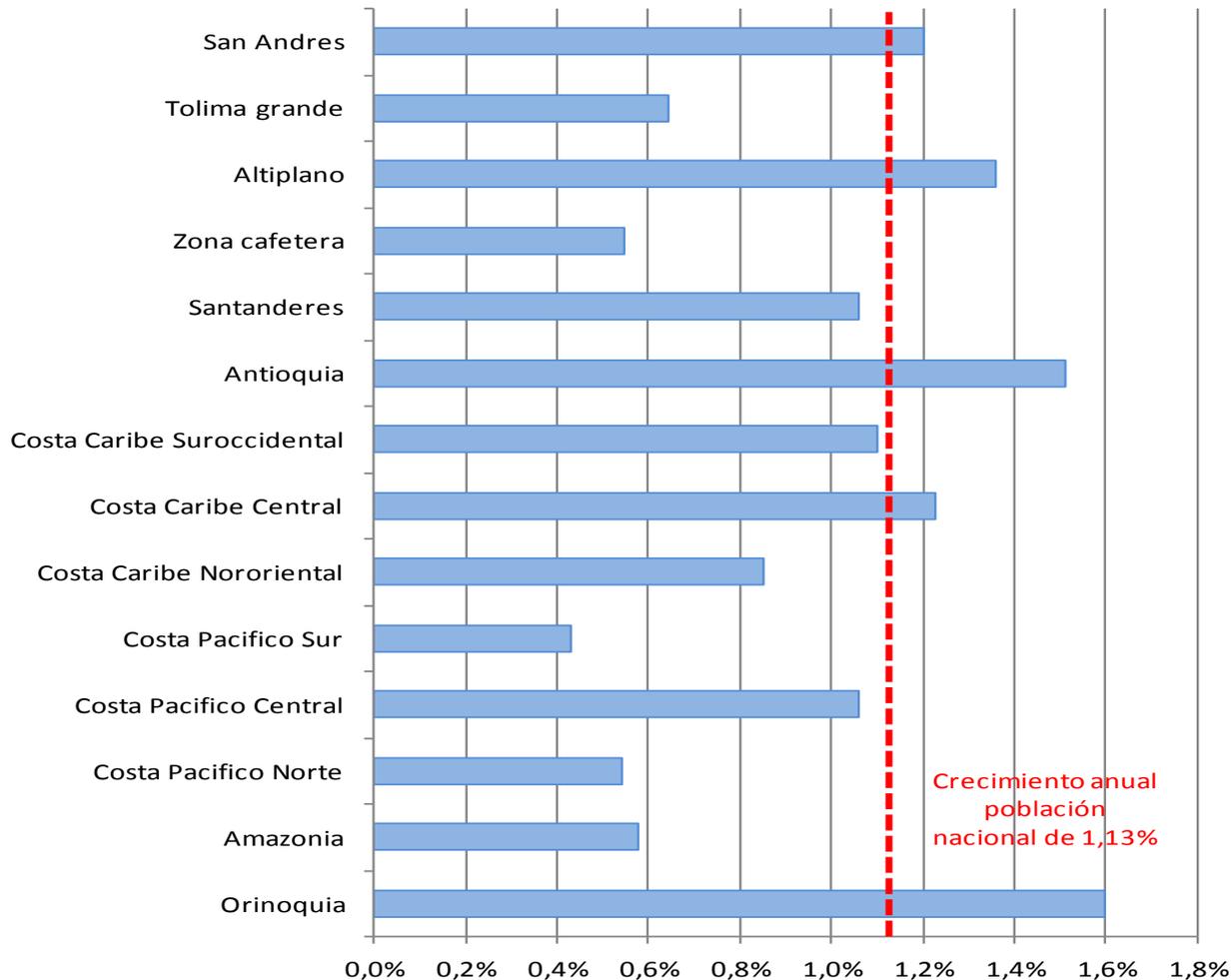


CRECIMIENTOS MEDIOS ANUALES ESTIMADOS DEL PIB, SEGÚN REGIONES



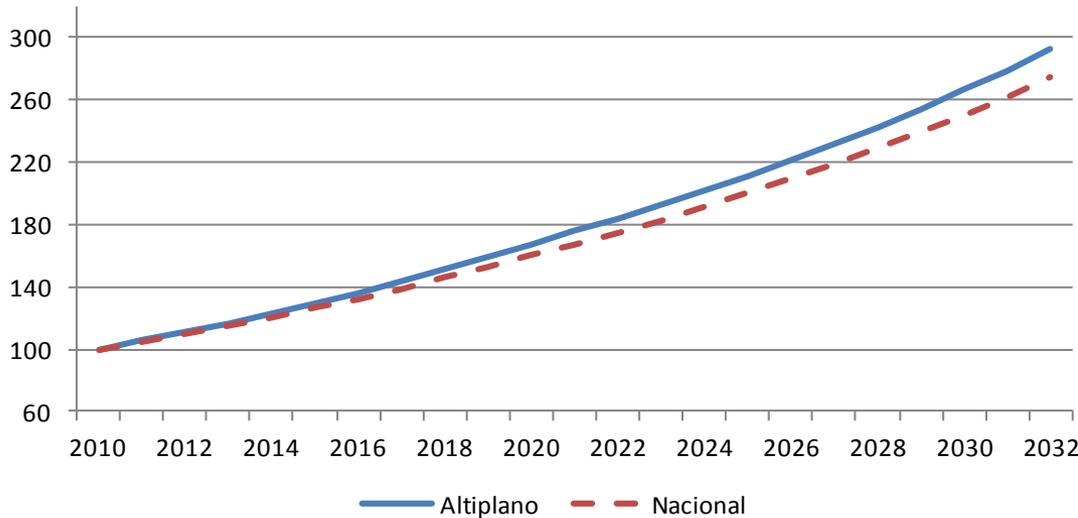
PROSPECTIVA DEMOGRÁFICA REGIONAL AL AÑO 2032

Tasa media de crecimiento demográfico estimada



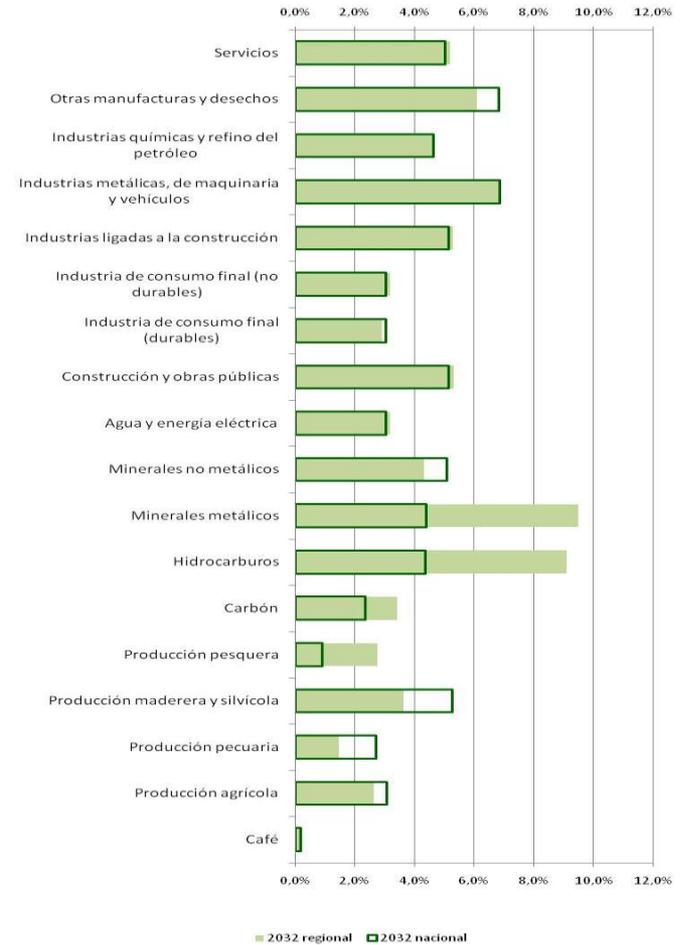
PROSPECTIVA ECONÓMICA DE LA REGIÓN DE ALTIPLANO

EVOLUCIÓN DEL ÍNDICE PIB A 2010
A MEDIO Y LARGO PLAZO



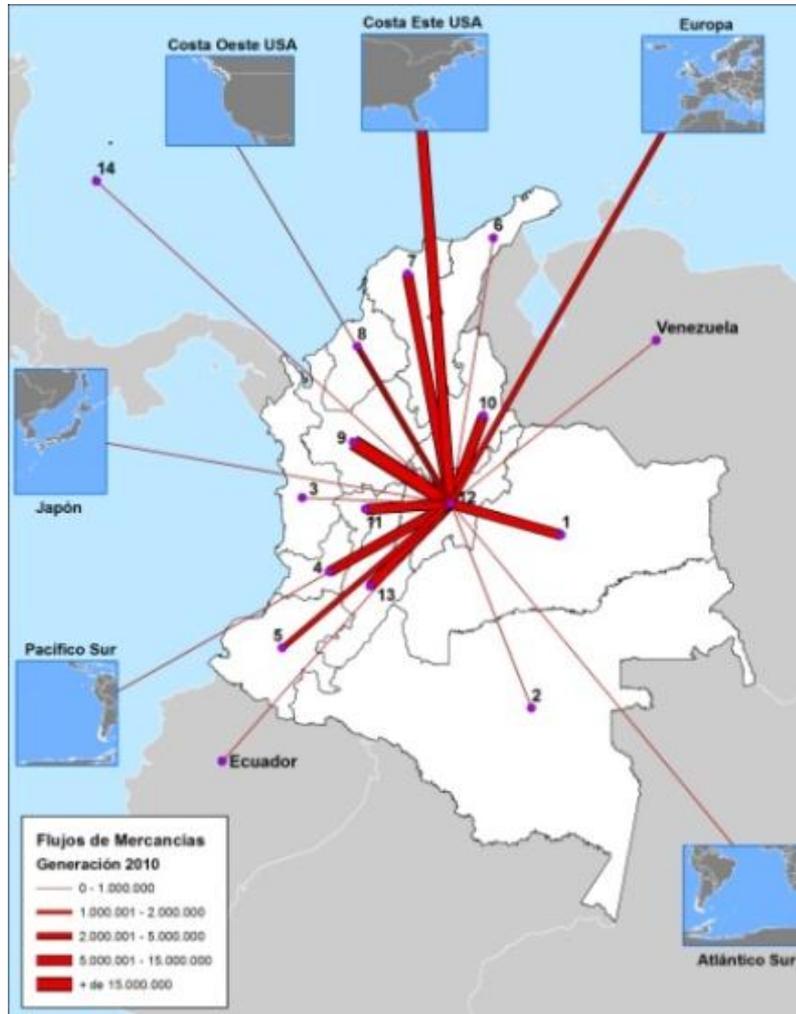
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

CRECIMIENTO PIB POR SECTORES
PRODUCTIVOS A MEDIO Y LARGO PLAZO

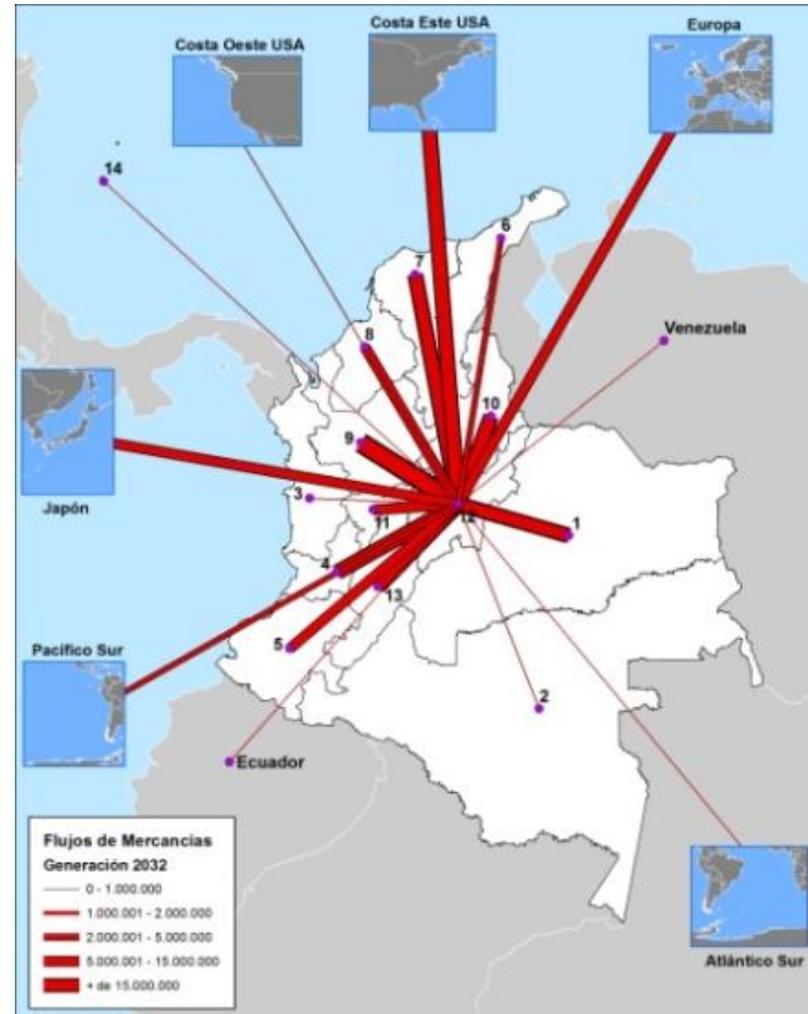


GENERACIÓN DE CARGA REGIONAL

Generación cargas Altiplano 2010

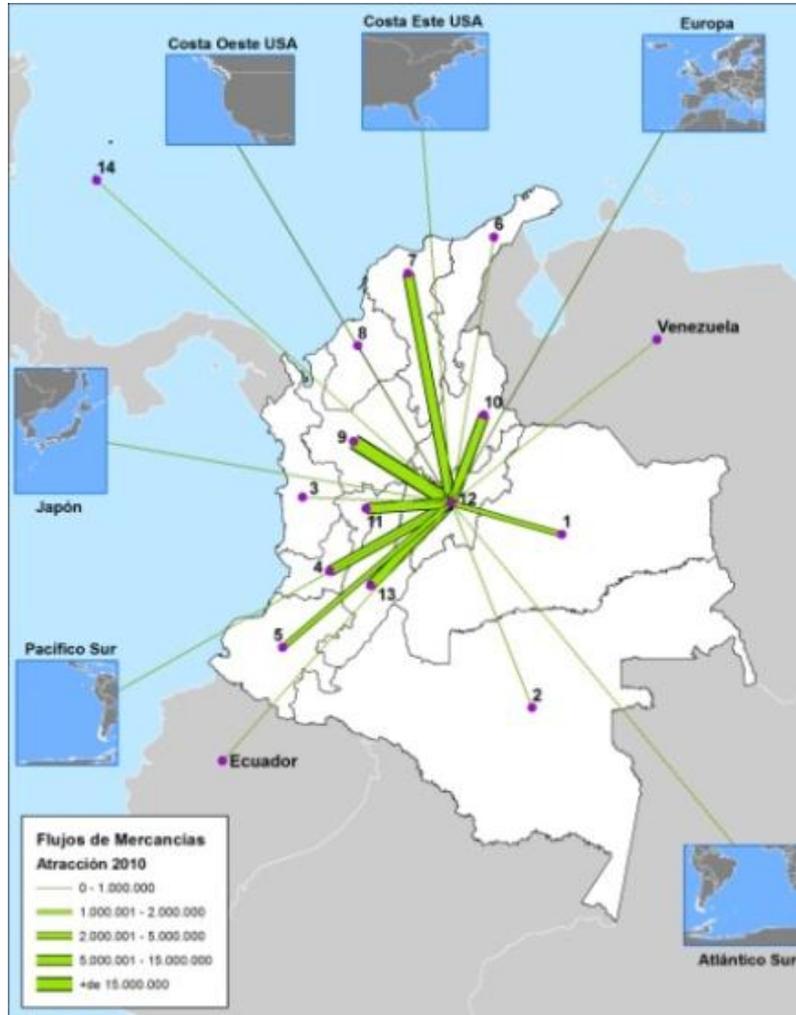


Generación cargas Altiplano 2032

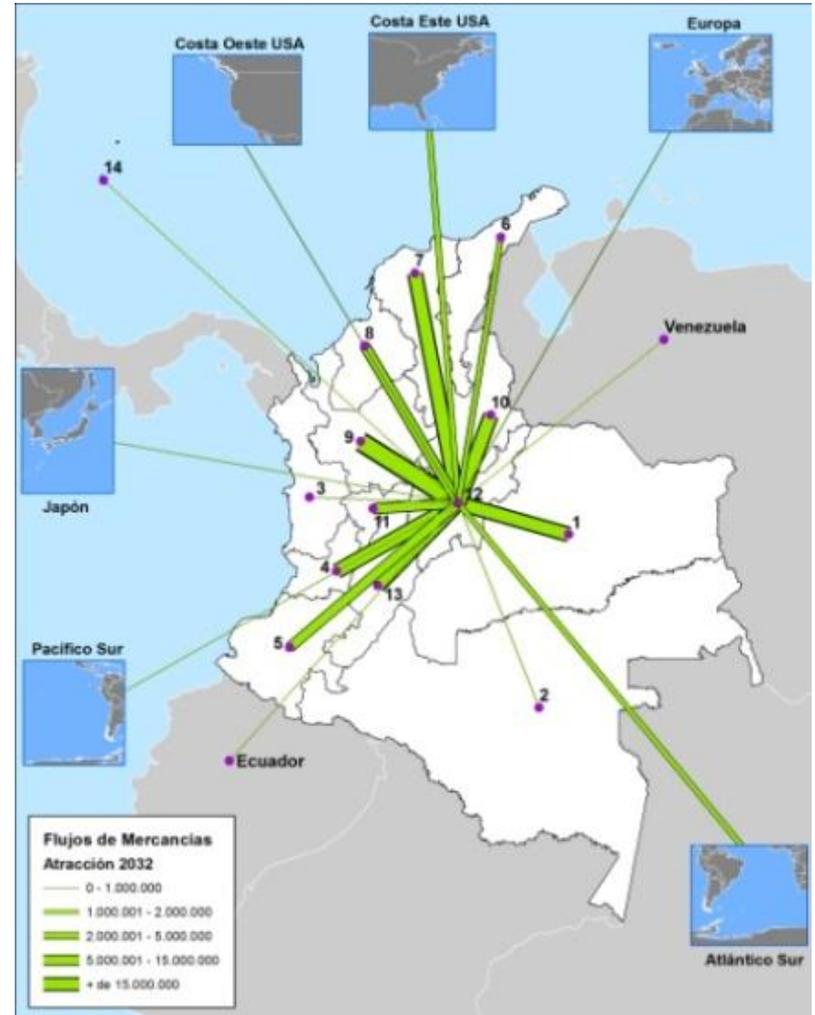


ATRACCIÓN DE CARGA REGIONAL

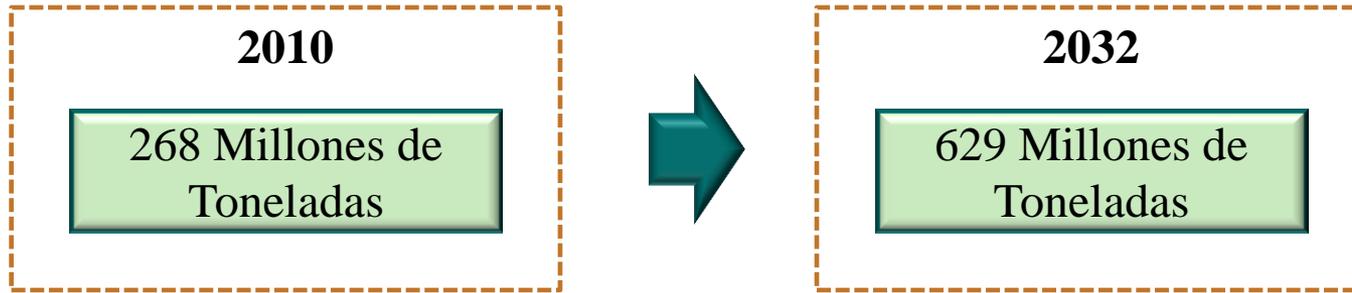
Atracción cargas Altiplano 2010



Atracción cargas Altiplano 2032



ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE Y SU PROSPECTIVA



Distribución porcentual por sectores

Sector	2010	2032
Café	0,3%	0,1%
Producción agrícola	8,3%	6,9%
Pecuaria	0,7%	0,5%
Madera	1,2%	1,6%
Pesca	0,1%	0,0%
Carbón	27,7%	19,7%
Hidrocarburos	14,4%	19,3%
Min metálicos	0,1%	0,1%
Min no metálicos	11,1%	11,9%
Industria no durables	11,5%	9,5%
Industria durables	1,9%	1,6%
Industrias construcción	14,0%	18,1%
Industrias químicas	8,0%	9,3%
Industria metálicas	0,3%	0,5%
Otras industrias	0,5%	1,0%

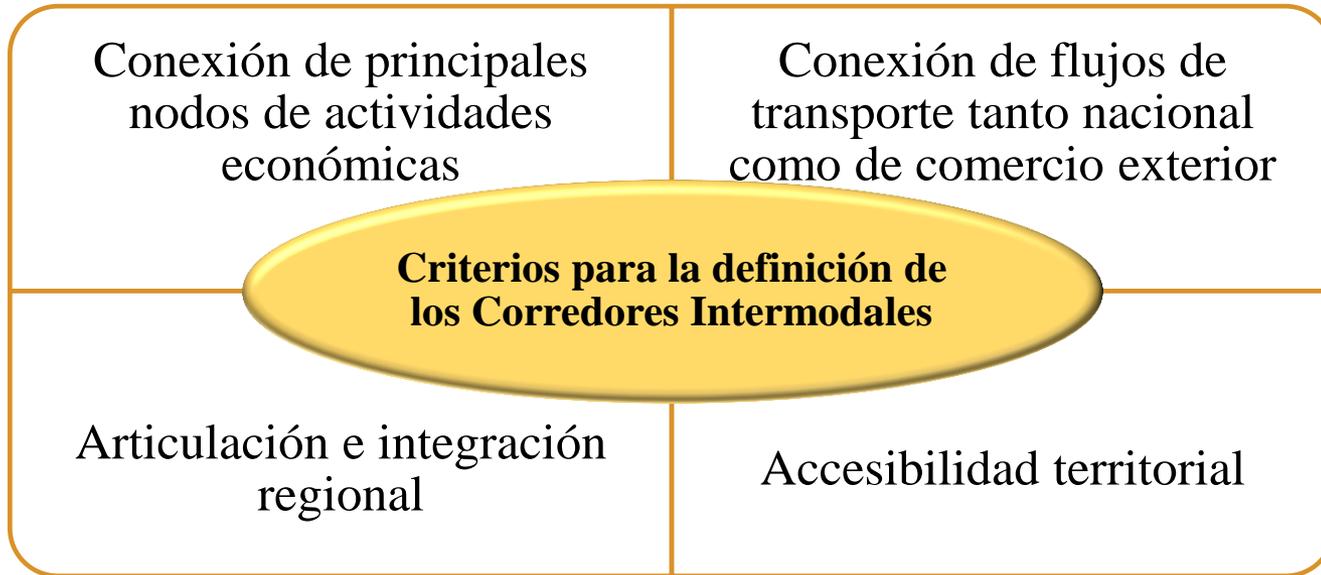
Distribución porcentual por regiones

Región	2010	2032
Orinoquia	12,0%	15,7%
Amazonia	0,9%	2,1%
Pac. Norte	0,3%	0,6%
Pac. Central	6,4%	6,7%
Pac. Sur	1,9%	2,5%
C.C. Nororien.	25,5%	16,2%
C.C. Central	7,3%	7,0%
C.C. Sudocc.	1,2%	1,7%
Antioquía	8,8%	10,5%
Santanderes	8,1%	8,2%
Z. Cafetera	3,0%	3,1%
Altiplano	19,2%	22,2%
Tolima Grande	5,3%	3,5%
Archipiélago	0,0%	0,0%
TOTAL	100%	100%

CORREDORES DE TRANSPORTE



CORREDORES DE TRANSPORTE



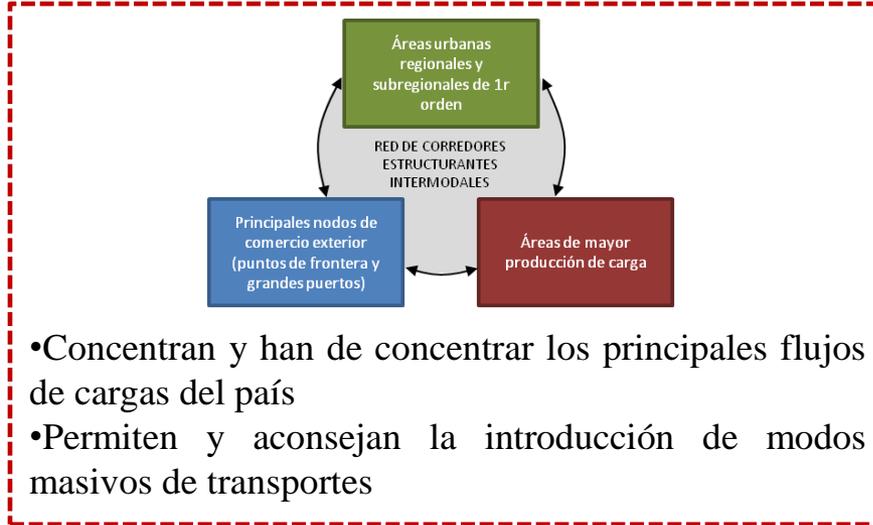
En el PEIIT se definen 17 corredores.
El Sistema de Corredores propuesto se consolida en:

Corredores Estructurantes

Corredores complementarios

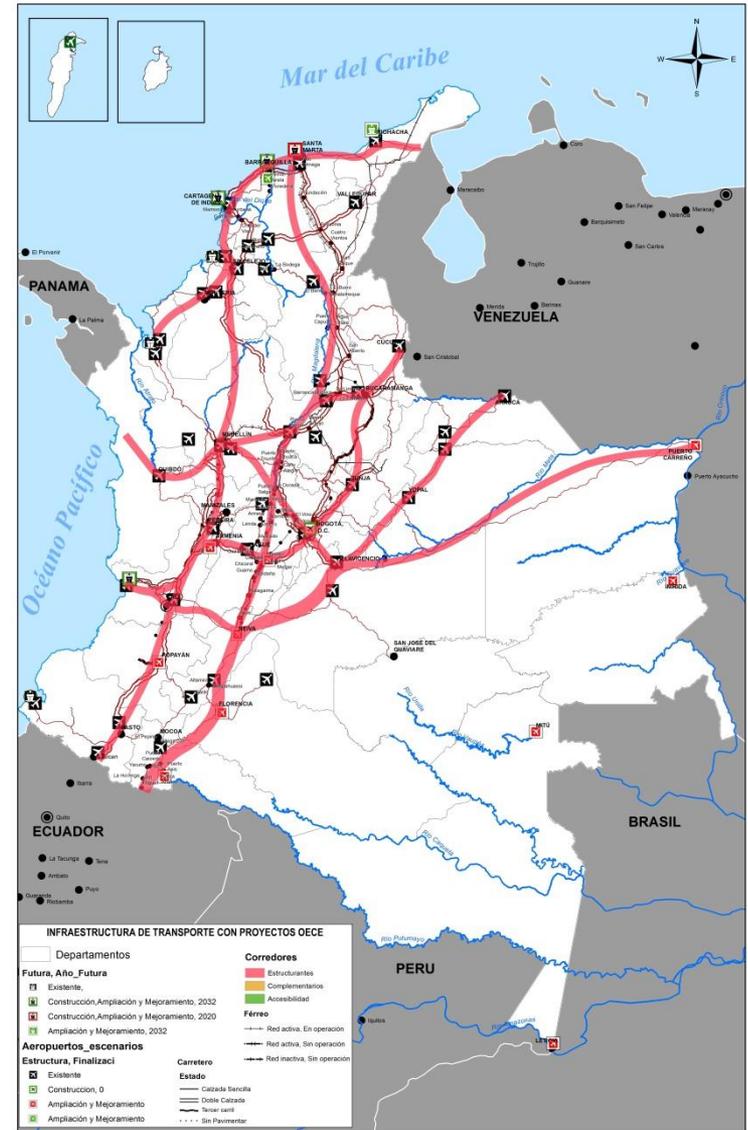
Corredores de Accesibilidad

CORREDORES ESTRUCTURANTES



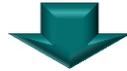
- Concentran y han de concentrar los principales flujos de cargas del país
- Permiten y aconsejan la introducción de modos masivos de transportes

1. Troncal del Magdalena
2. Troncal de Occidente
3. Corredor Marginal de la Selva
4. Corredor Buenaventura – Bogotá
5. Corredor Bogotá – Cúcuta
6. Corredor Buenaventura – Puerto Carreño
7. Corredor Medellín – Villavicencio
8. Corredor Transversal Costa Pacífico Norte – Cúcuta
9. Transversal de Las Américas

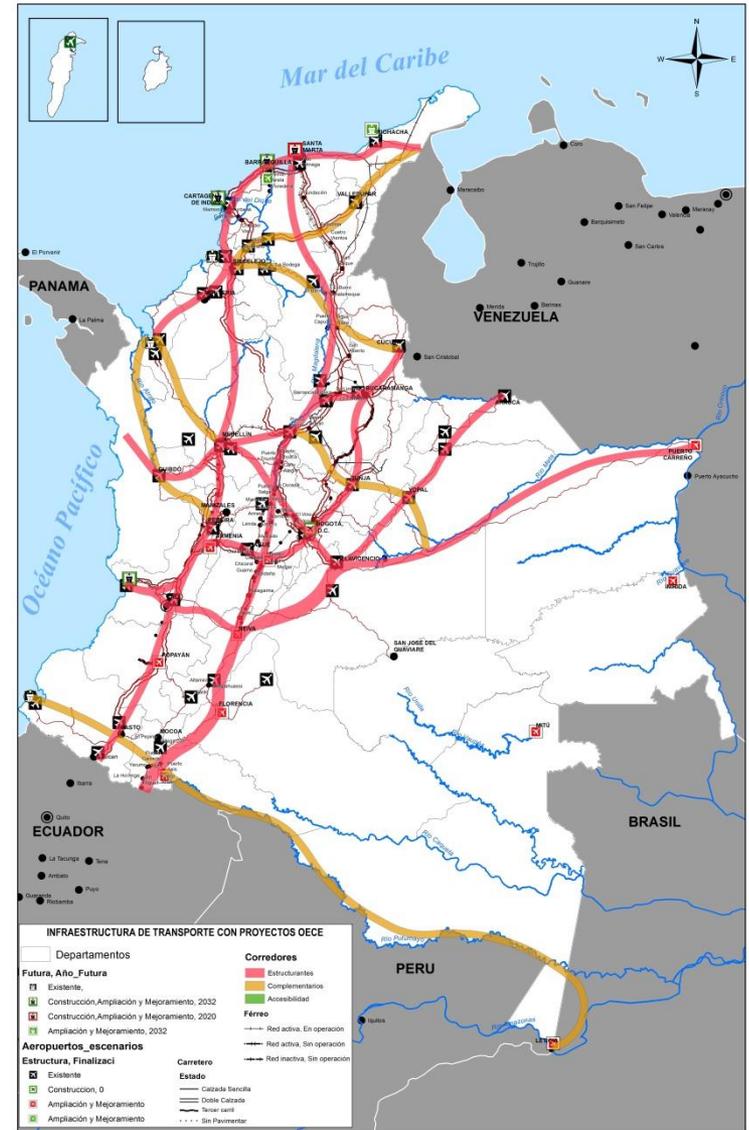


CORREDORES COMPLEMENTARIOS

- Refuerzan y complementan la red de corredores estructurantes.
- Se plantean básicamente como corredores viales.



10. Transversal del Sur
11. Transversal Cordillera Oriental
12. Troncal Medellín – Turbo
13. Corredores Pereira – Quibdó – Turbo
14. Transversal Costa Caribe Suroccidental – Cúcuta.
15. Transversal del Cesar

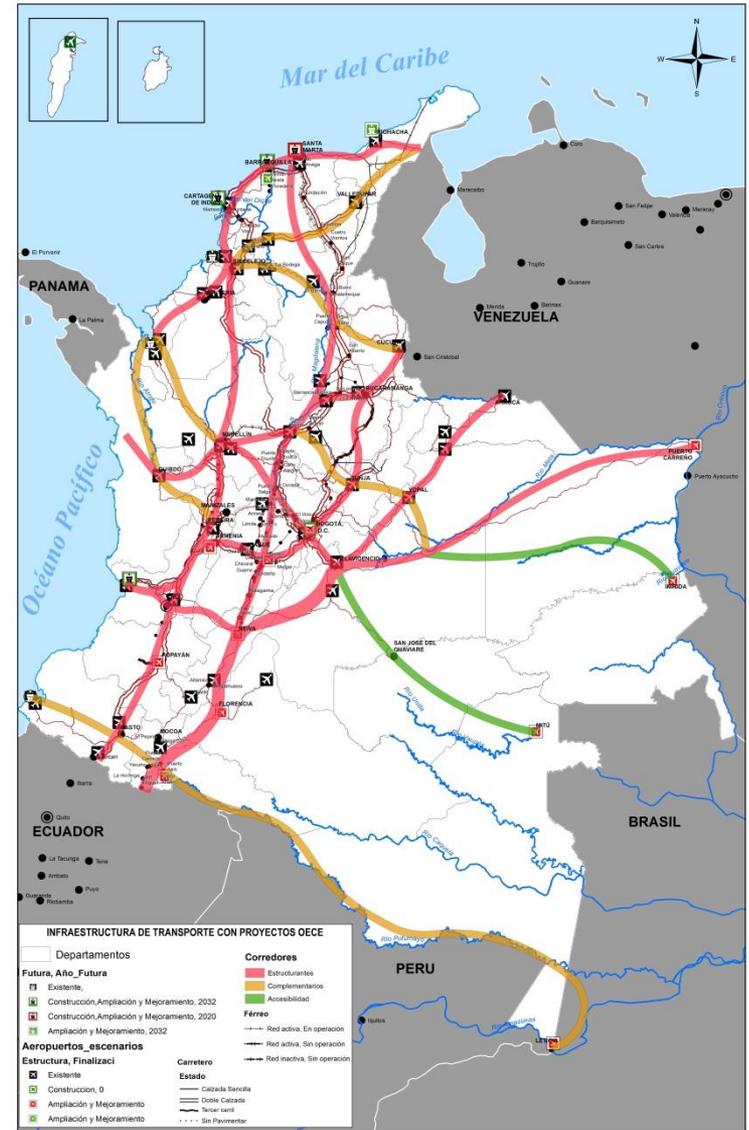


CORREDORES DE ACCESIBILIDAD

•Proporcionan acceso a la red de grandes corredores, y articulación con el conjunto del territorio nacional a extensos ámbitos de la Orinoquia y de la Amazonía carentes al presente de accesibilidad eficiente



16. Corredores de Accesibilidad a Mitú e Inírida



CORREDORES INTERMODALES DE TRANSPORTE

Estructurantes

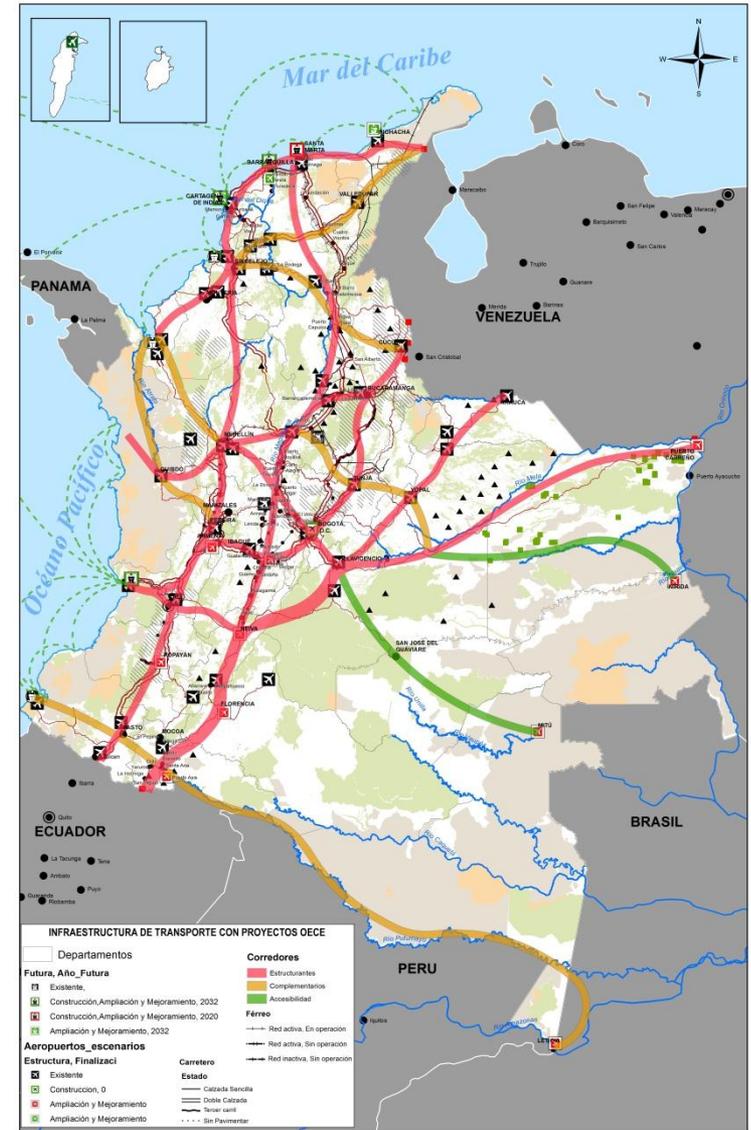
1. Troncal del Magdalena
2. Troncal de Occidente
3. Corredor Buenaventura – Bogotá
4. Corredor Bogotá – Cúcuta
5. Corredor Medellín – Villavicencio
6. Transversal de Las Américas
7. Corredor Buenaventura – Puerto Carreño
8. Corredor Marginal de la Selva
9. Corredor Transversal Costa Pacífico Norte – Cúcuta

Complementarios

10. Transversal Cordillera Oriental
11. Troncal Medellín – Turbo
12. Corredores Pereira – Quibdó – Turbo
13. Transversal del Cesar
14. Transversal del Sur
15. Transversal Costa Caribe Suroccidental – Cúcuta.

Accesibilidad

16. Corredores de Accesibilidad Mitú e Inírida



EJEMPLO ANÁLISIS DE LA TRONCAL DEL MAGDALENA

Corredores intermodales de Transporte



Regiones que conecta	Amazonía, Tolima Grande, Altiplano, Santanderes y Costa Caribe Central
Recorrido	Desde San Miguel (Frontera con Ecuador) hasta Santa Marta
Tipo de Corredor	Corredor estructurante
Características	<ul style="list-style-type: none">• Corredor de alcance estratégico para en comercio exterior.• Alto tráfico de carga (carbón, cemento, maíz, petróleo)• Corredor pasa por diferentes tipos de terreno, desde plano hasta escarpado.

TRONCAL DEL MAGDALENA

Corredores intermodales de Transporte



Infraestructura para el transporte en la actualidad en el corredor.

Modo Carretero

- Ruta del Sol
- Concesiones de 4G

Modo Férreo

- Rehabilitación Línea Férrea desde la Dorada hasta Chiriguaná

Modo Fluvial

- Navegabilidad del Río Magdalena

Modo Portuario

- Dragado Puertos Cartagena y Barranquilla
- Construcción de puertos en Santa Marta y Cartagena

Modo Aéreo

- Ejecución de los aeropuertos de Ibagué, Bogotá, Barrancabermeja, Bucaramanga, Santa Marta, Cartagena
- Estructuración de los aeropuertos de Puerto Asís, Florencia, Popayán, Neiva, Girardot, Bogotá (alterno), Barranquilla



Infraestructura para el transporte a largo plazo en el corredor.

SEGUNDA ETAPA

FORMULACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURA INTERMODAL



MinTransporte
Ministerio de Transporte

*Plan Estratégico de Infraestructura Intermodal de
Transporte*



ESCENARIOS ANALIZADOS DE SOLUCIÓN Y POLÍTICA DE TRANSPORTES

ESCENARIO TENDENCIAL

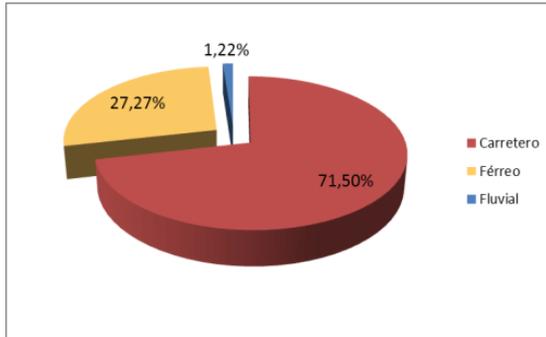
El desarrollo de la infraestructura de transporte mantiene la dinámica actual, priorizando el modo carretero y en ausencia de intervenciones de gran alcance para el desarrollo de sistemas de transporte masivo de carga.

ESCENARIO DE INTERMODALIDAD

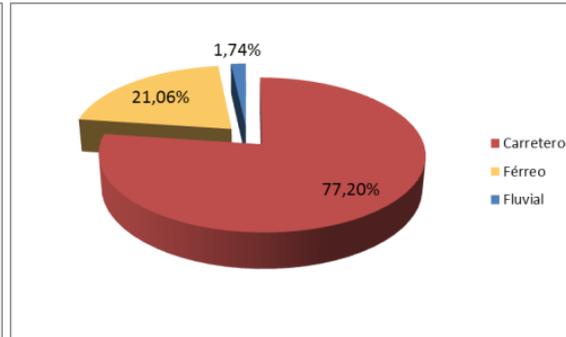
Supone el desarrollo a gran escala de los modos de transportes masivos (ferroviario y fluvial), acompañado de infraestructura vial y logística.

ESCENARIO TENDENCIAL

Reparto modal - 2010



Reparto modal - 2032



VENTAJAS

- No requiere modificar políticas, ni alterar la organización del sector, ni aumentar el esfuerzo inversor relativo

DESVENTAJAS

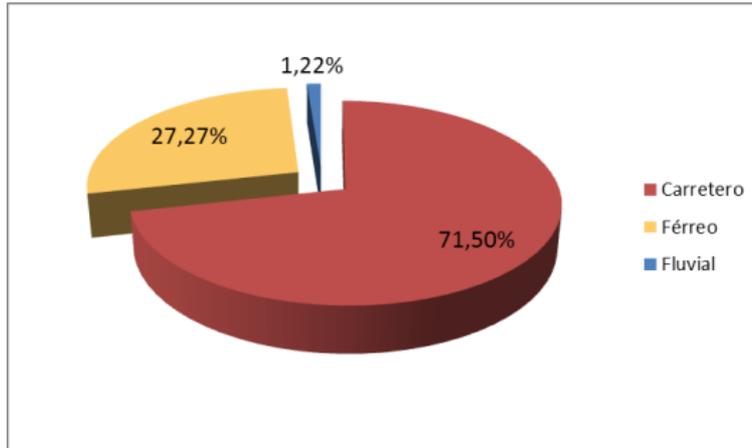
- No se resuelven los problemas de niveles de servicio de la red de transporte.
- Vías de hasta “n” carriles que conllevan a insostenibilidad económica y ambiental.

Nivel de Servicio- 2032

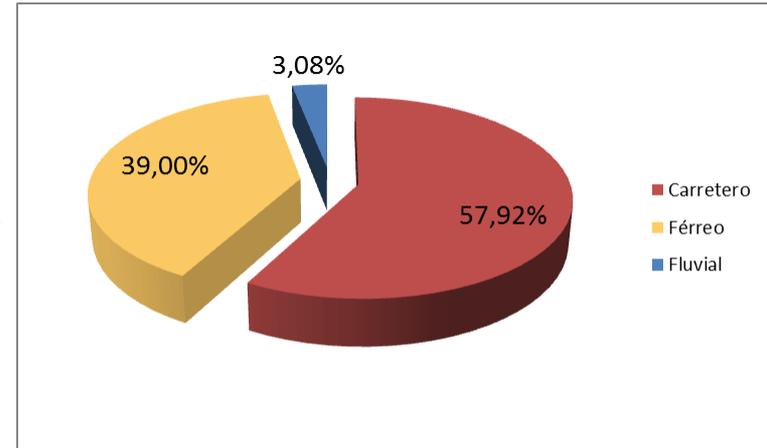


ESCENARIO INTERMODAL

Año 2010



Año 2032



VENTAJAS

- Permite alcanzar mayor equilibrio modal en la distribución de las cargas, mejorando la eficacia y la sostenibilidad ambiental del sistema a medio-largo plazo.

RETOS

- Requiere mayor esfuerzo social (público) de inversión, y el desarrollo de nuevas políticas y marcos reguladores, tarifarios y fiscales

PROYECTOS IDENTIFICADOS PARA EL DESARROLLO DEL ESCENARIO INTERMODAL

Proyectos Programados

- Proyectos que está desarrollando el Gobierno Nacional
- Proyectos en operación, ejecución, contratación o estructuración (Proyectos OECE)

Proyectos viales complementarios a corto plazo

- Su fin es atender los principales déficits de capacidad identificados al horizonte 2020.
- Se evalúa con base a la infraestructura en plena operación de los proyectos OECE.

Proyectos estratégicos a medio y largo plazo

- Atiende las necesidades estimadas de cargas masivas a medio y largo plazo
- Se diferencian tres escenarios según la importancia de las actuaciones contempladas para el desarrollo de los modos férreo y fluvial.

Proyectos estratégicos para la cohesión e integración socio-territorial

- Mejoran la articulación de la red vial secundaria o terciaria con la red fluvial.
- Facilitan la integración y accesibilidad en extensos ámbitos de muy limitado nivel de desarrollo

Modelo de Cuatro Etapas

PARÁMETROS DEL MODELO

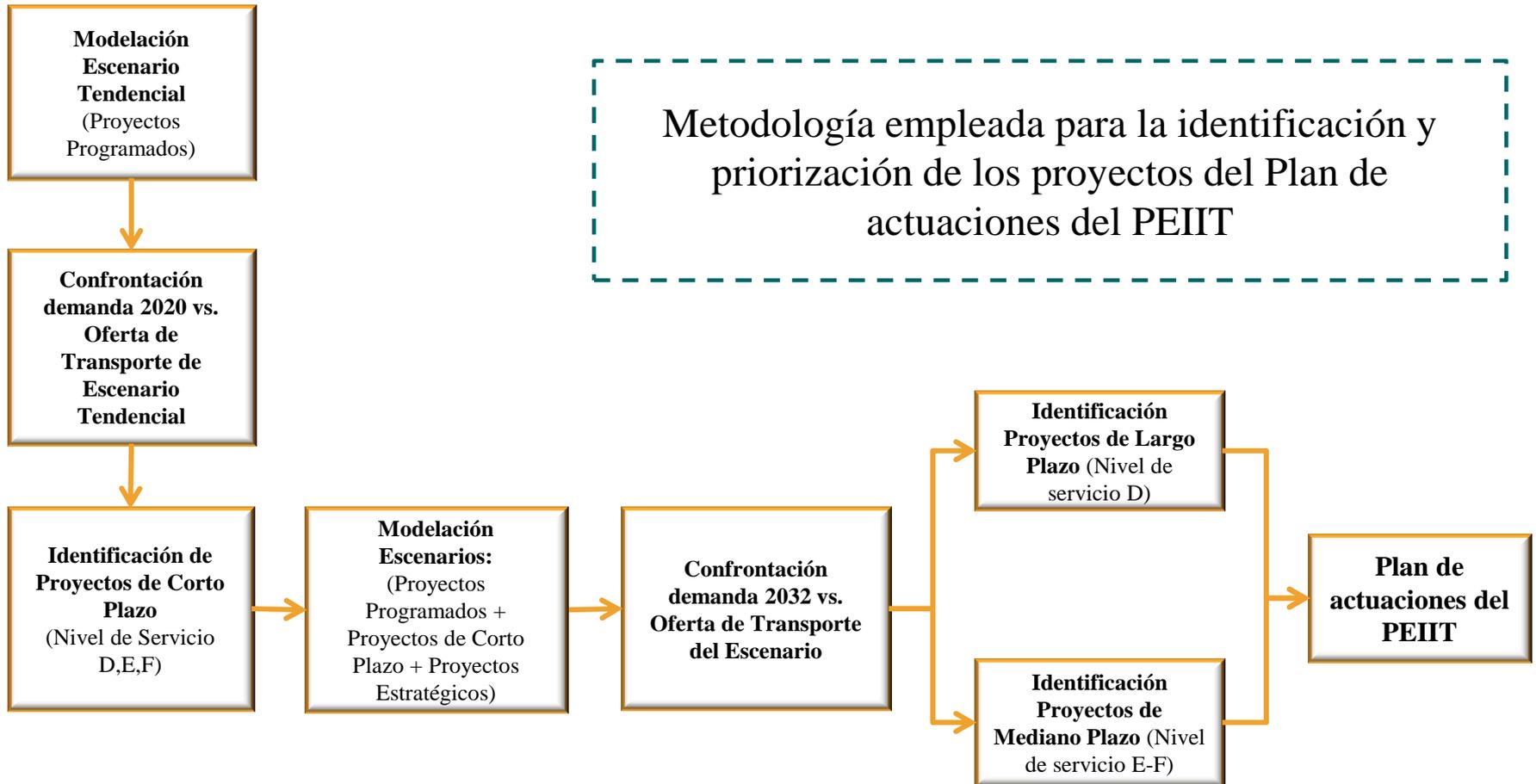
- Costos de Transporte por modo (Ton/km)
- Tiempos de viaje
- Costos de Transferencia
- Costos de Peaje
- Puntos de Intercambio Modal
- Volúmenes de cargas movilizadas por tipo de producto
- Carga promedio de vehículo (12,33 Ton/Veh)

Se ha adoptado como hipótesis de referencia que el 95% de la carga de hidrocarburos se han de transportar a través de oleoductos



Análisis oferta y demanda Tren del catatumbo 2032
escenario de intermodalidad intensa
(Ton)

METODOLOGÍA GENERAL PARA LA ESTRUCTURACIÓN DE LAS ACTUACIONES DEL PEIT



Metodología General

El modelo ha sido realizado en EMME 3; y se basa en determinar el comportamiento de la demanda (4 etapas)

G/A

Determina el número total de toneladas generadas y atraídas en cada zona de transporte

Distribución

Determina las relaciones origen y destino de las cargas

Reparto Modal

Determina la distribución de las cargas entre los diferentes modos

Asignación

Determina la carga total soportada en cada uno de los tramos de la red según modos

FORMULACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURA INTERMODAL

RESULTADOS

PROYECTOS ESTRATÉGICOS

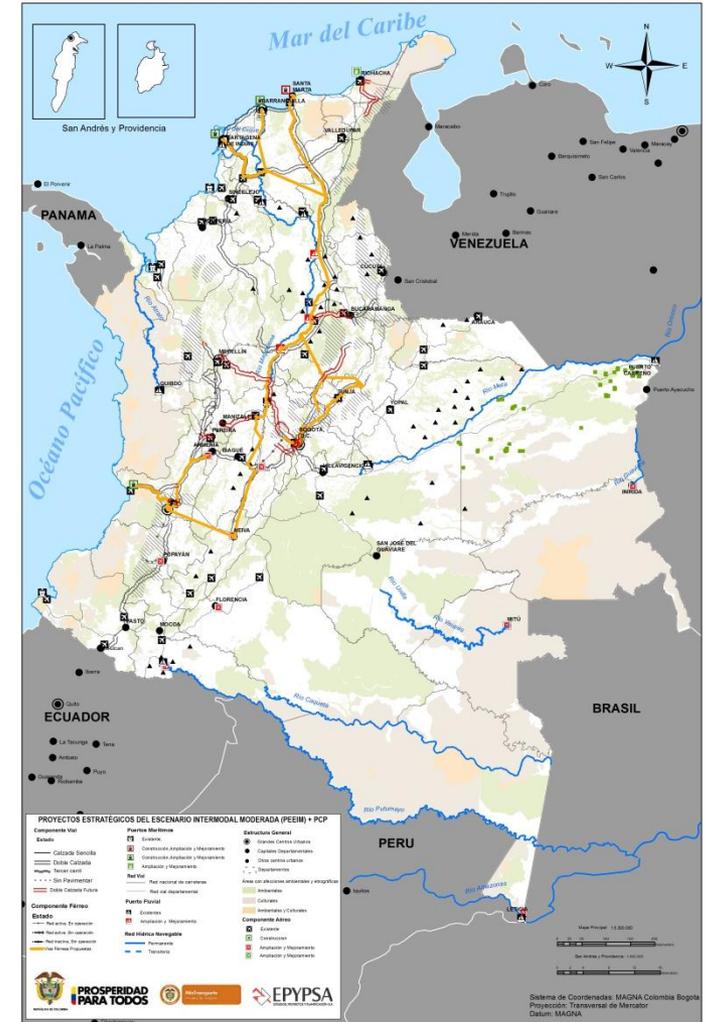
- Darán respuestas a los grandes flujos de cargas a nivel nacional

PROYECTOS REGIONALES

- Mejorarán la conectividad a nivel regional, favoreciendo la cohesión socio-territorial interna e inter-regional

ESCENARIO TENDENCIAL

MODO CARRETERO	
Corto Plazo (2014 – 2022)	Tramo vial entre Puerto Triunfo y Santuario. Construcción de la segunda calzada
	Tramo vial entre Facatativá y Villeta. Construcción de la segunda calzada
	Salidas Norte y Occidente de Bogotá. Construcción de la segunda calzada
	Tramo vial entre Villanueva y Cuestecitas. Construcción de la segunda calzada
	Tramo vial entre Santafé de Antioquia y Cañasgordas. Construcción de la segunda calzada
	Tramo vial entre Barrancabermeja y Bucaramanga. Construcción de la segunda calzada
	Tramo vial entre Manizales y Mariquita. Construcción de la segunda calzada
	Tramo vial entre Villeta y Puerto Salgar. Construcción de la segunda calzada
	Tramo vial entre Medellín y Santuario. Construcción de la segunda calzada
	Vía perimetral de Occidente de Bogotá. Construcción vía nueva
Vía Bogotá – Fusagasugá. Construcción segunda calzada	
Medio – Largo Plazo (2022 – 2030)	Vía Bogotá – Fusagasugá. Construcción tercera calzada
	Tramo vial entre Barrancabermeja y Bucaramanga. Construcción de la tercera calzada
	Tramo vial entre Pereira y Cerritos Construcción de la segunda calzada
Tramo vial entre Bogotá y Medellín Construcción de la tercera calzada	

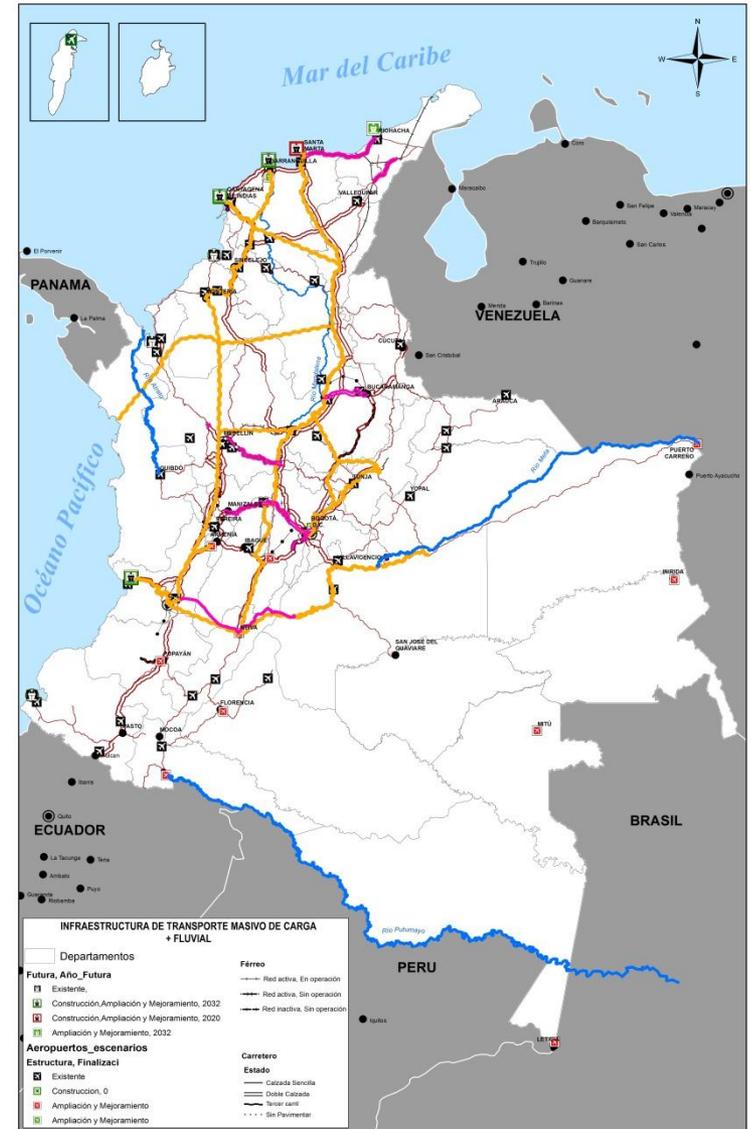


ESCENARIO INTERMODAL



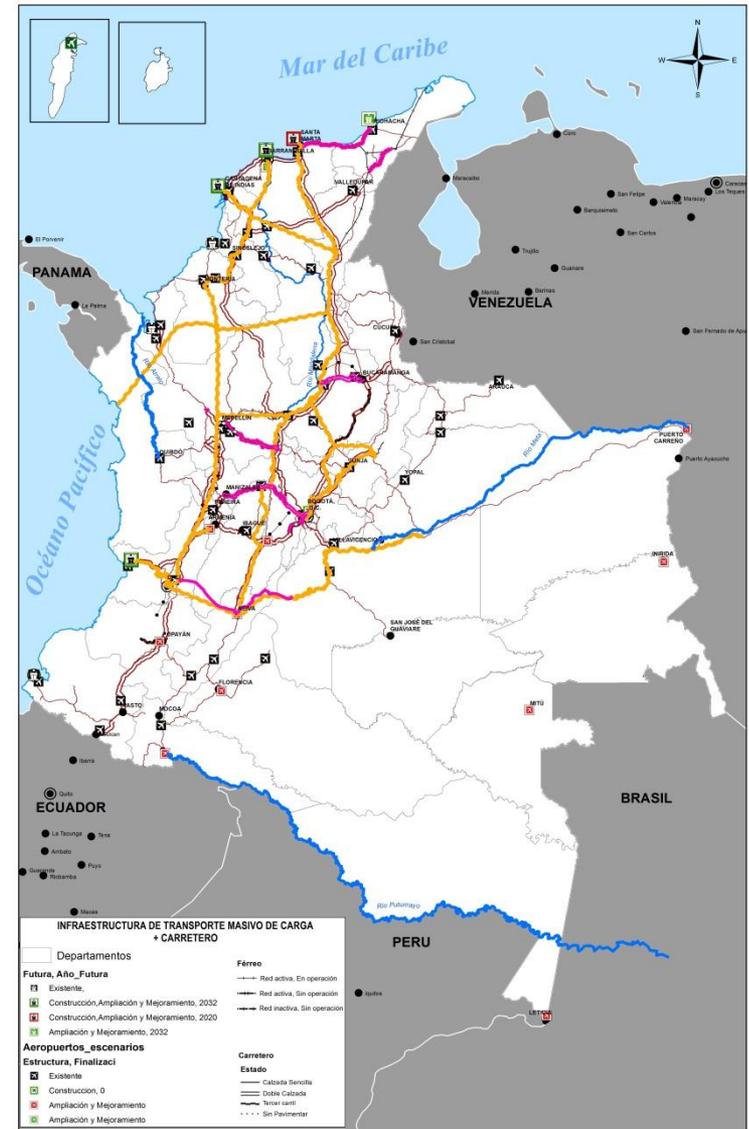
ETAPA 2: Formulación del Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura de Transporte

	MODO FÉRREO	MODO FLUVIAL
Corto Plazo (2014 – 2022)	Tren del Carare. Esta línea conectará los municipios de Belencito, Barbosa y la Vizcaina	Río Magdalena
	Sistema Ferroviario Central. <ul style="list-style-type: none"> Mejoramiento en trocha estándar del tramo entre Bogotá, Belencito, Puerto Salgar, Chiriguana y Santa Marta. 	
	Red Férrea del Pacífico. Rehabilitación en trocha estándar.	
	Sistema Ferroviario Central. <ul style="list-style-type: none"> Construcción línea férrea entre Chiriguana, Cartagena y Barranquilla. 	
Medio – Largo Plazo (2022 – 2030)	Sistema Ferroviario Central. <ul style="list-style-type: none"> Mejoramiento Neiva – Puerto Salgar 	Río Meta. Navegabilidad del río
	Línea Férrea Carare – Medellín. Conexión férrea entre Bogotá, Carare y Medellín.	
	Conexión Férrea entre Cali y Neiva. Construcción de la conexión férrea entre estas ciudades.	
	Conexión Férrea Neiva – Puerto Gaitán. Construcción de la conexión férrea entre Neiva, Villavicencio y Puerto Carreño.	
	Conexión Férrea entre Cupica y Capulco. Construcción de la conexión férrea entre las localidades de Cupica, Caucasia y Capulco.	
	Tren Bioceánico del Cauca. Construcción de la conexión férrea entre los municipios de Buenaventura, Cali, Medellín, Cartagena y Barranquilla.	Río Atrato. Navegabilidad del río
		Río Putumayo. Navegabilidad del río



ETAPA 2: Formulación del Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura de Transporte

MODO CARRETERO	
Corto Plazo (2014 – 2022)	Vía perimetral de Occidente de Bogotá. Construcción de vía nueva que conecte las cinco salidas de Bogotá
	Tramo vial entre Facatativá y Villeta Construcción de la segunda calzada
	Tramo vial entre Villeta y Honda. Construcción de la segunda calzada
	Tramo vial entre Manizales y Mariquita. Construcción de la segunda calzada
	Tramo vial entre Puerto Triunfo y Santuario. Construcción de la segunda calzada
	Tramo vial entre Medellín y Santuario. Construcción de tercer carril por calzada
	Tramo vial entre Santafé de Antioquia y Cañasgordas. Construcción de la segunda calzada
	Tramo vial entre Barrancabermeja y Bucaramanga. Construcción de la segunda calzada
Medio-Largo Plazo (2022 – 2030)	Tramo vial entre Villanueva y Cuestecitas. Construcción de la segunda calzada
	Tramo vial entre Mulalo y La Uribe Construcción del tramo vial
	Vía Bogotá – Fusagasugá. Ampliación a tercer carril de la doble calzada
	Tramo vial entre Santa Marta y Riohacha. Ampliación a doble calzada



ZONAS LOGÍSTICAS CONPES No.3547



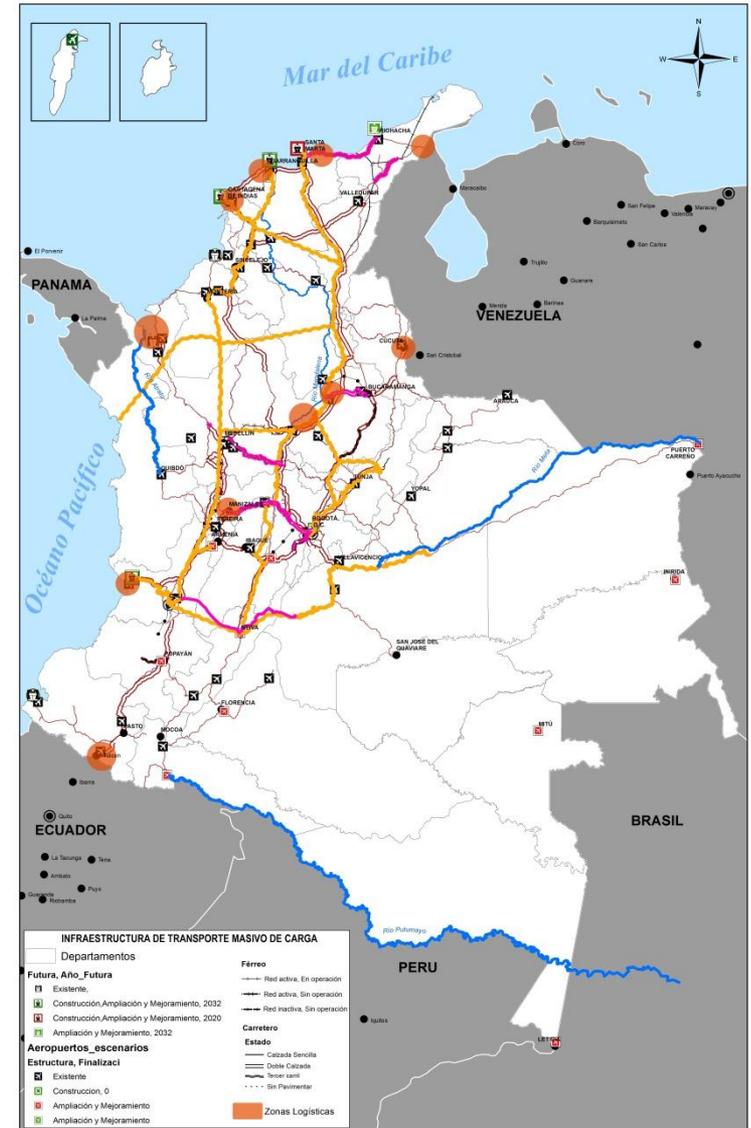
MinTransporte
Ministerio de Transporte

*Plan Estratégico de Infraestructura Intermodal de
Transporte*



ETAPA 2: Formulación del Plan Estratégico Intermodal de Infraestructura de Transporte

ZONAS LOGÍSTICAS CONPES 3547
Área logística apoyo de frontera de Ipiales
Área de Actividad Logística Portuaria (ZAL) de Buenaventura
Área logística de consolidación de cargas en Manizales
Área de Actividad Logística Portuaria (ZAL) de Turbo
Plataforma Multimodal de Puerto Berrío
Plataforma Multimodal de Barrancabermeja
Área logística de apoyo de frontera de Cúcuta
Área de Actividad Logística Portuaria (ZAL) de Cartagena
Área de Actividad Logística Portuaria (ZAL) de Barranquilla
Área de Actividad Logística Portuaria (ZAL) de Santa. Marta
Área logística de apoyo de frontera de Maicao



NUEVAS ZONAS LOGÍSTICAS PLANTEADAS POR EL PEIT

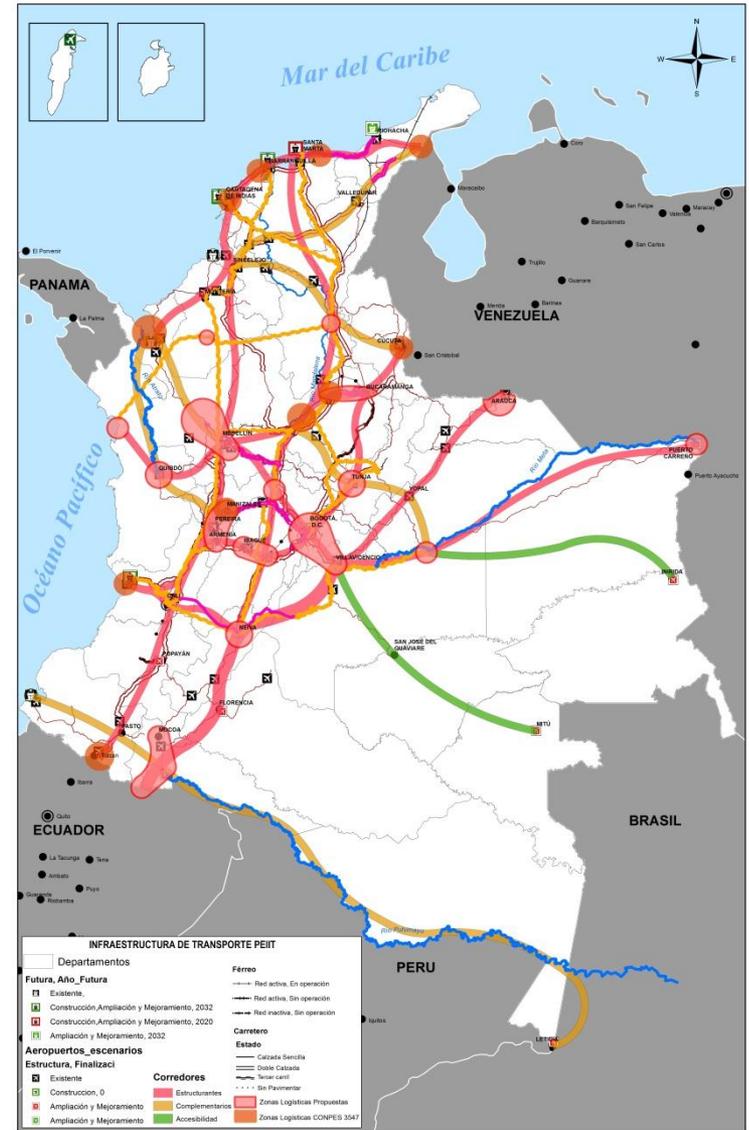


MinTransporte
Ministerio de Transporte

*Socialización Regional del Plan Estratégico de
Infraestructura Intermodal de Transporte*



INFRAESTRUCTURA INTERMODAL DE TRANSPORTE PEIT + ZONAS LOGÍSTICAS



COSTOS DE INVERSIÓN Y AHORROS DE TRANSPORTE DEL PEIT

COSTOS DE INVERSIÓN

ESCENARIO	INVERSIÓN APROXIMADA*	INVERSIÓN PROMEDIO ANUAL (2022-2030)
Tendencial	\$16,82 Billones	Aprox. 2,25 Billones
Intermodal	\$34,59 Billones	Aprox. 4,38 Billones

El escenario intermodal generaría un ahorro global de costos de transporte de entre un 20 - 25% anual

* Sin incluir Proyectos Programados por el Gobierno Nacional



PROYECTOS ESTRATÉGICOS PARA LA INTEGRACIÓN Y LA COHESIÓN SOCIO – TERRITORIAL

*Incluye solo actuaciones en los modos fluviales y marítimos.



MinTransporte
Ministerio de Transporte

*Plan Estratégico de Infraestructura Intermodal de
Transporte*



PROYECTOS ESTRATÉGICOS PARA LA INTEGRACIÓN Y LA COHESIÓN SOCIO – TERRITORIAL



*Incluye solo actuaciones en los modos fluviales y marítimos.



PROYECTOS REGIONALES

Región Orinoquía

Los proyectos identificados, de carácter nacional y regional, pretenden primeramente abarcar zonas con potencial de carga intermodal que a la vez conecten dentro de los corredores logísticos, los centros poblados de producción y consumo, con los nodos de transferencia de carga intermodal. También se buscó que estos proyectos contengan un sentido social de la inversión, para aquellas regiones marginadas y hoy desarticuladas con la nueva economía y la realidad nacional.

Proyectos Fluviales

- Río Meta
 - Mejoramiento de la navegabilidad
 - Construcción muelle en La Poyata
 - Acondicionamiento portuario de Puerto Carreño
- Río Cusiana
 - Estudio de navegabilidad
 - Mantenimiento de canal navegable
 - Mejoramiento portuario Maní
- Río Pauto
 - Estudio de navegabilidad
 - Mantenimiento de canal navegable
 - Mejoramiento portuario Trinidad
- Río Casanare
 - Estudio de navegabilidad
 - Mantenimiento de canal navegable
 - Mejoramiento portuario Puerto rodón
 - Mejoramiento portuario Cravo Rondón
- Puerto Nariño
 - Mejoramiento Poro portuario
- Mitú
 - Mejoramiento portuario
- Puerto Inírida
 - Mejoramiento portuario

Proyectos Aéreos

- Aeropuerto Puerto Gaitán
 - Proyecto Estratégico – Mejoramiento y ampliación
- Aeropuerto de Yopal
 - Proyecto Estratégico – Mejoramiento y ampliación
- Aeropuerto de Villavicencio
 - Proyecto de Corto Plazo – Mejoramiento y Ampliación
- Aeropuerto de Puerto Carreño
 - Proyecto de Mediano Plazo – Mejoramiento y Ampliación

PROYECTOS REGIONALES

Región Amazonía

Proyectos Fluviales

- Río Putumayo
 - Rehabilitación canal navegable
- Río Caquetá
 - Rehabilitación canal navegable
 - Actualización Estudio de navegabilidad
- Río Guaviare
 - Mantenimiento canal navegable
 - Estudio de navegabilidad
 - Mejoramiento portuario San José del Guaviare
- Caño Unilla
 - Mantenimiento canal navegable
 - Mejoramiento portuario Calamar
- Río Caguán
 - Mantenimiento canal navegable
 - Estudio de navegabilidad
- Puerto Asís
 - Muelle intermodal
- Leguízamo
 - Mejoramiento portuario
- Leticia
 - Obras de encauzamiento canal navegable

Proyectos Aéreos

- Aeropuerto de Mitú
 - Proyecto de Corto Plazo – Mejoramiento y ampliación
- Aeropuerto de Puerto Inírida
 - Proyecto de Mediano Plazo – Mejoramiento y ampliación
- Aeropuerto de Florencia
 - Proyecto de Largo Plazo – Mejoramiento y ampliación

Región Costa Pacífico Central

Proyectos Fluviales

- Río Calima
 - Mantenimiento canal navegable
- Río San Juan
 - Mantenimiento navegable
- Palestina
 - Muelle nuevo
- San Isidro
 - Muelle nuevo

Proyectos Portuarios

- Sociedad Portuaria de Buenaventura
 - Estudio de demanda y dragado de profundización
 - Dragado de mantenimiento

PROYECTOS REGIONALES

Región Pacífico Sur

Proyectos Fluviales

- Tumaco
 - Mejoramiento portuario
- El Charco
 - Mejoramiento portuario
- Timbiquí
 - Mejoramiento portuario
- Mosquera
 - Mejoramiento portuario
- Iscuandá
 - Mejoramiento portuario
- La Tola
 - Mejoramiento portuario
- Satinga
 - Muelle nuevo
- Telembi
 - Mantenimiento muelle y escalinatas caseríos
- Barbacoas
 - Adecuación portuaria

Proyectos Portuarios

- Tumaco
 - Dragado de mantenimiento

Proyectos Aéreos

- Aeropuerto de Ipiales
 - Proyecto de Mediano Plazo – Mejoramiento y Ampliación

Región Pacífico Norte

Proyectos Fluviales

- Río Atrato
 - Mantenimiento canal navegable
- Río San Juan
 - Mantenimiento canal navegable
- Río Baudó
 - Mantenimiento canal navegable
 - Estudio de navegabilidad
- Muelle nuevo en Quibdó
- Muelle nuevo en Ríosucio
- Muelle nuevo Pizarro

Proyectos Portuarios

- Nuevo Puerto
 - Estudio, diseño y construcción del nuevo puerto

Proyectos Aéreos

- Aeropuerto de Nuquí
 - Proyectos de Corto Plazo – Mejoramiento y ampliación

Región Costa Caribe Suroccidental

Proyectos Fluviales

- Río Sinú
 - Mantenimiento y señalización
- Lorica
 - Mantenimiento portuario
- Río San Jorge
 - Mantenimiento y señalización

PROYECTOS REGIONALES

Región Costa Caribe Central

Proyectos Fluviales

- El Banco
 - Reparación muelle
- Magangué
 - Adecuación portuaria
- Brazo de la Mojana
 - Mantenimiento y señalización
- Brazo de Mompox
 - Mantenimiento del canal navegable
- Brazo de Morales
 - Mantenimiento del canal navegable

Proyectos Marítimos

- Barranquilla
 - Dragado de mantenimiento
- Cartagena
 - Dragado del nuevo canal de Varadero

Región Antioquia

Proyectos Fluviales

- Río Cauca
 - Mantenimiento, detronque, limpieza, señalización
- Nechí
 - Mejoramiento portuario
- Guaranda
 - Mejoramiento portuario
- Achi
 - Mejoramiento portuario

Proyectos Portuarios

- Turbo
 - Mejoramiento portuario
- Dragado de mantenimiento del canal de acceso

Proyectos Aéreos

- Aeropuerto de Cauca
 - Proyecto de Mediano Plazo – Mejoramiento y Ampliación
- Aeropuerto de Tolú
 - Proyecto de Mediano Plazo – Mejoramiento y Ampliación
- Aeropuerto de Carepa
 - Proyecto de Largo Plazo – Mejoramiento y ampliación

Región Tolima Grande

Proyectos Aéreos

- Aeropuerto de Ibagué
 - Proyecto de Corto Plazo – Mejoramiento y ampliación

PROYECTOS REGIONALES

Región Altiplano

Proyectos Aéreos

- Aeropuerto Alternativo en Bogotá
 - Proyecto de Corto Plazo – Proyecto de Construcción
- Aeropuerto de Girardot
 - Proyecto de Largo Plazo – Mejoramiento y ampliación
- Aeropuerto de Guaymaral
 - Proyecto de Largo Plazo – Mejoramiento y ampliación

Región Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina

Proyectos Portuarios

- San Andrés
 - Profundización del canal de acceso
 - Mantenimiento del canal de acceso
- Providencia
 - Profundización del canal de acceso
 - Mantenimiento del canal de acceso

ACTUACIONES IMPORTANTES PARA AVANZAR A CORTO PLAZO EN LA CONCRECIÓN Y DESARROLLO DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTE Y DEL PEIT

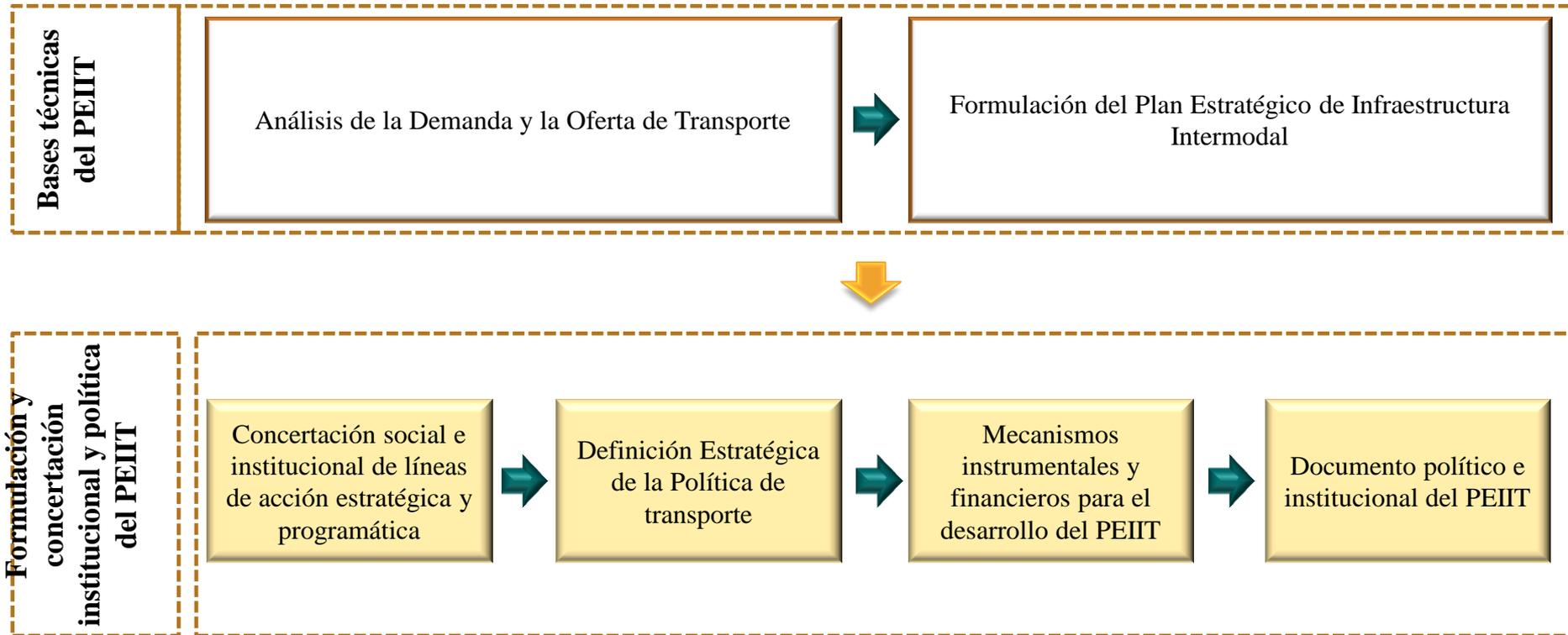


MinTransporte
Ministerio de Transporte

*Plan Estratégico de Infraestructura Intermodal de
Transporte*



EL PEIT COMO DOCUMENTO TÉCNICO Y COMO PROCESO Y DOCUMENTO POLÍTICO – INSTITUCIONAL



CONCERTACIÓN SOCIAL DEL PEIT

• Talleres de socialización en 8 ciudades capitales:

- Bogotá
- Villavicencio
- Cali
- Medellín
- Santamarta
- Bucaramanga
- Ibagué

• Proceso culmina en Dic/13



ACTUACIONES IMPORTANTES PARA AVANZAR A CORTO PLAZO EN LA CONCRECIÓN Y DESARROLLO DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTE Y DEL PEIT

I. Profundizar en el desarrollo de la Política de Transporte.

II. Convertir los documentos técnicos del PEIT en documentos institucionales expresivos de la concreción territorial de la Política de Transporte.

III. Evaluar y viabilizar el esfuerzo económico-financiero, público y privado, necesario para el pleno desarrollo de la Política de Transporte y del PEIT.

IV. Generar y habilitar el Sistema de Información Territorial sobre las Infraestructuras de Transportes (SITIT), y los procedimientos de evaluación estratégica de los mismos que sean eficientes para facilitar y armonizar la participación de las instituciones y agentes involucrados en el desarrollo del sector.



I. PROFUNDIZAR EN EL DESARROLLO DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTE.

*El mercado hasta dónde sea posible, El Estado hasta dónde sea necesario
(Presidente Santos)*

Políticas activas:

- Objetivos de superación de los déficits históricos y de satisfacción de necesidades futuras en materia de infraestructuras y servicios de transportes.
- Incremento del esfuerzo inversor nacional a tal fin.
- Concreción de marcos reguladores para facilitar la participación de la inversión privada en el financiamiento y operación de las infraestructuras y sistemas de transportes.

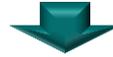
Políticas pendientes de concretar:

- **Consideración e incorporación progresiva de las externalidades del transporte (territoriales, sociales, ambientales, económicas y fiscales) en los procesos de formación de precios y en la toma de decisiones**, a fines de mejorar el funcionamiento del mercado de transportes y de precisar las estimaciones de rentabilidad económica (social) de las inversiones en el sector.
- **Habilitar recursos y procedimientos de evaluación y decisión para abordar el desarrollo de actuaciones que sólo pueden considerarse en perspectiva social y temporal de largo y muy largo plazo con importante utilización de recursos públicos**, determinantes para el desarrollo de los modos férreo y fluvial, y, por tanto, para alcanzar los objetivos de intermodalidad y sostenibilidad del sistema.



II. DOCUMENTOS INSTITUCIONALES DEL PEIIT

Convertir los documentos técnicos del PEIIT en documentos institucionales expresivos de la concreción territorial de la política de transporte.



Avanzar a tal fin en el proceso de socialización y participación institucional del PEIIT en instancias públicas y privadas, a nivel nacional y regional/departamental

1. Formalización de documentos de divulgación y participación.

2. Presentación del proceso de participación a nivel nacional por las autoridades nacionales competentes (Ministerio, Agencias), con convocatoria a ministerios concernidos por el Plan y a gremiales.

3. Explicitación de temporalidad y procedimientos en el proceso de participación.

4. Presentación del Informe de Participación y de propuestas de ajustes y concreción en la documentación y determinaciones del PEIIT.

5. Formalización y presentación del PEIIT como documento institucional.



III. ESFUERZO ECONÓMICO – FINANCIERO, PÚBLICO Y PRIVADO, DEL PEIT

Evaluar y viabilizar el esfuerzo económico-financiero, público y privado, necesario para el pleno desarrollo de la política de transporte y del PEIT.

1. Concretar metodologías y evaluar en atención a criterios e indicadores que faciliten el análisis multicriterio y multidimensional del interés y de la rentabilidad privada y social de las actuaciones del PEIT.

i. Evaluación de rentabilidad financiera

ii. Evaluación de rentabilidad social

iii. Evaluación previa de impactos ambientales y sobre la sostenibilidad

iii. Evaluación previa de impactos sobre el desarrollo socio-territorial.

2. Análisis de experiencias comparadas a nivel internacional para viabilizar el desarrollo de proyectos multimodales de alta rentabilidad e interés social y de baja rentabilidad económico-financiera.

i. Europa

ii. Brasil



IV. SISTEMA DE INFORMACIÓN TERRITORIAL SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES (SITIT) Y LOS PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN ESTRATÉGICA

1. Generar el sistema de Información Territorial sobre las Infraestructuras de Transportes, a partir del Sistema de Información Territorial del PEIIT, y de la información disponible en el Ministerio y demás instituciones suministradoras de información cartográfica y alfanumérica

2. Habilitar y regular su acceso y utilización a través de la WEB del Ministerio.

3. Habilitar y regular el acceso y utilización del modelo de transporte elaborado como base para la realización del PEIIT

4. Establecer metodología y proceso de Evaluación Previa de Actuaciones en Transportes por parte de instituciones y promotores a partir de la información del SITIT y del modelo de transportes.



FIN



MinTransporte
Ministerio de Transporte

*Plan Estratégico de Infraestructura Intermodal de
Transporte*



CONVENIO DE COOPERACIÓN -MINISTERIO DE TRANSPORTE-FINANCIERA DE DESARROLLO NACIONAL

***METODOLOGÍAS QUE PERMITAN LA PRIORIZACIÓN DE
PROYECTOS A SER DESARROLLADOS EN EL SECTOR
TRANSPORTE***

DICIEMBRE DE 2013



MinTransporte
Ministerio de Transporte

*Metodologías para la priorización de proyectos a ser
desarrollados en el sector transporte*



Convenio de Cooperación FDN – MT

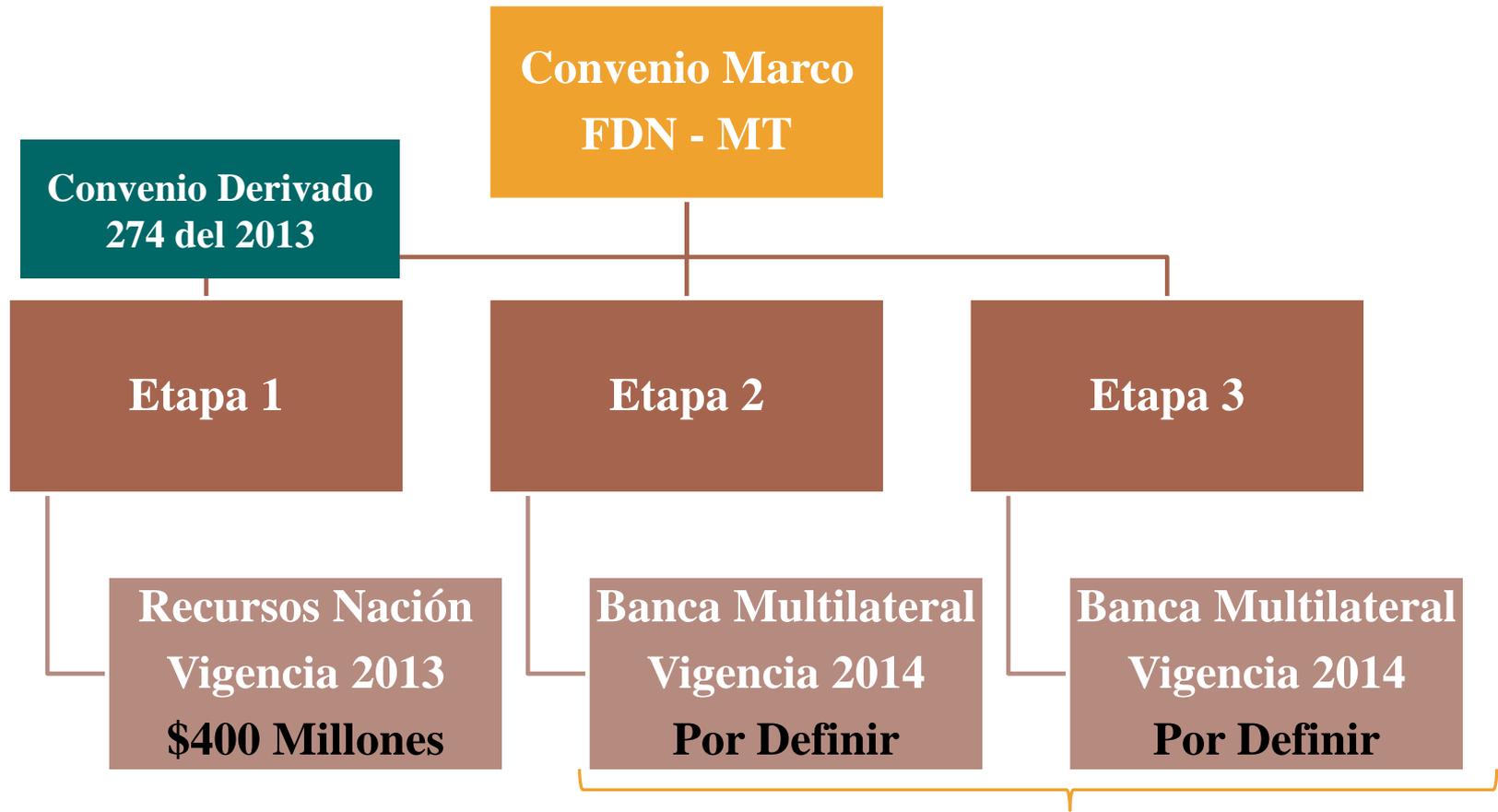
Objeto: Aunar esfuerzos para desarrollar:

- a) Metodologías que permitan la realización de un análisis socio-económico, de elegibilidad, presupuestal e institucional con el objeto de priorizar los proyectos más relevantes a ser desarrollados en el sector transporte, y aplicarlas a las necesidades previamente identificadas, y
- b) Apoyar en la elaboración de estudios y documentos previos a la estructuración de los proyectos más relevantes a ser desarrollados en el Sector Transporte.

PLAZO : Diciembre/2014.



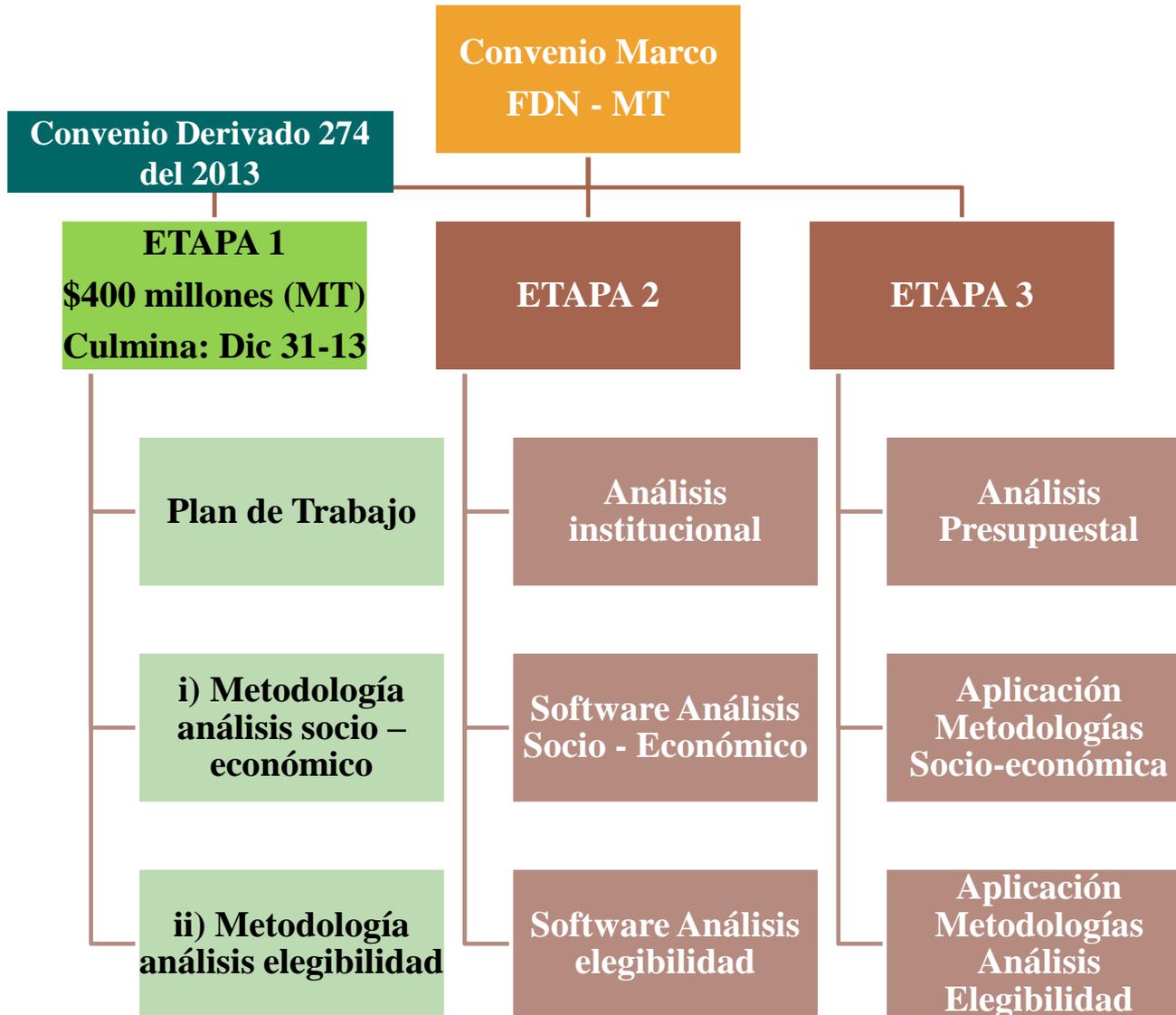
FINANCIACIÓN DEL CONVENIO MARCO



FDN y MT iniciaron la búsqueda de recursos con el BID para financiar las Etapas 2 y 3. Actualmente se está revisando una propuesta preeliminar a ser presentada al BID.



ETAPAS Y ALCANCES DEL CONVENIO MARCO



RESULTADO FINAL ESPERADO DEL CONVENIO MARCO

- Producir un **banco de proyectos sectorial** con evaluación socio-económica de los proyectos, análisis preliminar de la modalidad de ejecución más eficiente y análisis presupuestal, que informe y consolide los planes maestros y demás documentos de política sectorial existentes, para que sirva de insumo a los nuevos Planes de Desarrollo que se pretendan ejecutar
- El banco de proyectos presentará la relevancia estratégica, económica y financiera de cada proyecto, sus características, indicadores críticos, fuentes y términos de financiamiento, justificación de la modalidad de ejecución, y tiempos de implementación de los mismos.
- El **banco de proyectos** será un insumo fundamental para la construcción de un **Plan Maestro en Infraestructura con visión 2032, que deberá materializarse a partir del próximo Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018**

