



MINTRANSPORTE

**MEMORIAS AL CONGRESO
2014-2015**

NATALIA ABELLO VIVES
MINISTRA DE TRANSPORTE

Bogotá, Agosto de 2015

MINISTERIO DE TRANSPORTE
Natalia Abello Vives
Ministra

Iván Martínez Ibarra
Viceministro de Infraestructura

Enrique José Nates Guerra
Viceministro de Transporte

Pío Adolfo Barcena Villarreal
Secretario General

Ayda Lucy Ospina Arias
Directora de Transporte y Tránsito

Carlos Alberto Sarabia Mancini
Director de Infraestructura

Claudia Milena Salcedo Acero
Jefe Oficina Asesora de Planeación

Lucas Rodríguez Gómez
Jefe Oficina de Regulación Económica

Daniel Antonio Hinestrosa Grisales
Jefe Oficina Asesora Jurídica

Juan Fernando Palacio Ortiz
Jefe Oficina de Control Interno

ENTIDADES ADSCRITAS

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS
Carlos Alberto García Montes
Director General

UNIDAD ESPECIAL ADMINISTRATIVA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL
Gustavo Alberto Lenis Steffens
Director General

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI
Luis Fernando Andrade Moreno
Presidente

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE – SUPERTRANSPORTE
Javier Antonio Jaramillo Ramirez
Superintendente

Contenido

1.	<i>PRESUPUESTO</i>	6
2.	<i>COMPETITIVIDAD E INFRAESTRUCTURA ESTRATÉGICA</i>	7
2.1.	Infraestructura	7
2.1.1.	Proveer la infraestructura y servicios de logística y transporte para la integración territorial	8
2.1.2.	Infraestructura para la transformación del campo y la consolidación de la paz.....	14
2.1.3.	Pacto por la transparencia	15
2.1.4.	Transporte público de calidad como eje estructurador de la movilidad.....	16
2.1.5.	Seguridad vial	21
2.1.6.	Logística para la competitividad.....	23
3.	<i>DESARROLLO DE POLÍTICAS Y ESTUDIOS EN INFRAESTRUCTURA</i>	24
3.1.	Formulación de políticas de infraestructura de transporte	25
3.2.	Desarrollo de políticas de infraestructura de transporte intermodal	28
3.3.	Asesoría en la formulación y financiación de proyectos	46
3.4.	Acciones transversales	54
3.5.	Propuesta de indicadores para el Sector Transporte en Colombia	55
3.6.	Seguimiento a proyectos de interés nacional y estratégicos PINES	57
4.	<i>CONTROL, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA</i>	60
4.1.	Fortalecimiento institucional y posicionamiento	60
4.2.	Regionalización	61
4.3.	Consolidación tecnológica y de los sistemas de vigilancia	61
4.4.	Eficiencia en el proceso de vigilancia	62

Honorables Senadores y Representantes,

En cumplimiento del artículo 208 de la Constitución Política de Colombia, procedo a presentar a los miembros del Congreso Nacional de la República el informe sobre las principales gestiones adelantadas por el Ministerio de Transporte y sus Entidades adscritas, correspondiente al período comprendido entre julio de 2014 y junio de 2015, de acuerdo con los objetivos contemplados en el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, “Todos por un Nuevo País: Paz, Equidad, Educación”.

La infraestructura y competitividad estratégica son necesarias para fomentar el crecimiento, el desarrollo humano y la integración y conectividad entre los territorios y la nación. Con nuestras entidades adscritas estamos haciendo grandes esfuerzos para que Colombia tenga el transporte y la infraestructura que requiere, adelantando obras y acciones estratégicas para la competitividad del país, a nivel de aeropuertos, carreteras, ferrocarriles y transporte marítimo y fluvial.

El compromiso del Gobierno con la infraestructura del país se materializa con inversiones y obras. Este Gobierno triplicó la inversión, pasando de un promedio anual de \$2.2 billones en el periodo 2002 - 2010, a un promedio aproximado de \$7 billones entre 2011 y 2014. Además, la ejecución pasó del 49% en el 2002 al 89% en el 2014.

Finalmente, quiero destacar el apoyo de todos y cada uno de los miembros del Congreso Nacional de la República, que ha sido fundamental para el ejercicio de mi labor.

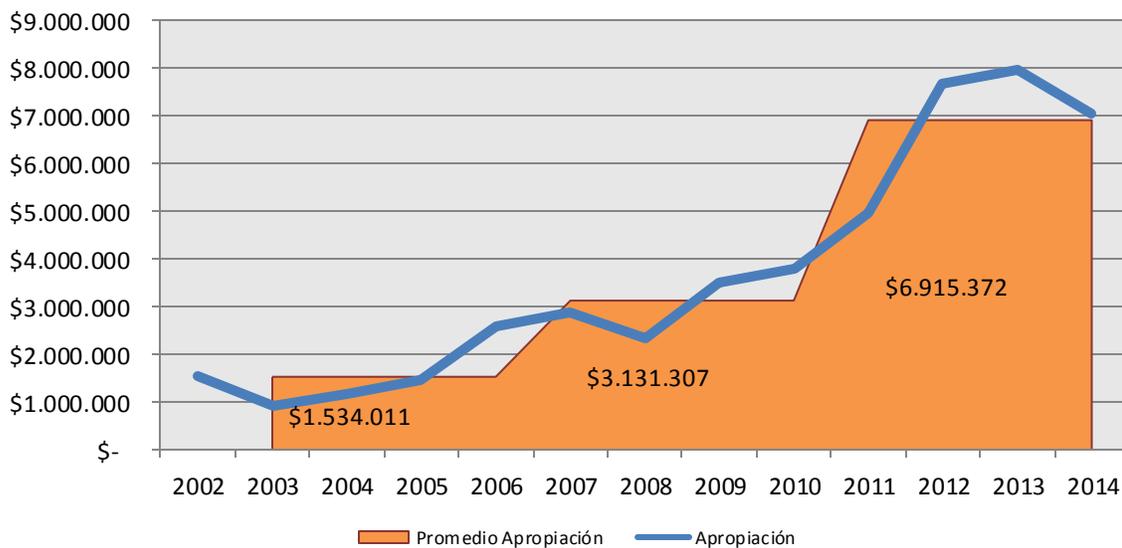
NATALIA ABELLO VIVES

Ministra de Transporte

1. PRESUPUESTO

El presupuesto de inversión del Sector Transporte para la construcción de vías e infraestructura se ha destacado por su incremento, al pasar de \$3.8 billones en el 2010 a más de \$7 billones en el 2014 (Gráfico 1).

Gráfico 1 – Presupuesto de Inversión Sector Transporte – PGN

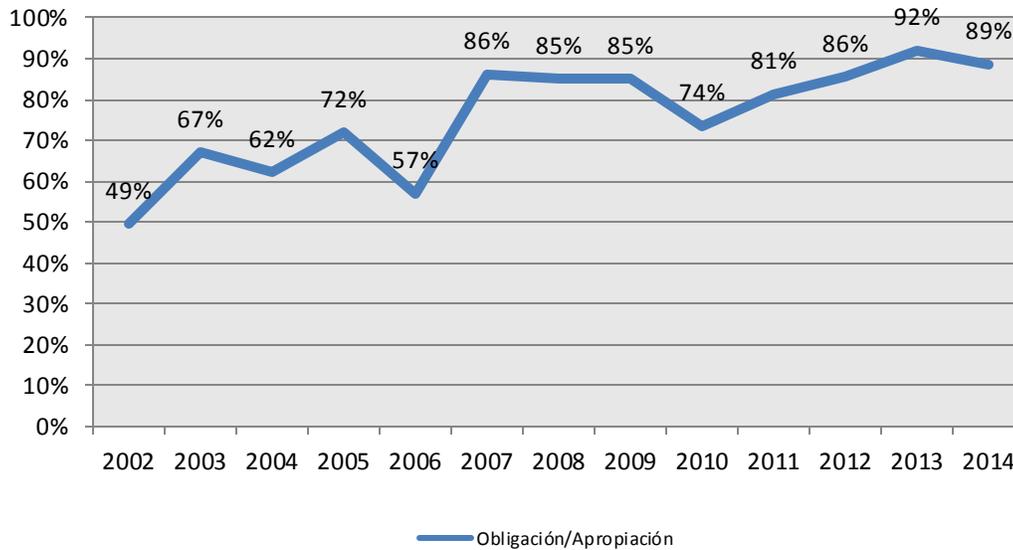


Fuente: MHCP
 Elaboración: Oficina Asesora de Planeación- Ministerio de Transporte

Adicionalmente, el Sector logró una mejor ejecución presupuestal, en el año 2010 la ejecución del presupuesto de inversión fue del 74%, mientras que en el 2014 alcanzó una ejecución del 89% (Gráfico 2).

Gráfico 2 – Ejecución Inversión PGN

Sector Transporte



Fuente: MHCP
 Elaboración: Oficina Asesora de Planeación - Ministerio de Transporte

2. COMPETITIVIDAD E INFRAESTRUCTURA ESTRATÉGICA

Este objetivo busca proveer la infraestructura y servicios de logística y transporte para la integración territorial. La competitividad es sinónimo de infraestructura de transporte de calidad y con la puesta en marcha del programa de concesiones 4G el país contará a diciembre de 2018 con más de 11.000 Km de red vial concesionada, de los cuales 5.103 Km corresponden al período 2015-2018; 1.283 Km de red férrea en operación, de los cuales 655 Km corresponden al período 2015-2018 y 66 aeropuertos regionales para la prosperidad, modernos y con adecuados niveles de servicio, de los cuales 34 aeropuertos corresponden a 2015-2018.

2.1. Infraestructura

2.1.1. Proveer la infraestructura y servicios de logística y transporte para la integración territorial

Consolidar la provisión de infraestructura de transporte y logística en el país sigue siendo la principal apuesta del Sector, aunado con las labores de mantenimiento y reparación de vías primarias y terciarias, la prestación de servicios para la movilización de carga y pasajeros y la garantía de seguridad en las vías.

Programa de concesiones 4G

La 4° Generación de Concesiones es el programa de infraestructura vial más grande de la historia del país que le permitirá desarrollarse aceleradamente y ser más competitivo para enfrentar los retos del comercio internacional. Consiste en más de 40 nuevas concesiones que cubren aproximadamente 7.000 km y representan una inversión alrededor de \$55 billones.

La vinculación del capital privado a este programa permitirá acelerar la inversión en carreteras concesionadas, pasando de niveles de \$3 billones anuales a \$8,5 billones al finalizar el cuatrienio.

Durante el cuatrienio 2015 -2018 la ANI a través de las concesiones y/o proyectos de APP espera llevar a cabo obras viales por \$24 billones. Permitirá la construcción de más de 1.200 km en doble calzada para llegar a un total de 3.500 km al final de ésta década.

Con el fin de mejorar la infraestructura de transporte en carreteras y ampliar la capacidad de la red vial nacional durante el periodo de julio de 2014- a julio 2015, a través de la ANI se construyeron 264.4 km de doble calzada, 44.12 km de calzada sencilla, 9 túneles, 49 puentes, se mejoraron y rehabilitaron 445.7 km de

vía, y se ha mantenido, operado y administrado más de 5.200 km de la red vial nacional.

Adicionalmente a través de este programa se construirán alrededor de 141 km de túneles y 150 km de viaductos.

La 4° Generación de Concesiones será una fuente de generación de empleo en el sector rural con el fin de entregar a los colombianos vías de primera calidad al final de esta década, llevando desarrollo y trabajo a 24 departamentos y generando más de 215.000 empleos directos y 144.000 empleos indirectos durante la etapa de construcción, reduciendo la tasa de desempleo en el largo plazo en 1%.

La 4° Generación de Concesiones generará un efecto multiplicador en la economía elevando el PIB en 1,5% durante los años de construcción y en el largo plazo producirá un crecimiento potencial en el PIB, pasando del 4,6% al 5,3%.

La primera ola de concesiones, que consta de 9 proyectos de APP fue adjudicada durante el año 2014 y representa un monto de inversión de aproximadamente \$11,6 billones. La segunda ola de la 4° Generación consta de 9 concesiones que representan aproximadamente 1.970 km y una inversión de aproximadamente \$11,8 billones.

La 4° Generación de Concesiones permitirá ahorros en tiempo de viaje de aproximadamente el 30% y ahorros en costo de operación vehicular de aproximadamente el 20%.

Red vial nacional no concesionada y programa de mantenimiento sostenible

La conectividad entre las regiones es un reto importante, 6.000 km de la red vial nacional estarán a cargo del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), quien a través de labores de mantenimiento deberá garantizar su transitabilidad y los niveles de servicio adecuados. Entre julio de 2014 y junio de 2015, se construyeron 8 km de segundas calzadas, 662 km de mantenimiento periódico, se construyeron 57 puentes en la red vial nacional primaria y de manera permanente se atienden 11.195 km con labores de mantenimiento rutinario. En el periodo de enero – junio de 2015 se han llevado a pavimento nuevo 35 km y 143 km han sido objeto de rehabilitación y mantenimiento.

Se continuará con programas como Corredores de Prosperidad a cargo del INVIAS, asimismo, se estructurará un programa de pavimentación que priorice los tramos necesarios para el cierre de brechas regionales. Y se impulsará el desarrollo de la red terciaria, a través de un trabajo en conjunto con las instituciones, promoviendo la utilización de la mano de obra local.

Se espera que en el año 2018, el 60% de la red vial nacional (concesionada y no concesionada) esté en buen estado. Para junio de 2015 este porcentaje se ubicó en el 50,93%.

Consolidación de corredores de transporte multimodal estratégicos

Con el fin de consolidar el transporte multimodal en Colombia y minimizar los costos en la operación de los servicios de transporte, se espera que los resultados en la provisión de infraestructura para los modos férreo, fluvial y aéreo incrementen las toneladas de carga transportada (sin carbón), que de enero a junio de 2015 registraron resultados de 0,98 millones de toneladas. Para diciembre de 2018 se espera alcanzar los 2,8 millones de toneladas de carga transportada.

Toneladas anuales de carga de comercio exterior transportada en puertos, a 30 de junio de 2015, fue de 84,4 millones.

Por el modo férreo para este primer semestre del año, se incrementó la carga movilizada (Sin Carbón) en un 66,4 % en comparación al primer semestre del 2014.

El 17 de marzo de 2015, se pusieron en marcha 4 locomotoras para la Red Férrea del Pacífico las cuales con su entrada en operación, mejorarán la capacidad de arrastre que permitirá transportar más carga mixta al Puerto de Buenaventura. El pasado 14 de julio de 2015 quedaron habilitados 209 km en condiciones de operación en la Red Férrea del Pacífico, quedando 380 km totales en condiciones de operación en este corredor.

Se espera desarrollar proyectos férreos sostenibles económicamente, a menor impacto ambiental y que contribuyan a disminuir los costos logísticos. En ese sentido, se espera que a diciembre de 2015, entren en operación 398 km de red férrea, para un total de 1.026 km en operación. Complementario a lo anterior, se ha recibido iniciativas privadas de los proyectos Corredor Dorada - Chiriguaná, Corredor Bogotá - Belencito y los trenes de cercanías en la región Bogotá – Cundinamarca, con el objetivo de ampliar su capacidad y garantizar la operación de carga y, a través de la participación de capital privado, se pondrán en marcha las iniciativas privadas de proyectos ferroviarios como: el Ferrocarril del Carare, La Tebaida - La Dorada (Túnel Cordillera Central), Chiriguaná - Dibulla y la variante férrea Buga - Loboguerrero, entre otros.

En cuanto al modo fluvial se está trabajando actualmente en la formulación del Plan Maestro Fluvial, con el que se espera garantizar la navegabilidad de las principales cuencas fluviales del país y potencializar el transporte de carga y

pasajeros. Resultado de este documento, se estructurará un plan de acción para recuperar la navegabilidad del Río Meta, con el fin de adecuar accesos viales, muelles de interés regional y nacional, así como obras en el canal navegable.

También, se adelantará un programa de intervenciones fluviales menores, que incluya la construcción, el mantenimiento y la operación de muelles y obras en la red fluvial del país. Adicionalmente, se realizarán dragados, adecuación y construcción de malecones y se conectarán estos muelles a la red vial. A diciembre de 2018, estarán terminadas seis obras de mantenimiento y profundización de los canales de acceso a los puertos. En el periodo julio de 2014 a junio de 2015 se construyeron 7 obras fluviales y 2 obras de mantenimiento y profundización de canales de acceso a los puertos marítimos.

En el mismo periodo, Cormagdalena, suscribió el 13 de septiembre de 2014 el Contrato de Asociación Público Privado APP-001-2014 cuyo objeto es la “Recuperación de la Navegabilidad del Río Magdalena” que comprende la realización de obras hidráulicas de encauzamiento en el tramo Puerto Salgar – Barrancabermeja (256 km) y actividades de dragado desde Puerto Salgar/La Dorada - Barranquilla (908 km) y la garantía de una navegación segura durante 24 horas del día. Las obras tienen una duración de 13,5 años por valor de \$2,5 billones. El 11 de diciembre de 2014 se firmó acta de Inicio del contrato en la Ciudad de La Dorada - Caldas.

Actualmente, el contrato se encuentra en ejecución, específicamente en la etapa de preconstrucción que tiene una duración de 18 meses contados a partir de la firma del acta de inicio.

En el mes de abril de 2015 se adjudicó la interventoría técnica, económica, financiera, jurídica, administrativa, operativa, de riesgos, medio ambiental y socio predial del contrato de APP, firmándose su acta de inicio el pasado 11 de mayo.

Sobre la actividad portuaria, se construyó el Terminal Fluvial de Andalucía con una inversión inicial de USD \$7 Millones, se estima que moverá 1.200 toneladas de carga y generará más de 1.600 empleos directos e indirectos en la región del Cesar.

De igual forma, en el mes de noviembre se suscribió contrato de concesión portuaria con Novo Porto ubicada en el Distrito de Barranquilla - Atlántico.

A principios de 2015 inició operaciones el Puerto Impala de la Multinacional Suiza Trafigura en el municipio de Barrancabermeja, con una inversión de USD \$117 millones, y una proyección en su primer año de operación temprana de 121.909 toneladas, se estima que movilice 2,3 millones de toneladas de carga.

Adicionalmente, la Corporación ha realizado inversiones principalmente en los siguientes programas:

- Ordenamiento y Manejo Integral de la Cuenca del Rio Grande de la Magdalena
- Navegación y Actividad Portuaria
- Medio Ambiente
- Inversiones Obligatorias Ley 161 de 1994
 1. Descontaminación ambiental Municipio de Barrancabermeja
 2. Centro de Investigación
- Protección de Tierras
- Fortalecimiento Institucional y Operativo

- Apoyo y Fomento al Desarrollo de la Infraestructura de Amoblamiento Urbano, Paisajístico y de Transporte de Pasajeros en el Río Magdalena
- Apoyo y Fomento a la Recreación Social.

En el modo aéreo, se espera finalizar la contratación de las concesiones para la modernización de los aeropuertos, Neiva Armenia y Popayán, concluir obras de ampliación del Aeropuerto de Cali, estructurar y continuar con el proyecto de El Dorado 2 que incluye la ampliación del Aeropuerto El Dorado en las terminales de carga, asimismo, mejorar la infraestructura aeroportuaria de Medellín, Cartagena, Bucaramanga, Santa Marta, Montería, Valledupar y Quibdó. Para lo cual se tiene previsto que a diciembre de 2015 tres aeropuertos hayan finalizado obras de construcción y ampliación y para el 2018 ocho aeropuertos (Leticia, Pasto, El Yopal, Ibagué, Santa Marta, Bucaramanga, Aguachica y Cúcuta) hayan terminado obras de construcción en torres de control, pistas y plataformas.

De igual forma, para el 2018 se espera finalizar 55 intervenciones en diferentes aeropuertos en mantenimiento de infraestructura aeroportuaria iguales o superiores a \$800 millones.

Entre enero y junio del 2015 por el modo aéreo se han movilizado 15´976.230 pasajeros.

2.1.2. Infraestructura para la transformación del campo y la consolidación de la paz

El mantenimiento y la construcción de las vías terciarias son las grandes apuestas del Sector Transporte para el desarrollo del campo y la consolidación de la paz. En el periodo julio – diciembre de 2014 se intervinieron 10.434 km de vías terciarias. El desarrollo de la infraestructura vial terciaria estará soportado en la ejecución de 500 km de placa huella. Entre enero y junio de 2015 se ha intervenido 89 km. Con

las intervenciones en la red terciaria, se fortalecerán las cadenas productivas agrarias al mejorar la posibilidad de comercialización de los pequeños productores rurales.

De forma complementaria para la conectividad de las zonas más apartadas del país, se tiene previsto un plan de adecuación y modernización de 34 aeródromos de impacto regional, los cuales en los últimos años han tenido resultados crecientes en referencia al movimiento de pasajeros.

2.1.3. Pacto por la transparencia

El propósito de firmar el pacto por la transparencia es ratificarle al país que en todos los niveles del gobierno: Nacional, Regional y Local, estamos comprometidos con una contratación de transporte con:

- PARTICIPACIÓN, es decir, que el máximo de actores sociales acompañen los procesos.
- PLURALIDAD, significa que la contratación en infraestructura de transporte tenga sitio para nuevos contratistas, es decir, que se desconcentren de unas pocas manos.
- COMPETITIVAD: nuestra responsabilidad como funcionarios es optimizar los recursos públicos, y para esto es indispensable que haya una mayor competencia.
- VISIBILIDAD: Mientras más detalles proporcionemos de cada proceso de contratación a la sociedad, dichos procesos serán más democráticos.

El desarrollo de esta política se apoya en los siguiente elementos y herramientas:

- Sala de Transparencia – Urna y Visibilidad 24Horas

- Publicidad de los procesos - páginas web
- Pliegos tipo Obra Pública
- Encuesta para medir la percepción de los proponentes con respecto a la contratación
- Socialización con el sector productivo como una Buena Practica contractual.
- Implementación requisitos de experiencia y criterios estandarizados

Firme Con Transparencia, que es el lema de nuestra POLÍTICA DE TRANSPARENCIA. Es al tiempo un mensaje de calidad y una invitación a la acción, que responde a nuestro deber con los ciudadanos.

2.1.4. Transporte público de calidad como eje estructurador de la movilidad

De conformidad con lo dispuesto en el documento CONPES 3368 de 2005 ‘Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo – Seguimiento’, al Ministerio de Transporte le corresponde el seguimiento a la ejecución de las obligaciones contractuales de los convenios de cofinanciación suscritos con las entidades territoriales para cofinanciar los proyectos de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, SITM, del país.

Además de ello, al Viceministerio de Transporte le corresponde realizar la coordinación y articulación con las entidades territoriales y del Gobierno Nacional para la planeación, ejecución y seguimiento de los sistemas de movilidad urbana, que sean cofinanciados por el Gobierno Nacional. En este sentido, se realizan reuniones de seguimiento con el Ente Gestor y las entidades involucradas con los proyectos, con el objeto de contribuir con el normal desarrollo del mismo. Adicionalmente, el Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Ministerio de Transporte cuentan con un equipo

que trabaja de manera coordinada para contribuir con el desarrollo de los proyectos y establecer políticas en materia de movilidad. Como resultado de estos espacios de articulación interinstitucional, se emulan diferentes alternativas y soluciones en pro de la implementación y desarrollo de los sistemas.

Adicionalmente, la Nación participa como miembro principal dentro de las juntas directivas de los Entes Gestores, en estos espacios se analizan temas relevantes dentro del proceso de implementación y ejecución de los Sistemas en las ciudades. El Ministerio de Transporte desempeña un papel de acompañamiento a las Administraciones en temas de gestión con entidades de orden nacional y local, en los casos en los que los Gestores lo solicitan o a criterio del Ministerio de Transporte y hace recomendaciones para lograr un mejor desarrollo de los proyectos. Es potestad de los Entes Gestores adoptar las medidas necesarias para lograr la eficiente implementación y operación de los sistemas.

Bajo este marco, La Nación hoy financia siete (7) Sistemas de Transporte Masivo-SITM en las Ciudades de Bogotá y Soacha, Pereira, Cali, Barranquilla, Bucaramanga, Medellín y Cartagena y ocho (8) Sistemas Estratégicos de Transporte en las Ciudades de Pasto, Popayán, Valledupar, Sincelejo, Montería, Armenia, Santa Marta y Neiva. Por otro lado, se están realizando los estudios de Diseño Conceptual para las Ciudades de Cúcuta, Manizales, Ibagué, Buenaventura y Villavicencio, entre otros.

Entre los logros obtenidos en el último año se encuentran:

- Las inversiones en estos Sistemas fueron de \$685.097 millones constantes 2013, de los cuales la Nación aportó un 58%, es decir \$399.195 millones constantes 2013.

- Incremento en el número de pasajeros movilizados en los sistemas de transporte masivo de 829.154, pasando de 3,75 millones a más de 4,58 millones de pasajeros movilizados, según datos reportados en el segundo trimestre de 2014, comparados con el mismo periodo en 2015.
- Intervención de cerca de 98 Km de vía llegando a 865 Km construidos, rehabilitados y reconstruidos a la fecha.
- Construcción de 3 espacios de infraestructura dedicada a la intermodalidad, para un total de 34 intercambiadores a junio de 2015.
- Firma del CONPES de Cartagena para la terminación de obras del SITM y liberación de recursos de la tarifa. Se incorporaron recursos nación por valor de \$141 mil millones. CONPES 3523 de 2014.

Findeter

Mediante la expedición del Decreto 2048 del 16 de octubre de 2014, el Gobierno Nacional reguló una línea de redescuento con tasa compensada de la Financiera de Desarrollo S.A., FINDETER, para el financiamiento de la infraestructura para el desarrollo sostenible de las regiones en diferentes sectores, entre ellos, el transporte, siendo beneficiarios tanto las entidades públicas del orden nacional, territorial, distrital y sus descentralizadas, así como las entidades de derecho privado y patrimonios autónomos.

Con base en lo anterior, el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 4413 de 2014 estableció los requisitos para la aprobación, certificación de la viabilidad técnica y financiera de los proyectos de estudios y diseños, construcción,

rehabilitación, mantenimiento, mejoramiento, ampliación, interventoría, equipos y bienes relacionados con la infraestructura de transporte y su seguimiento.

Posteriormente, a través de la Resolución 395 de 2015 se modifica la resolución antes mencionada, dada la necesidad de precisar los requisitos para algunos de los proyectos y/o solicitudes para acceder al beneficio de tasa compensada, así como los inconvenientes para el cobro del 2% previsto para financiar la evaluación, seguimiento y control a los beneficiarios de la línea de crédito.

Ahora bien, el artículo 1º de la Resolución 4413 de 2014, refiere que los proyectos susceptibles de viabilidad técnica y financiera, son: los de estudios y diseños, construcción, rehabilitación, mantenimiento, mejoramiento, ampliación, interventoría, equipos y bienes requeridos para el desarrollo de la infraestructura de transporte definida en el artículo 4 de la Ley 1682 de 2013, o de las normas que la modifiquen, sustituyan o adicionan, para promover el desarrollo de la infraestructura de las regiones.

Posteriormente, el artículo 2 ibídem, refiere que la Dirección de Transporte y Tránsito, otorgará la viabilidad técnica y financiera a los siguientes proyectos:

1. Sistemas Integrados de Transporte Masivo- SITM, Sistemas Estratégicos de Transporte Público – SETP, y Sistemas Integrados de Transporte Público- SITP, relacionados con la infraestructura contemplada en los documentos CONPES específicos para el desarrollo del respectivo proyecto y con los convenios de cofinanciación suscritos entre la Nación, los Departamentos y los Municipios.
2. Sistemas de Transporte por Cable: teleférico, cable aéreo, cable remolcador y funicular, construidos en el espacio público y/o con

destinación al transporte de carga o pasajeros contemplados en los Documentos CONPES, en los cuales se defina la cofinanciación por parte de la Nación y/o que se integren con los SITM, SEPT y los SITP del país.

3. Solicitudes relacionadas con adquisición de vehículos nuevos, necesarios para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros a través del SITM, SETP y SITP del país.
4. Solicitudes relacionadas con la compensación de tasa de las obligaciones financieras que fueron adquiridas por los concesionarios de operación con destino a la compra de vehículos para la operación dentro de los proyectos SITM, SETP y SITP del país.
5. La infraestructura logística para el transporte.

Por su parte, el artículo 4º de la Resolución en cita, que las solicitudes de equipos y bienes requeridos para el desarrollo de la operación del Sector Transporte, están orientados, entre otros, a las inversiones relacionadas con la operación y prestación del servicio público de transporte de pasajeros, tales como sistemas de recaudo, etc.

Resumen general de proyectos recibidos y tramitados – FINDETER

Cifras en pesos constantes 2015

ENTIDAD	Valor solicitado	Valor aprobado	Valor entregado FINDETER
Metrocali – MIO, CALI	\$ 290.516.428.986	\$ 290.516.428.986	\$ 120.000.000.000
Transmetro, BARRANQUILLA	\$ 130.417.299.329	\$ 95.417.299.329	\$ 14.908.000.000
Metrolinea, BUCARAMANGA	\$ 132.022.424.582	\$ 73.188.477.241	\$ 3.831.000.000
Metrolús, MEDELLIN	\$ 331.250.778.259	\$ 290.671.537.580	\$ 3.410.937.054
Transmilenio, BOGOTA	\$ 976.214.040.553	\$ 279.924.820.125	\$ -
Megabús, PEREIRA	\$ 17.261.032.826	\$ -	\$ -
TOTAL	\$ 1.877.682.004.535	1.029.718.563.261	142.149.937.054

Fuente: Grupo Unidad Movilidad Urbana Sostenible – Ministerio de Transporte

La mayoría de proyectos viabilizados en las diferentes ciudades son de compensación de tasa de obligaciones, además en Medellín se viabilizó la adquisición de equipos nuevos para 16 trenes del Metro por valor de \$275.007 millones y en la ciudad de Bogotá se viabilizaron parcialmente los proyectos de adquisición predial y construcción infraestructura/adquisición equipos del sistema de transporte por cable para el CABLE AEREO CIUDAD BOLIVAR por valor de \$18.376 millones.

2.1.5. Seguridad vial

El Ministerio de Transporte bajo el entendido que las muertes y lesiones asociadas al tránsito se enmarcan dentro de los principales problemas sociales y de salud pública que afectan al país y en atención a la declaración del tema de Seguridad Vial como una política de Estado, ésta Cartera ha liderado todo un proceso intra e interinstitucional encaminado al fortalecimiento de la gestión de la seguridad vial. Así a través del Grupo Interno de Trabajo para la promoción de la Seguridad Vial del Ministerio de Transporte ha emprendido la gestión política y técnica para la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como órgano líder en la construcción de los planes, programas y proyectos que estarán dirigidos a impactar las consecuencias fatales del tránsito; la articulación de todos los actores relacionados con enfrentar la problemática de la morbilidad vial y la administración de los recursos necesarios para alcanzar los objetivos.

Como parte de las estrategias para el cumplimiento de los objetivos fijados, el Ministerio de Transporte se ha encargado de actualizar y poner en marcha la Política Pública de Seguridad Vial, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y el apoyo a los territorios para la construcción de los planes locales de seguridad vial, procesos que ya pueden mostrar avances importantes.

A través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), se adelantarán acciones que contribuyan a la reducción de la accidentalidad a través de estrategias como educación en el cumplimiento de las normas de tránsito, control de vehículos, conductores y demás actores que participan en la operación, auditorías a la infraestructura de transporte, acciones de acompañamiento, control y sanción por parte de las autoridades de tránsito y tarifas de seguro acordes a las cifras de accidentalidad. Se espera a que diciembre de 2018, la tasa de accidentalidad disminuya el 8%, es decir, pasar de 6.352 muertes en accidentes de tránsito en 2014¹ a 5.844. A junio de 2015 se han registrado 2.888 muertes en accidentes de tránsito².

Para las áreas urbanas e interurbanas, el Gobierno Nacional expedirá un decreto reglamentario de la Ley 336 de 1996, en el cual se incluirán aspectos como mecanismos de corresponsabilidad de las empresas en referencia a la adecuación de flota, control al consumo de bebidas alcohólicas, calidad de la prestación de servicios y condiciones legales de trabajo para los conductores.

El Ministerio de Transporte apoyará la implementación de planes de seguridad vial y la revisión de planes estratégicos, bajo las especificaciones que ellos fijen en referencia a recaudo, renovación de flota y sistemas de gestión y control. Como parte de la implementación de mecanismos para promover la formulación de planes locales de seguridad vial en los entes territoriales, se ha apoyado y brindado asistencia técnica en la formulación y seguimiento de diez (10) Planes locales de seguridad vial, en las Ciudades de Santa Marta, Neiva, Bucaramanga, Villavicencio, Ibagué, Cúcuta, Pasto, Palmira, Manizales, Popayán y la revisión y

¹ Información definitiva con corte a 31 de diciembre de 2014 con fecha de consulta a la base de datos SIRDEC del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses el día 15 de abril de 2015.

² Información preliminar sujeta a cambio por actualización. Fecha de corte 30 de junio de 2015, fecha de consulta a la base de datos SIRDEC: 14 de julio de 2015.

acompañamiento al Plan de Movilidad Segura en la Ciudad de Medellín y el del Departamento de Antioquia.

A mayo 31 de 2015 se ha brindado asistencia técnica a 5 entidades territoriales para la formulación y/o implementación de sus Planes Locales de Seguridad Vial.

Finalmente, en el marco de las acciones para la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial- PNSV , y acorde con la necesidad de revisar el uso y eficacia de los Elementos de Protección Personal -EPP para los motociclistas como una herramienta para intervenir de forma integral los problemas que afectan la movilidad segura de este actor tan vulnerable, a finales de 2014, el Ministerio de Transporte adelantó la Revisión Técnica de la Norma Técnica Colombiana NTC 4533, con el fin de adelantar el ajuste o reformulación de la misma, según sea necesario, estableciendo la evaluación de la conformidad y determinando los niveles de responsabilidad frente a la vigilancia y control en la fabricación, importación y comercialización de este elemento de protección personal para motociclistas, según los protocolos de ley. Para el año 2015 el reto es enorme, pues surge la necesidad de realizar el proceso de adopción e implementación de la norma que conlleva a adelantar todos los acercamientos y gestiones ante las entidades competentes.

2.1.6. Logística para la competitividad

En el 2014 se desarrolló el sistema piloto para el sistema de enturnamiento INSIDE, se definió la metodología para la definición de los Corredores Logísticos de Importancia Estratégica mediante el Decreto 1478 de 2014 y la Resolución 164 de 2015, y se continuó con la implementación del RNDC llegando a 4,39 millones de viajes registrados para 2014.

En el campo de Plataformas Logísticas se realizaron los estudios de prefactibilidad para la Plataforma Logística de Soacha, llegando a un cumplimiento del 100% en las metas del PND. Para este período de Gobierno se tendrán estudios de factibilidad para al menos dos plataformas logísticas y se implementará al menos una de ellas de la mano con el sector privado. Dada la alta relevancia del transporte automotor de carga en el reparto modal nacional, se seguirá avanzando en su modernización, teniendo en cuenta los lineamientos expuestos en el Documento CONPES 3579 de 2013, con lo cual se espera que los vehículos para transporte de carga reduzcan su edad promedio en 4 años al finalizar el periodo de gobierno, pasando de 19 a 15 años.

Asimismo, se dará continuidad a la implementación del Programa de Renovación y Reposición, para lo cual se identificarán acciones de mejora tendientes a asegurar su conformidad con los estándares internacionales y a garantizar los objetivos propuestos relacionados con la renovación del parque automotor, la protección del medio ambiente y la optimización de los costos del transporte en el país. Se espera que el número de vehículos desintegrados con peso bruto vehicular mayor a 10,5 toneladas al finalizar el 2018 llegue a 22.000, de los cuales 14.000 corresponden al período 2015-2018. Entre enero y mayo de 2015 este resultado alcanzó los 1.563 vehículos desintegrados.

3. DESARROLLO DE POLÍTICAS Y ESTUDIOS EN INFRAESTRUCTURA

A continuación se presentan los principales resultados obtenidos por el Viceministerio de Infraestructura en el marco de sus funciones y las políticas definidos en el Plan Nacional de Desarrollo en particular en el marco del objetivo estratégico “Proveer la infraestructura y servicios de logística y transporte para la integración territorial”.

3.1. Formulación de políticas de infraestructura de transporte

Formulación Documento CONPES – Plan Vial Regional Segunda Etapa

Durante el periodo del informe 2014-2015 la Dirección de Infraestructura se encuentra liderando la elaboración del documento CONPES para la implementación de la segunda etapa del programa “Plan Vial Regional” del Gobierno Nacional, orientada a facilitar dentro de un marco regional y nacional la competitividad e integración de los departamentos, a través de la implementación de procesos y herramientas de gestión vial que incluyen, principalmente, el inventario, mejoramiento y mantenimiento de vías de transporte departamental y el fortalecimiento institucional de los gobiernos departamentales para ejercer sus competencias en materia vial y de los procesos de descentralización.

Normatividad Sectorial

Reglamentación de la Ley 1682 de 2013 (Ley de Infraestructura)

Desde el Grupo de Desarrollo Intermodal de la Dirección de Infraestructura se ha realizado el acompañamiento al Despacho de la Ministra para la estructuración y expedición de los actos administrativos que reglamentan la Ley 1682 de 2013 (Nueva Ley de Infraestructura), trabajo que se ha realizado desde finales del año 2013 y gran parte del año 2014, en la que a través de diferentes mesas interinstitucionales, lideradas desde la parte técnica por esta Dirección, y en la que han participado diferentes entidades del Sector Transporte como el INVIAS, ANI, Aerocivil y el acompañamiento en varias de ellas del DNP y la Supertransporte, durante el periodo del presente informe de gestión se ha acompañado la expedición de varios Decretos Reglamentarios, como:

Disposición Reglamentada de la Ley 1682-2013	Norma Reglamentaria
Artículo 69. Corredores Logísticos de Carga	DECRETO 1478 DEL 5 DE AGOSTO DE 2014 , “Por medio del cual se fijan lineamientos para el establecimiento de corredores logísticos de importancia estratégica para el país y para la articulación de los actores que convergen sobre éstos, y se dictan otras disposiciones”
Artículo 71. Unidades Funcionales de Tramos de Túneles	DECRETO 1026 DEL 28 DE MAYO DE 2014 , “Por el cual se reglamenta la forma en que podrán establecerse en proyectos de Asociación Público Privada, Unidades Funcionales de Tramos de Túneles, de conformidad con lo establecido en el artículo 71 de la Ley 1682 de 2013”
Artículo 41. Cambios menores en licencias ambientales.	DECRETO 770 DEL 22 DE ABRIL DE 2014 , “Por el cual se establece el listado de cambios menores o ajustes normales en proyectos del sector de infraestructura de transporte que cuenten con licencia o su equivalente”.
Artículo 72. Capacidad residual de contratación pública.	DECRETO 791 DEL 22 DE ABRIL DE 2014 , “Por el cual se reglamenta el artículo 72 de la Ley 1682 de 2013 y se modifica el artículo 18 del Decreto 1510 de 2013”
Artículo 69. Corredores logísticos estratégicos.	RESOLUCION 164 DEL 5 DE FEBRERO DE 2015 , “Por medio de la cual se establecen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país y se dictan otras disposiciones”

Fuente: Dirección de Infraestructura – Ministerio de Transporte

Proyecto de Resolución de Reglamentación construcción en riberas

Se encuentra en su etapa final el proceso de aprobación y expedición de la resolución “Por medio de la cual se actualiza el reglamento para la solicitud de autorización de construcción de obras en las riberas de los ríos o dentro de su cauce y autorización para la construcción de obras en las riberas de las vías fluviales o dentro de su cauce”, con el fin de dar cumplimiento al numeral 8 del artículo 86 de la Ley 1242 de 2008 (Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales).

Resolución SINC de modificación Resolución 1860 de 2013

Se expidió la Resolución 1067 de 2015 “Por la cual se modifica la Resolución 1860 de 2013” “Por la cual se adopta la Metodología General para reportar la información que conforma el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras “SINC” y se dictan otras disposiciones”.

Resolución medidas de seguridad y operación túneles y puentes

Se expidió la Resolución 1689 de 2015 por la cual se establecen medidas de seguridad y operación vehicular de los Sectores 3 y 3A de la Doble Calzada Bogotá - Villavicencio, entre el nuevo Peaje de Naranjal (Bypass Naranjal) e Intersección Tequendama (Bypass Tequendama) tanto en condiciones normales como especiales de tránsito”.

Mecanismos de Cooperación Internacional

Memorando de Entendimiento con Corea- MOU

El Viceministerio de Infraestructura lideró la estructuración de un Memorando de Entendimiento con la República de Corea para el desarrollo de programas y proyectos relacionados con el sector ferroviario, suscrito el 9 de julio de 2015, por los Viceministros de Infraestructura de Colombia, Iván Martínez Ibarra, y de Corea, Kim Kyung-Hwan.

Las principales áreas de cooperación entre las partes serán el desarrollo de programas y proyectos relacionados con el sector ferroviario en los que las partes puedan tener un interés común, la realización de consultas mutuas y demás

actividades tales como capacitación conjunta, asistencia técnica y visitas a las instalaciones o equipos de cada una de ellas.

Memorando de Entendimiento entre el Ministerio de Transporte de Colombia y la USDOT/FHWA de Estados Unidos

De otra parte el Viceministerio de Infraestructura se encuentra participando en la mesa del Memorando de Entendimiento entre el Ministerio de Transporte de Colombia y la USDOT/FHWA de Estados Unidos.

En el marco de dicho mecanismo de cooperación, FHWA demostrará y compartirá información en el proceso de planeación del transporte en los Estados Unidos y el desarrollo de políticas y regulaciones en cumplimiento de la ley.

La FHWA discutirá los métodos de construcción de vías usando tecnologías no tradicionales así como regulaciones vigentes con respecto al uso de tecnologías alternativas no tradicionales, tomando en cuenta la baja demanda de transporte y la capacidad económica del gobierno local para desarrollar metodologías alternativas apropiadas para el mantenimiento, mejoras y rehabilitación de vías rurales.

3.2. Desarrollo de políticas de infraestructura de transporte intermodal

Plan Maestro Fluvial

El Convenio Interadministrativo de Cooperación No. 212 suscrito el 13 de agosto de 2013, fue celebrado entre el Ministerio de Transporte de Colombia y el Ministerio de Comercio Exterior y Cooperación para el desarrollo del Reino de los Países Bajos, cuyo objeto es “aunar esfuerzos para realizar un estudio que

identifique estrategias gubernamentales orientadas a brindar las condiciones óptimas para el desarrollo de un transporte fluvial que cuente con altos estándares internacionales, armonizados con el entorno nacional y que brinde los elementos fundamentales para estructurar el Plan Maestro Fluvial para Colombia”.

El plazo del convenio es hasta diciembre de 2015 por valor de \$730 millones, de los cuales el Ministerio de Transporte aportó \$350 millones.

Bajo este convenio, se acordó la formulación del Plan Maestro Fluvial para Colombia, cuyos componentes son: Ordenamiento Institucional, Infraestructura de Transporte Fluvial, Marco Operacional, Estrategia Promocional y Financiación.

Para el desarrollo de los componentes: Marco Operacional, Estrategia Promocional entre el Gobierno del Holanda y el DNP, se contrató al Consorcio WPANS-SPT-PANTEIA. Productos recibidos en 2014.

Mientras que para el desarrollo de los componentes Ordenamiento Institucional, Infraestructura de Transporte, Financiación y Consolidación del Plan Maestro Fluvial, entre el Gobierno de Holanda y Ministerio de Transporte, se contrató a la firma holandesa ARCADIS. Esta última consultoría inició en abril de 2014 y se encuentra actualmente en desarrollo; sus resultados deberán ser parte integral del Plan Maestro de Transporte Intermodal.

Es importante establecer que los resultados de este Plan Maestro Fluvial actualmente en curso, harán parte integral de la iniciativa Plan Maestro de Transporte Intermodal, con miras a asegurar la cohesión y robustez de las soluciones planteadas para el país en todos sus modos de transporte.

Los productos de los componentes Marco Operacional y Estrategia Promocional (Consultor WPANS-SPT-PANTEIA - Contrato DNP), fueron entregados al consultor ARCADIS como insumos del Plan.

En desarrollo de la consultoría y con el objetivo de fortalecer la misma, el consultor ARCADIS, seleccionó a un aliado local, la firma colombiana JESYCA S.A.S.

Avances del Consultor ARCADIS con el apoyo local del Consultor JESYCA:

Se aprobaron por parte del Comité Técnico de Seguimiento y del Supervisor del Convenio los siguientes productos:

- Producto No. 1 - Ordenamiento Institucional.
- Producto No. 2 - Infraestructura de Transporte Fluvial.
- El Producto No. 3 - Financiación tiene como fecha de entrega el 31 de julio para revisión y aprobación por parte del Comité Técnico de Seguimiento y del Supervisor del Convenio.
- El Producto No. 4 - Consolidación del Plan Maestro Fluvial se encuentra en estructuración y versiones preliminares por parte del Consultor, las cuales han sido revisadas y se encuentran en etapa de ajustes. El plazo final de entrega del Plan Maestro Fluvial es agosto 12 de 2015, el cual será revisado por parte del Comité de Seguimiento y del Supervisor del Convenio para aprobación final. Finalmente se hará una socialización del mismo en el mes de septiembre en la ciudad de Barraquilla.

Desarrollo de Infraestructura Vial

1. Convenio Interadministrativo No. 054 de 2011, suscrito entre el Ministerio de Transporte y la alcaldía de Barraquilla Distrito Especial, Industrial y Portuario

con el objeto de transferir recursos por parte del Ministerio de Transporte al Distrito de Barranquilla, para el apoyo en el mejoramiento de la interconexión vial regional mediante la construcción de la segunda calzada de la avenida circunvalar de Barranquilla, por un valor de \$25.000 millones y cuyo alcance es la construcción de 0,5 Km de calzada entre la carrera 38 hasta la carrera 46 – tamo I y la construcción de la primera etapa del intercambiador en el empalme con el puente sobre el río Magdalena y el corredor portuario.

A la fecha se presenta el siguiente avance: La construcción de los 0,5 km de vía ubicados en la circunvalar entre la carrera 38 hasta la carrera 46 – tamo I, proyecto ejecutado y con acta de liquidación firmada por la Secretaria de Infraestructura de la alcaldía de Barranquilla el 29 de junio del año 2012. La obra está terminada y en operación.

Las obras del intercambiador fueron terminadas y el intercambiador inicio operaciones el 17 de septiembre del año 2014, garantizando la entrada y salida al intercambiador desde y hacia el corredor portuario (que es una obra en concesión de la Alcaldía de Barranquilla). Con acta de visita de obra del 21 de febrero del año 2015, firmada por el contratista, la interventoría, la alcaldía de Barranquilla y el Ministerio de Transporte, visita que se realizó con ocasión del seguimiento que se efectúa a los recursos transferidos a la alcaldía de Barranquilla para las obras del intercambiador. Se constató que el intercambiador está en operación en conjunto con el corredor portuario, cumpliendo así el objeto de dar conexión de este con el puente sobre el río Magdalena.

A la fecha se presenta el siguiente avance:

- ✓ Se construyó 2.48 Km de pavimento K0+520- K3+000.

- ✓ Se construyeron tres puntos denominados Críticos localizados en: K1+000 a K1+220 sitio Critico N°1, K1+400 a K1+670 Sitio Critico N°2, K1+980 – K2+070 Sitio Critico N°3, En estos tramos se realizó estabilización con Pedraplén, capa de Pedraplén de 0,50cm envuelto en Geotextil y Terraplén mecánicamente estabilizado con Geo malla.
 - ✓ Se construyeron 9 Box Culvert en la vía nueva construida, de los cuales dos (2) se extendieron hasta la vía existente, Box Culvert son el N°4 y 6.
 - ✓ Construcción del retorno ubicado entre el K1+080-K1+130 hasta nivel de pavimento y entre el K2+140-K2+380, este se construyó a nivel de Base Granular.
 - ✓ Se construyeron tres (3) muros en concreto localizados entre el K0+930-K0+970; K2+830-K2+845; K2+860-K2+930.
 - ✓ Se construyeron Gaviones localizados en: K0+550-K0+770 lado izquierdo; en los laterales del muro ubicado en el K0+930-0+970; k1+200-K1+390 lado izquierdo; K1+670-K1+800 lado izquierdo y derecho; K2+930-K2+950 lado izquierdo.
 - ✓ Se construyeron tres (3) desvíos ubicados en el k1+520, K1+360 y en el K2+420, estos desvíos se construyen con una capa de Base Granular y Asfalto.
 - ✓ Los Tres puentes vehiculares se construirán con recursos del convenio de convenio de vinculación N° 1345-2014, suscrito con el INVAS.
2. Convenio Interadministrativo No. 085 de 2012 suscrito con la Alcaldía Distrital de Barranquilla con el objeto de: Transferencia de recursos por parte del Ministerio de Transporte al Distrito de Barranquilla, para el apoyo y mejoramiento de la interconexión vial-segunda calzada-avenida circunvalar de Barranquilla Atlántico, por valor de \$43.000 millones y cuyo alcance es:
- ✓ El proyecto radica en la construcción de la segunda calzada de Avenida

Circunvalar desde la carrera 38 a la carrera 53, con una longitud de 2.5 km tramo II y un ancho de 11.00m compuesta por tres carriles y un separador de vía variable.

- ✓ Construcción de tres puentes vehiculares como parte del sistema de interconexión vial con la nueva calzada de la Avenida Circunvalar localizados a la altura de las carreras 46, 51B y en la carrera 53, siendo los dos primeros donde la nueva calzada pasa a desnivel, mientras que en el último pasa a nivel.
- ✓ En lo que respecta a las estructuras de drenaje de la nueva calzada, éstas constituyen modificación y ampliación de las estructuras inicialmente proyectadas.

A la fecha se presenta el siguiente avance:

- ✓ Se construyó 2.48 Km de pavimento K0+520- K3+000.
- ✓ Se construyeron tres puntos denominados Críticos localizados en: K1+000 a K1+220 sitio Crítico N°1, K1+400 a K1+670 Sitio Crítico N°2, K1+980 – K2+070 Sitio Crítico N°3, En estos tramos se realizó estabilización con Pedraplén, capa de Pedraplén de 0,50cm envuelto en Geotextil y Terraplén mecánicamente estabilizado con Geo malla.
- ✓ Se construyeron 9 Box Culvert en la vía nueva construida, de los cuales dos (2) se extendieron hasta la vía existente, Box Culvert son el N°4 y 6.
- ✓ Construcción del retorno ubicado entre el K1+080-K1+130 hasta nivel de pavimento y entre el K2+140-K2+380, este se construyó a nivel de Base Granular.
- ✓ Se construyeron tres (3) muros en concreto localizados entre el K0+930-K0+970; K2+830-K2+845; K2+860-K2+930.
- ✓ Se construyeron Gaviones localizados en: K0+550-K0+770 lado izquierdo; en los laterales del muro ubicado en el K0+930-0+970;

k1+200-K1+390 lado izquierdo; K1+670-K1+800 lado izquierdo y derecho; K2+930-K2+950 lado izquierdo.

- ✓ Se construyeron tres (3) desvíos ubicados en el k1+520, K1+360 y en el K2+420, estos desvíos se construyen con una capa de Base Granular y Asfalto.
- ✓ Los Tres puentes vehiculares se construirán con recursos del convenio de convenio de vinculación N° 1345-2014, suscrito con el INVAS.

3. Convenio Interadministrativo No. 309 de 2012 suscrito con la Alcaldía Distrital de Barranquilla con el objeto: Transferencia de recursos por parte del Ministerio de Transporte al Distrito de Barranquilla, para el apoyo y mejoramiento de la interconexión vial regional segunda calzada avenida Circunvalar. Sector Kra 53 – Vía 40, por valor de \$35.000 Millones y cuyo alcance es: *“Construcción de 2,5 Km de doble calzada, en el sector de la Cra. 53 hasta la vía 40 con avenida circunvalar.”*

A la fecha se presenta el siguiente avance:

- ✓ Puesta en servicio 1,5 km de vía nueva construida.
- ✓ Avance construcción de 2,5 Km de pavimento. 90,6%
 - Construcción de muros de protección en Gaviones.
 - Construcción de obras de arte y espacio público.
 - Construcción de Glorieta en concreto rígido.
 - Construcción de obras hidráulicas de canalización. (3 Box).
 - Construcción de Vía de Servicio y Muros en concreto

4. Convenio Interadministrativo No. 2570 de 2009 suscrito con el Instituto para el Desarrollo de Antioquia – IDEA, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS y el Ministerio de Defensa Nacional con el objeto de: Gerenciar, promocionar,

ejecutar y financiar el proyecto denominado “Reconstrucción y Pavimentación de la vía Junín – Barbacoas “Aunando esfuerzos para: Estudios y diseños, gestión Social, predial, ambiental, interventoría y demás labores relacionadas con la ejecución del citado proyecto hasta el monto de los recursos asignados.

Alcance del proyecto: La vía Junín – Barbacoas tiene una longitud de 55 Km, en los primeros 27 Km existe una vía de 7m de ancho, la cual presenta algunos tramos pavimentados en concreto rígido (18 km) y los otros 9 km se deben recuperar y pavimentar con el presente convenio por parte del ejército Nacional. Para dar continuidad a los 27 km, esta obra esta contemplados en 9 frentes de trabajos, llamados broches, en los restantes 28 km se tiene como alcance la recuperación con material granular de los sitios críticos del tramo, equivalentes a una longitud de 1,5 km.

A la fecha se presenta el siguiente avance:

El avance general de la obra es de: 83,63%

Longitud total del proyecto: 9,4 km

Longitud ejecutada: 8,7 km

5. Convenio Interadministrativo No. 200925 de 2009 (*TRANSVERSAL DE LA MACARENA Y CARRETERA DE LA SOBERANÍA*) suscrito con el Fondo Financiero de Proyectos de Desarrollo – FONADE como Gerente Integral del Proyecto, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS como Asesor Técnico y Financiador y el Ministerio de Defensa - Ejército Nacional como ejecutor, con el objeto de: Realizar los estudios y diseños, gestión social, predial, ambiental y mejoramiento del proyecto “Carretera De La Soberanía” tramo La Lejía – Saravena y los estudios y diseños, gestión social, predial, ambiental, mejoramiento y construcción del proyecto "Transversal De La Macarena

“Tramo San Juan De Arama — Uribe — Colombia — Baraya” en desarrollo del programa corredores arteriales complementarios de competitividad.

A la fecha se registra el siguiente avance en las obras:

TRANSVERSAL DE LA MACARENA		
Componente	Frente	
	Mesetas	Baraya
Presupuesto Asignado	\$ 179.252.990.942	
Total Alcance	37,2 Km	
Alcance por Sector	23,9 Km	13,3 Km
Abscisas	K0+000 - K24+150	K0+000 - K13+300
Ejecución	89,10%	92,71%
Por Pavimentar	546 m	0 m

CARRETERA DE LA SOBERANIA			
Componente	Frente		
	La Lejía	Toledo	Cubar
Presupuesto Asignado	\$ 116.398.000.000		
Total Alcance	22 Km (20,455 ml)		
Tramos Pavimentados	2.630 ml	1.744 ml	16.081 ml
Ejecución	100%	100%	100%

Fuente: Dirección de Infraestructura – Ministerio de Transporte

Se asistió al Comité Técnico del convenio el día 10 de Junio, y comité operativo del día 19 de Junio de 2015.

Desarrollo de Infraestructura Aérea

Plan de Choque - Aeropuerto Internacional El Dorado

El Aeropuerto Eldorado es una prioridad para el Gobierno Nacional, es por esto que desde principios del año 2014 se construyó conjuntamente con ANI,

AEROCIVIL, OPAIN, y CODAD un Plan de Choque que contienen todas las actividades cuya realización tiene fuerte impacto en la competitividad del Aeropuerto.

Tras los correspondientes análisis realizados por la Dirección de Infraestructura y la Aerocivil para optimización del lado aire se identificaron las siguientes actividades principales:

Torre de control:

- Demolición torre de control antigua y edificio antiguo.
- Construcción de la nueva torre de control (incluido su equipamiento).
- Construcción de la plataforma asociada al área demolida (generará 6 posiciones de contacto).

Obras en pistas:

- Licenciamiento ambiental para la pista sur (certificación de niveles de ruido y trámite modificación definitiva para la nueva licencia ambiental)
- Construcción de Franjas de seguridad (pista norte)
- Construcción de RESAS (pista norte)
- Construcción de salidas rápidas (Pista Norte y Sur)
- Repavimentación (pista norte)
- Construcción calle de rodaje Mike 2

Para la optimización de la operación en tierra se identificaron como prioritarias las siguientes intervenciones:

- Creación de nuevas posiciones de contacto

- Traslado aerolíneas para intervenir hangar
- Ejecución de obras en Puente Aéreo y Terminal Nacional
- Finalmente, para la optimización del Espacio aéreo se contempla:
- Reconfiguración espacio aéreo
- Ampliación planta de controladores Aerocivil
- Adquirir nueva tecnología requerida para mejorar operaciones de aproximación y despegue
- Implementar aproximaciones simultaneas mediante la reconfiguración del espacio aéreo

Identificadas estas actividades, la Dirección de Infraestructura creó un cronograma mediante el cual se realiza el seguimiento a la evolución de las obras en el aeropuerto. Este cronograma se socializó y se diligenció junto mediante el reporte de entidades como la ANI, Aerocivil y ANLA.

Por consiguiente, la Dirección de Infraestructura realizó el seguimiento a las principales actividades: la demolición de la torre de control y la construcción de la nueva estructura; el proceso de la nueva licencia ambiental ante el ANLA gestionada por la Aerocivil, la contratación de la consultoría para la medición de niveles de ruido y demás trámites ante la ANLA para la obtención de la nueva licencia que debe obtenerse antes del término de la ventana operacional, la construcción de Franjas, Resas, salidas rápidas y de la calle de rodaje Mike 2, la reconfiguración del espacio aéreo, la ampliación de la planta de controladores de la Aerocivil, el traslado de las aerolíneas y la firma del acuerdo de Otrosí entre ANI y OPAIN, todo lo anterior de acuerdo con los tiempos definidos en el cronograma.

Project Manager para el aeropuerto El Dorado

Como resultado del Plan de Choque del Aeropuerto El Dorado liderado por la Dirección de Infraestructura durante la vigencia 2014, se identificó la necesidad de fortalecer la coordinación de entidades, mejorar la sincronización de las diferentes actividades en desarrollo y las futuras, y optimizar la gestión de los diferentes recursos que actualmente concurren en el Aeropuerto El Dorado.

En síntesis se identificaron 79 actividades dentro del Plan de Choque en las cuales intervienen las siguientes Entidades: Agencia Nacional de Infraestructura, Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, el Departamento Administrativo de la Función Pública y la Agencia Nacional de Licencias Ambientales.

Por su parte, dentro de los actores privados presentes actualmente en el aeropuerto El Dorado se encuentran: CODAD (concesionario), OPAIN (concesionario), CONALVIAS (contratista), además de las diferentes aerolíneas que se localizan en el terminal.

Por ende, se determinó como prioritario la necesidad de contar con una gerencia integral para el principal aeropuerto del país, de forma que no solo facilite la coordinación de los múltiples actores, actividades y obras asociadas, sino también que reporte directamente a los directivos de las entidades Aerocivil y ANI, además de la Ministra de Transporte para que se facilite la toma de decisiones estratégicas.

En este sentido el 29 de diciembre de 2014 se suscribió el Convenio No. 496 para aunar esfuerzos administrativos, técnicos y financieros con el fin implementar estrategias que permitan la optimización y/o el seguimiento de los programas y

proyectos en ejecución por parte de la AEROCIVIL y la "ANI", a través de la coordinación entre estos actores respecto a la adecuación, construcción, mantenimiento y demás obras integrales orientadas a fortalecer la operación del aeropuerto internacional El Dorado "Luis Carlos Galán Sarmiento" de la ciudad de Bogotá D.C. Lo anterior se resume en la contratación de un gerente de proyecto (Project Manager) que se encargará de liderar y coordinar a los diversos actores involucrados en las actividades tendientes a lograr la adecuación integral del lado aire y lado tierra del Aeropuerto Internacional El Dorado.

En este convenio tripartito, los aportes se distribuyeron de la siguiente manera entre las tres entidades:

Ministerio de Transporte:	\$ 350 millones.
Aeronáutica Civil:	\$ 250 millones.
Agencia Nacional de Infraestructura:	\$ 8.000 millones.

Para esta vigencia 2015 la ANI realizará la contratación de esta importante iniciativa que deberá permitir que el Plan de choque identificado logre la culminación de las actividades en los tiempos necesarios para tal fin; en virtud de lo anterior, dicha entidad apertura el 7 de julio, el Concurso de Méritos Abierto VJ-VGC-CM-014-2015 por valor de \$8.600 millones y cuya fecha de cierre es el Miércoles, 26 Agosto 2015, con el objeto de contratar un consultor que haga seguimiento, coordine, articule y gestione como apoyo al trabajo de supervisión de las entidades, las diferentes actividades a ejecutarse en el Aeropuerto Internacional El Dorado, a partir de la elaboración de un Programa o Plan de Gerencia (Program Manager) que integre los diferentes actores que puedan intervenir en el normal desarrollo del Contrato de Concesión No.6000169-OK de 2006.

Plan Maestro para el nuevo aeropuerto El Dorado II

En el marco de este importante proyecto para el principal puerto aéreo y logístico de pasajeros y carga del país, el Viceministerio de Infraestructura y la AEROCIVIL se encuentran trabajando de forma articulada en la formulación y posterior implementación del Plan Maestro de la segunda terminal del aeropuerto El Dorado.

Por lo anterior, durante el primer semestre del año en curso, la AREOCIVIL realizó el proceso de selección para contratar la consultoría con el fin de efectuar el análisis técnico de la viabilidad operacional y elaboración del Plan Maestro para el nuevo aeropuerto El Dorado II, el cual fue adjudicado el 17 de abril de 2015 al Consorcio Plan Maestro Nuevo Aeropuerto El Dorado II, con el cual, se firma del Contrato No. 15000084 el 22 de abril por valor total de \$4.800 millones, con un plazo de ejecución de 7 meses.

En el marco del seguimiento que realiza el Viceministerio de Infraestructura, a la fecha se han presentado avances de la ejecución de dicha consultoría en las siguientes actividades y/o productos:

1. ENTREGABLE 1: ESTUDIOS DE CAMPO

- Análisis geomorfológico y estudio de suelos – GEOTECNIA
- Análisis Meteorológico – Análisis Hidrológico e Hidráulico
 - ✓ Caracterización climatológica
 - ✓ Caracterización a nivel medio multianual
 - ✓ Mediciones de información climática en la zona
 - ✓ Caracterización Pluviográfica
- Caracterización hidrológica

- ✓ Recopilación de Información
- ✓ Caudales Medios Mensuales
- ✓ Caudales Máximos Anuales
- ✓ Modificación del Cauce del Río Subachoque - Características del polígono actual de interés
- ✓ Inventario de pozos
- ✓ Condiciones de abastecimiento de agua

2. ENTREGABLE2: ESTUIOS DE VIABILAD OPERACIONAL

3. ENTREGABLE3: ESTUDIOS DE VIABILIDAD AMBIENTAL

- Documento de criterios y restricciones ambientales
 - ✓ Medio físico-biótico – Revisión de la información secundaria líneas de transmisión igual o mayor a 115 kv existentes.

4. ENTREGABLE 4: ESTUDIOS DE VIABILIDAD URBANA

- Delimitación de Zona Para Estudio del POT

Accesibilidad e inclusión social de la infraestructura aeroportuaria

El 24 de septiembre de 2013, se suscribió el Convenio No. 251 de 2013, de colaboración con la Fundación Saldarriaga Concha, por parte del Viceministerio de Infraestructura, el cual tiene por objeto: Aunar esfuerzos entre las partes, con el fin de identificar las necesidades e implicaciones existentes en la actualidad en lo referente al tema de accesibilidad e inclusión social, las restricciones de movilidad y las principales barreras de acceso de las personas con discapacidad para acceder a la infraestructura aeroportuaria.

Este convenio finalizó el 23 septiembre de 2014, con la verificación y entrega de los siguientes productos:

1. Documento – Gestión con Entidades de Cooperación Nacional e Internacional (CNI).
2. Documento – Recomendaciones a la Resolución de la Aeronáutica Civil de Colombia (RRAC).
3. Taller de sensibilización - sesión programada del 23 de abril de 2014 (36 asistentes), la Fundación Saldarriaga Concha con el fin de promover el servicio al cliente externo e interno con calidad para las personas con discapacidad y las personas mayores se programó un taller de sensibilización dirigido a funcionarios de la entidad gubernamental, Aerocivil, OPAIN, DIAN, Migración Colombia, SAI, Avianca, LAN, Menzies Aviation, Marcapasos y Viva Colombia, cuya finalidad principal se centró en la toma de conciencia acerca de la condición humana y en particular, la de las personas con discapacidad y personas mayores sujetos de derechos para ser atendidos con un trato digno, respetuoso, flexible y natural.
4. Dos grupos focales.

Actualmente se está trabajando en los documentos necesarios para efectuar un nuevo convenio con esta misma Fundación con el objeto de acompañar y asesorar al Ministerio de Transporte en el diseño, construcción, implementación, revisión, ajuste, seguimiento y evaluación de políticas públicas, normativa, estrategias, programas, planes, proyectos, entre otros relacionados con la accesibilidad, diseño universal, inclusión social y goce efectivo de los derechos humanos y acceso en condiciones de igualdad a los servicios públicos de las personas con

discapacidad y/o con movilidad reducida en lo que al acceso, uso y permanencia a la infraestructura y medios de transporte en sus diferentes modos se refiere.

Desarrollo de Infraestructura Férrea.

Entrega de Corredores Férreos al Departamento y Distrito de Bogotá.

Se logró la aprobación del Convenio de Adhesión del INVIAS y de la ANI al Convenio existente de septiembre 2013 suscrito entre Gobierno Nacional - MT y Gobierno Local Alcaldía Mayor y Gobernación de Cundinamarca, documento en el cual se define la manera como se ejecutará el inventario y entrega de la infraestructura férrea para el desarrollo del proyecto Metro Ligerero Regional Urbano y el papel de los actores involucrados; en este sentido, se efectuó la Modificación No.1 firmada el 18 de marzo de 2015 por las partes.

El 11 de mayo se realizó Comité Técnico de Seguimiento, se planteó por parte de la Alcaldía de Soacha la entrega de terrenos para considerar un nuevo trazado que conecte la red férrea en esa localidad, teniendo en cuenta el estado de compromiso que presenta el corredor actual, Tema que será analizado por la Empresa Férrea y dada a conocer al Inversionista que ha presentado la APP que se encuentra en proceso de evaluación por parte de la ANI. Igualmente con relación a las obras que adelanta el IDU en el corredor de Occidente, se acordó realizar una reunión en la cual explicarían más en detalle las obras que adelantan y el posible requerimiento de terreno que colinda con la red férrea en el corredor Bogotá- Facatativá.

De conformidad con la Modificación No.1 del Convenio Interadministrativo de Cooperación Interinstitucional suscrito el 2 de septiembre de 2013, se realizó 14 de mayo/15 Comité Operativo de Entrega, se trataron entre otros temas el

relacionado con el proceso de entrega de la infraestructura y anexidades involucradas en dicho proyecto. Teniendo en cuenta lo establecido en la Cláusula Tercera de la Modificación, se definieron responsables según cada literal y compromisos, así mismo se acordó que tanto la Empresa Férrea Regional, como Transmilenio harían la solicitud respectiva del corredor Bogotá – Facatativá. Igualmente se planteó que de acuerdo con el resultado de la APP y los recursos que se requerirían para la entrega y recibo de la infraestructura, se haría la entrega de la misma del INVIAS a la Gobernación y en ese mismo momento se entregaría a la APP; por lo anterior, se hace necesario realizar una nueva modificación al Convenio, para ello se comprometieron la Empresa Férrea Regional y Transmilenio en hacer llegar al INVIAS la solicitud y motivación de la modificación propuesta.

Manual del Marco Normativo Férreo Colombiano.

Se llevó a cabo consultoría con la firma Epypsa - Ardanuy, según contrato No. 139 de 2012, "Estudio para la elaboración del marco Normativo Férreo en Colombia, enfocado en factores técnicos de diseño, construcción, mantenimiento, operación, control y aspectos de seguridad", la versión entregada hasta el momento, requiere de una revisión y ajuste final con el fin realizar su adopción a través de acto administrativo.

Plan Maestro Férreo

Durante el primer semestre del año 2015, se estructuraron los de términos de referencia del Plan Maestro Férreo, con el objetivo general: "Formular un Plan Maestro Férreo que establezca un diagnóstico del sistema férreo que defina lineamientos con respecto a la inoperabilidad de la red férrea inactiva, así como los criterios y priorización de proyectos de gran impacto, regional y nacional, y las

inversiones a desarrollarse tanto para carga como para pasajeros en el corto, mediano y largo plazo, brindando al Modo Férreo de estrategias de intermodalidad eficiencia, optimización y competitividad, acorde con los estándares internacionales., el documento estructurado se remitió al DNP el 15 de mayo para consideración y la respectiva consecución de recursos.

3.3. Asesoría en la formulación y financiación de proyectos

Plan Vial Regional – PVR

El Programa Plan Vial Regional, PVR, fue creado a partir del documento CONPES 3480 de 2007 y en 2013 este Programa ejercía como una unidad independiente anexa a la Dirección de Infraestructura. El objetivo para el que fue creado el Programa, en un horizonte inicial de 5 años (etapa 1), fue el de apoyar, tanto a las Entidades del Sector como a las gobernaciones, con instrumentos metodológicos orientadores para el fortalecimiento institucional, el levantamiento de inventarios viales, el desarrollo de sistemas o aplicativos para administrar la información vial de su competencia, y en el desarrollo de estudios y diseños acordes con las realidades locales en infraestructura de transporte.

Para lograr lo anterior, el PVR en su etapa 1 (2008-2013) fue financiado por medio de un contrato de préstamo con la banca multilateral aprobado a través de documento CONPES 3481 de 2007. Los recursos para el desarrollo del Programa fueron US\$10 millones provenientes del Banco Interamericano de Desarrollo - BID y US\$2 millones de contrapartida del Ministerio de Transporte, destinados a atender las metas definidas dentro del documento CONPES 3481 a través de 5 componentes: Marco Técnico y Normativo, Apoyo al Grupo de Trabajo, Estudios y Diseños, Inventarios viales y Auditoría Externa.

Con relación a los resultados alcanzados en el marco de este Programa, en 2014, se logró continuar ofreciendo asistencia técnica en municipios y departamentos gracias a las gestiones adelantadas con el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda referente a la financiación del Programa con recursos del Presupuesto General de la Nación, ya que el crédito inicial culminó en 2013. En segundo lugar, se tiene el alcance técnico de la segunda fase de este programa para el periodo 2015-2018.

El Viceministerio de Infraestructura cuenta con las bases estratégicas del programa Plan Vial Regional II para el periodo 2015-2018, las cuales se han ajustado con las necesidades del nuevo Plan Nacional de Desarrollo. Se han realizado las siguientes actividades:

- Apoyo a la elaboración y aprobación de los Planes Viales Departamentales – PDV de Amazonas, San Andrés y Norte de Santander.
- En el marco del programa Plan Vial Regional y de acuerdo con los compromisos asumidos por el Ministerio de Transporte en apoyo a la gestión para el Departamento de Caquetá en cumplimiento de su programa PVD, se ejecutaron recursos por \$ 504.383.080 para la elaboración de los “Estudios y Diseños para las vías priorizadas del Plan Vial Departamental del Caquetá” incluyendo la respectiva interventoría técnica, con el fin de definir el detalle de la infraestructura vial a intervenir y proceder a iniciar la formulación y ejecución de los proyectos de obra correspondientes.
- Se realizaron los Convenios Interadministrativos con los Departamentos de Amazonas (\$733 millones), San Andrés (\$500 millones) y Norte de Santander (\$1.000 millones) para la contratación de estudios y diseños en algunas de las vías priorizadas en los PVD aprobados por un valor total de \$ 2.233 millones.

- Se realizó el acompañamiento en la estructuración y se emitió viabilidad de proyectos de infraestructura por un valor de \$136.000 Millones para los departamentos de Cesar, Cauca, Atlántico y Bolívar; por su parte durante el 2015 se han revisado y emitido la viabilidad de 7 proyectos de infraestructura por valor total de \$30.919 millones.

Fondo Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina

La Ley 488 de 1998 en su artículo 130 señala que el Fondo de Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina será administrado por el Ministerio de Transporte, y que los recursos de dicho fondo serán destinados a los departamentos de: Norte de Santander, Amazonas, Chocó, Guainía, Guaviare, Vaupés, Vichada y San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Asimismo, el párrafo establece: “El departamento que supere el cero punto setenta y cinco por ciento (0,75%) del consumo nacional dejará de tener acceso a los recursos del Fondo de Subsidio”, limitación que fue derogada por el artículo 51 de la Ley 1430 de 2010.

En concordancia con lo anterior, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 1496 de 2011, mediante la cual se reglamenta la administración del Fondo de Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina, estableciendo, en los artículos 3º, 4º y 5º, lo correspondiente a la destinación, ejecución y distribución de los recursos, acto administrativo que fue modificado por la Resolución 6755 de 2011 adicionándole un párrafo al artículo cuarto.

La distribución y ejecución de los recursos provenientes del Fondo de Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina tuvo los siguientes avances:

Vigencia 2014:

- Se presentaron 24 proyectos de los Departamentos beneficiarios como son:

Amazonas, Chocó, Guainía, Guaviare, Norte de Santander, Vaupés, Vichada y San Andrés, Santa Catalina y Providencia, los cuales a la fecha se encuentran en ejecución. El valor de los proyectos de la vigencia 2014 fue de \$16.000 millones.

- En concordancia con lo anterior se expidieron los siguientes actos administrativos: Resolución.0001153 de 2014, Resolución 0001810 de 2014, Resolución 0002863 de 2014 y Resolución 0003875 2014 Por la cual se transfieren unos recursos del Presupuesto General de la Nación, vigencia 2014, provenientes del Fondo de Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina a los departamentos beneficiados.

Vigencia 2015:

- Se han presentado hasta la fecha 17 proyectos de los departamentos beneficiarios. El valor de dichos proyectos es de \$17.373 millones. Vale la pena indicar que el Departamento del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina no ha presentado proyectos y que los departamentos de Chocó, Amazonas y Vichada cofinanciarán el valor del saldo de los recursos de los proyectos presentados.
- En concordancia con lo anterior, se expidió la Resolución 0000439 de 2015. Está pendiente por expedir la Resolución de Transferencia por valor de \$13.650 millones.

Proyectos presentados

DEPARTAMENTO	PROYECTOS		
	2014	2015	Total
Amazonas	5	6	11
Chocó	2	2	4
Guainía	1	1	2
Guaviare	12	4	16
Norte de Santander	1	2	3
Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	1	0	1
Vaupés	1	1	2
Vichada	1	1	2
TOTAL DE PROYECTOS	24	17	41

Fuente: Dirección de Infraestructura – Ministerio de Transporte

Resoluciones de transferencia

RESOLUCIÓN DE TRANSFERENCIA	2014	2015
	No. 0001153 del 7 de mayo de 2014, por valor de \$1.000.000.000. Para cada departamento No. 0001810 del 25 de junio de 2014, por valor de \$ 675.000.000. Para cada departamento No. 0002863 del 25 de septiembre de 2014, por valor de \$ 200.000.000. Para cada departamento No. 0001810 del 25 de junio de 2014, por valor de \$ 675.000.000. Para cada departamento	Se expidió la Resolución de Transferencia No. 0000439 del 5 de marzo de 2015 por valor de \$ 1.450.000.000 millones para los departamentos de Vaupés, Norte de Santander y Guaviare.

Fuente: Dirección de Infraestructura – Ministerio de Transporte

Visitas de seguimiento Realizadas

PROYECTOS			
DEPARTAMENTO	2014		2015
	Primera	Segunda	Primera
Amazonas	4, 5 y 6 de marzo	23, 24 y 25 de julio	21, 22 y 23 de abril
Chocó	12, 13 y 14 de mayo	24, 25 y 26 de septiembre	9, 10 y 11 de abril
Guainía	5, 6 y 7 de junio	9, 19, 11 y 12 de noviembre	5, 6 y 7 de junio
Guaviare	19, 20 y 21 de febrero	27, 28 y 29 de octubre	3, 4 y 5 de junio
Norte de Santander	25, 26 y 27 de marzo	1, 2 y 3 de diciembre	14, 15 Y 16 de mayo
Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	6, 7 y 8 de abril	6 y 7 de noviembre	5, 6 Y 7 de mayo
Vaupés	28, 29 y 30 de enero	7, 8 y 9 de octubre	26, 27 y 28 de mayo
Vichada	22 y 23 de abril	10, 11 y 12 de diciembre	7, 8, 9 de marzo

Fuente: Dirección de Infraestructura – Ministerio de Transporte

Apoyo a los Órganos Colegiados de Administración y Decisión – OCADs del Sistema General de Regalías:

Con base en una necesidad creciente del Sistema General de Regalías – SGR y específicamente para el Sector Transporte en la que la demanda de solicitudes sobre proyectos iban en incremento, el Grupo de Apoyo a Regiones GAR se reforzó con profesionales especializados tanto en gerencia y gestión de proyectos así como en infraestructura vial, con experiencia en ambas áreas, para lo cual realizó una convocatoria con el fin de contar con el apoyo de personal capacitado, con el cual, se obtuvieron mayores rendimientos en la revisión de proyectos del

Sector Transporte. A continuación se presenta el detalle de las solicitudes para el año 2014 discriminadas por tipo de proyecto:

Proyectos Revisados	Región								Total gral	%
	Caribe	Centro Oriente	CentroSur - Amazonía	Eje Cafetero	Llanos	Nacional	Pacífico			
Aeródromos					1				1	0,3%
<i>Construcción</i>	11	3			3		7		24	7,4%
<i>Construcción Vía Nueva</i>	17	2	4	4	14		3		44	13,6%
<i>Cormagdalena</i>						25			25	7,7%
<i>Estudios y Diseños</i>		11	1		1		5		18	5,6%
<i>Mantenimiento</i>		3	4	2	1		4		14	4,3%
<i>Mejoramiento</i>	13	15	20	2	46		25		121	37,5%
<i>Muelles</i>					1	2			3	0,9%
<i>Placa huella</i>	1	3	4				2		10	3,1%
<i>Puentes</i>		5	6		6		1		18	5,6%
<i>Rehabilitación</i>	8	9	5	7	1		7		37	11,5%
<i>Seguridad Vial</i>	1				1				2	0,6%
<i>Terminales</i>		1							1	0,3%
Transporte y Carga										
Total general	52	52	45	15	78	27	54		323	100%

Fuente: Dirección de Infraestructura – Ministerio de Transporte

Por ende, durante 2014 se revisaron 324 solicitudes del Sector Transporte provenientes de las diferentes entidades territoriales bajo el Sistema General de Regalías – SGR como también de entidades como el Departamento Nacional de Planeación – DNP apoyando aspectos relacionados con los municipios.

Al 30 de junio de la vigencia 2015, para el Sector Transporte se han aprobado proyectos por valor de 9,8 billones, lo que representa el 38% del total de proyectos aprobados por sectores. Este porcentaje (38%), corresponde a 2.374 proyectos del Sector Transporte, de los cuales el 50.4% corresponden a la red urbana, 32.9% a red vial terciaria, 12.5% a red vial secundaria y 2% a proyectos para atender la red vial primaria.

REGION	SUBSECTOR	VALOR SGR	VALOR NACION	VALOR OTROS	VALOR TOTAL
CARIBE	Transporte - Aeroportuaria	\$ 532.357.102	\$ 0	\$ 0	\$ 532.357.102
	Transporte - Fluvial	\$ 5.987.775.199	\$ 0	\$ 42.786.000	\$ 6.030.561.199
	Transporte - Red urbana	\$ 585.047.562.582	\$ 0	\$ 34.002.281.854	\$ 619.049.844.436
	Transporte - Vial Red Primaria	\$ 218.108.348.335	\$ 266.900.000.000	\$ 98.785.508	\$ 485.107.133.843
	Transporte - Vial Red Secundaria	\$ 541.487.382.611	\$ 4.516.272.514	\$ 14.279.766.206	\$ 560.283.421.331
	Transporte - Vial Red Terciaria	\$ 349.477.157.200	\$ 0	\$ 7.094.965.263	\$ 356.572.122.462
CENTRO ORIENTE	Transporte - Férrea	\$ 2.000.000.000	\$ 0	\$ 111.761.000	\$ 2.111.761.000
	Transporte - Red urbana	\$ 249.217.736.001	\$ 0	\$ 69.184.650.828	\$ 318.402.386.829
	Transporte - Vial Red Primaria	\$ 25.954.255.181	\$ 25.159.963.473	\$ 200.000.000	\$ 51.314.218.654
	Transporte - Vial Red Secundaria	\$ 231.417.186.883	\$ 91.000.000	\$ 26.757.476.017	\$ 258.265.662.900
	Transporte - Vial Red Terciaria	\$ 81.902.474.781	\$ 0	\$ 5.184.187.424	\$ 87.086.662.205
CENTRO SUR	Transporte - Aeroportuaria	\$ 412.901.833	\$ 0	\$ 0	\$ 412.901.833
	Transporte - Fluvial	\$ 89.997.622	\$ 0	\$ 0	\$ 89.997.622
	Transporte - Red urbana	\$ 156.600.727.503	\$ 0	\$ 14.840.655.058	\$ 171.441.382.561
	Transporte - Vial Red Primaria	\$ 5.727.661.789	\$ 0	\$ 0	\$ 5.727.661.789
	Transporte - Vial Red Secundaria	\$ 167.854.325.238	\$ 0	\$ 19.972.432.755	\$ 187.826.757.993
	Transporte - Vial Red Terciaria	\$ 85.342.793.200	\$ 0	\$ 4.088.762.570	\$ 89.431.555.770
CORMAGDALENA	Transporte - Fluvial	\$ 165.103.875.849	\$ 3.357.443.454.052	\$ 53.040.000.000	\$ 3.575.587.329.901
	Transporte - Red urbana	\$ 7.131.704.425	\$ 0	\$ 0	\$ 7.131.704.425
	Transporte - Vial Red Secundaria	\$ 3.755.455.182	\$ 0	\$ 0	\$ 3.755.455.182
DEL LLANO	Transporte - Aeroportuaria	\$ 406.429.136	\$ 0	\$ 0	\$ 406.429.136
	Transporte - Fluvial	\$ 8.825.000.000	\$ 0	\$ 0	\$ 8.825.000.000
	Transporte - Red urbana	\$ 514.151.993.184	\$ 0	\$ 45.956.622.823	\$ 560.108.616.007
	Transporte - Vial Red Primaria	\$ 79.710.334.990	\$ 0	\$ 59.679.741.201	\$ 139.390.076.191
	Transporte - Vial Red Secundaria	\$ 481.525.189.784	\$ 0	\$ 23.876.099.859	\$ 505.401.289.643
	Transporte - Vial Red Terciaria	\$ 374.187.170.708	\$ 0	\$ 17.054.762.929	\$ 391.241.933.637
EJE CAFETERO	Transporte - Férrea	\$ 151.500.160	\$ 0	\$ 27.000.000	\$ 178.500.160
	Transporte - Fluvial	\$ 100.000.000	\$ 0	\$ 490.887.746	\$ 590.887.746
	Transporte - Red urbana	\$ 193.551.169.410	\$ 600.000.000	\$ 132.121.695.504	\$ 326.272.864.914
	Transporte - Vial Red Primaria	\$ 145.527.318.485	\$ 0	\$ 0	\$ 145.527.318.485
	Transporte - Vial Red Secundaria	\$ 167.621.974.076	\$ 0	\$ 356.254.900	\$ 167.978.228.976
	Transporte - Vial Red Terciaria	\$ 53.067.241.915	\$ 160.000.000	\$ 849.677.311	\$ 54.076.919.226
PACÍFICO	Transporte - Aeroportuaria	\$ 26.953.635.574	\$ 0	\$ 1.608.617.854	\$ 28.562.253.428
	Transporte - Férrea	\$ 690.595.900	\$ 0	\$ 0	\$ 690.595.900
	Transporte - Fluvial	\$ 10.282.456.996	\$ 0	\$ 0	\$ 10.282.456.996
	Transporte - Red urbana	\$ 131.711.505.680	\$ 0	\$ 6.704.846.244	\$ 138.416.351.924
	Transporte - Vial Red Primaria	\$ 26.431.971.461	\$ 27.837.865.598	\$ 299.128.677	\$ 54.568.965.736
	Transporte - Vial Red Secundaria	\$ 335.197.445.697	\$ 18.029.047.947	\$ 6.503.168.934	\$ 359.729.662.578
	Transporte - Vial Red Terciaria	\$ 132.154.198.260	\$ 4.422.291.628	\$ 5.493.220.916	\$ 142.069.710.804
Total general		\$ 5.565.398.809.930	\$ 3.705.159.895.212	\$ 549.920.235.382	\$ 9.820.478.940.524

Fuente: Dirección de Infraestructura – Ministerio de Transporte

3.4. Acciones transversales

Plan Maestro de Transporte Intermodal - PMTI

Para la elaboración de dicho Plan, se acudió a la ejecución de la fase número 3 del Convenio Marco de Cooperación suscrito en septiembre de 2013 con la Financiera de Desarrollo Nacional, relacionada con la aplicación de las metodologías de los componentes: 1- Socioeconómico, 2- Análisis de elegibilidad y análisis presupuestal de proyectos en materia de transporte intermodal; en virtud de lo anterior, el día 18 de febrero de 2015, se suscribió el Convenio Interadministrativo Derivado No. 02 de 2015, entre el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS y la Financiera de Desarrollo Nacional – FDN, cuyo objeto es: “Aunar esfuerzos con el INVIAS, LA ANI y EL MINISTERIO para realizar la gerencia para el estudio y desarrollo de la fase III del Convenio Marco de Cooperación, con el fin de elaborar el Plan Maestro de Transporte Intermodal en Colombia”.

En el marco del convenio, las entidades participantes, aportaron recursos por valor de \$3.500 millones para el desarrollo del PMTI (de este valor el MT aportó \$1.000 millones, INVIAS: \$2.000 millones y la ANI \$500 millones) el cual se distribuye en los siguientes ítems:

RESUMEN (Incluyendo TX)	
Descripción	Total
Metodología y Articulación del Plan	523.000.000
Consultorías especializadas	1.598.222.222
Mesa de expertos	161.111.111
Comunicaciones	285.476.000
Talleres Internacionales y Regionales	336.419.333
Costo operacional y administrativo de FDN	400.000.000
Imprevistos	195.771.333
Total	3.500.000.000

Fuente: Dirección de Infraestructura – Ministerio de Transporte

Asimismo, se definió un plan de trabajo, el cual está bajo el liderazgo de la Vicepresidencia de la República y la Coordinación general del Ministerio de Transporte, así como la participación tanto de las entidades ejecutoras, como de DNP, FDN, Fedesarrollo y la CCI como colaboradores en procesos de socialización y concertación.

Avance a la fecha: Balance primera ronda Talleres de Socialización y Construcción con las Regiones

El objetivo de estos talleres es generar espacios de reflexión sobre la metodología a implementar para la elegibilidad y priorización de proyectos, en virtud de los retos encontrados en el ejercicio de planeación de transporte a largo plazo para retroalimentar y complementar el trabajo a realizar en el PMTI.

Se han convocado a dichas socializaciones a varios de los actores involucrados como:

- Representantes de entidades nacionales del Sector Transporte, Departamento Nacional de Planeación y Ministerio de Hacienda, responsables de establecer políticas.
- Representantes de la Cámara Colombiana de la Infraestructura
- Gremios
- Academia
- Empresas del sector privado

3.5. Propuesta de indicadores para el Sector Transporte en Colombia

Con base en el estudio realizado por el Centro de Investigación Económica y Social de FEDESARROLLO, se definió una batería de indicadores para el Sector

Transporte en Colombia. Los indicadores de insumo, producto y resultado intermedio se eligieron con base en las comparaciones internacionales. Se priorizan aquellos indicadores que son medibles a nivel nacional y que son comunes a la mayoría de baterías de indicadores internacionales estudiadas. También se dio prioridad a los indicadores medidos en el país que tienen una serie amplia y una fácil disponibilidad de los datos. La siguiente tabla muestra la batería de indicadores elegidos para evaluar y monitorear el Sector Transporte en Colombia.

Los indicadores de insumo son la inversión que se utiliza en cada modo. Este es el mecanismo con el cuál el sector desarrolla sus políticas. Por supuesto no es el único insumo, se requieren también las capacidades institucionales, la estructura contractual, entre otros. Sin embargo, internacionalmente no se cuenta con indicadores en esos frentes al igual que no se tienen datos en el país. Los indicadores de inversión aún hay temas por resolver sobre la agregación de la inversión en infraestructura en el país.

Modo	Tipo	Indicador	Indicador disponible	Insumos disponibles
Aéreo	Insumo	Inversión en aeropuertos	Sí	Sí
	Producto	Accesibilidad Aérea	Sí	Sí
	Resultado intermedio	Número de vuelos que salen y entran al país	Sí	Sí
Carretero	Insumo	Inversión en vías	Sí	Sí
		Inversión en obras civiles viales	Sí	Sí
	Producto	Km de red vial por categoría , estado y superficie	Sí	Sí
	Resultado intermedio	Muertes en el modo vial por 100.000 habitantes Toneladas transportadas en el modo carretero	Sí Sí	Sí Sí
Fluvial	Insumo	Inversión en cada modo de transporte	Sí	Sí
	Producto	Canales navegables, ríos y lagos usados para transporte (km)	Sí	Sí
	Resultado intermedio	Toneladas transportadas en los ríos	Sí	Sí
Férreo	Insumo	Inversión en cada modo de transporte	Sí	Sí
	Producto	Km de red férrea en operación	No	Sí
	Resultado intermedio	Toneladas transportadas en la red férrea	Sí	Sí
Marítimo	Insumo	Inversión en cada modo de transporte	Sí	Sí
		Longitud de atraque	No	Sí
	Producto	Superficie de patios	No	Sí
		Número de grúas portuarias	No	Sí
Resultado intermedio	Toneladas de comercio exterior	Sí	Sí	
Transporte urbano masivo	Insumo	Inversión de transporte urbano	No	Sí
	Producto	Km de troncal construidos	No	Sí
	Resultado intermedio	Promedio de pasajeros transportados al día	No	Sí
Resultado final		Gasto en transporte como porcentaje del ingreso del hogar	No	Sí
		Tiempo de recorrido al trabajo	No	Sí
		Costo de transporte como porcentaje de las ventas	No	Sí
		Inventarios como porcentaje de los costos	No	Sí

Fuente: Dirección de Infraestructura – Ministerio de Transporte

3.6. Seguimiento a proyectos de interés nacional y estratégicos PINES

Para abordar las problemáticas que la gestión ambiental, social y predial están generando en el territorio y en la ejecución de los proyectos estratégicos de infraestructura, se han concebido unas instancias operativas entre diversos Ministerios con el Sector Transporte, a través de las cuales se identifican y exponen las particularidades y las necesidades de las concesiones y contratos de obra pública.

La primera instancia es una Mesa Interinstitucional que se reúne con una periodicidad semanal y de la que hacen parte los Ministerios de Ambiente, Interior y Agricultura (INCODER) y el Sector Transporte, cuyo propósito primordial es la coordinación en la resolución de los cuellos de botella.

Para esta labor se cuenta con unas matrices por cada entidad (ANI, INVÍAS y AEROCIVIL), que constituyen la herramienta primordial de seguimiento, y a partir de las cuales se revisan las actividades críticas que deben resolverse con prontitud y se generan compromisos de reunión y de resolución de dichos asuntos (actos administrativos, certificaciones, etc.).

La segunda instancia es la Comisión Intersectorial de Infraestructura y de Proyectos Estratégicos CIPE, en la cual son tratados los temas que impliquen decisiones de alto nivel o que no hayan sido resueltos con la prontitud esperada por el sector en la mesa interinstitucional. En la Comisión tienen asiento los Ministerios de Transporte, Interior, Hacienda y Crédito Público, Minas y Energía, Ambiente y Desarrollo Sostenible, las Altas Consejerías para el Buen Gobierno, la gestión Pública y Privada y el DNP.

Por otra parte y con el propósito de resolver los aspectos estructurales que obstaculizan el desarrollo adecuado de los proyectos estratégicos, fue expedido el documento CONPES 3762 de 2013 “Lineamientos de Política para el Desarrollo de Proyectos de Interés Nacional y Estratégicos – PINES”, a partir del cual hay una serie de acciones que deben ser desplegadas por las diferentes instituciones, entre ellas el Ministerio de Transporte, como la modificación del Decreto 2820 de 2010 “Licenciamiento Ambiental”, la elaboración de un protocolo del Gobierno para el proceso consultivo, etc.

Asimismo, y a partir del documento CONPES anteriormente referido, deben ser propuestos a la Comisión Intersectorial de Infraestructura y Proyectos Estratégicos- CIPE los proyectos que el Sector Transporte considera de suma importancia, con el fin de que gocen de un tratamiento especial y preferencial ante las diferentes instancias del Gobierno.

A continuación se detalla el portafolio de proyectos PINES priorizados bajo la metodología establecida por la Dirección de Infraestructura del Ministerio de Transporte

- 31 proyectos definidos como PINES.
- De estos proyectos, 18 se encuentran en seguimiento detallado, 12 están en seguimiento de ejecución y 1 en planeación.

Proyectos PINES en seguimiento detallado (18):

ANI	ANI INTERMODAL	INVIAS
1. Ruta del Sol 1	1. Aeropuerto el Dorado	1. Variante San Francisco Mocoa
2. Ruta del Sol 2	2. Aeropuerto de San Andrés y Providencia	
3. Ruta del Sol 3	3. Segunda Línea Férrea Fenoco.	
4. 4G Cartagena Barranquilla	4. Aeropuerto PORTA	
5. Transversal de las Américas		
6. 4G Mulaló – Loboguerrero		
7. 4G - Corredor Perimetral del Oriente de Cundinamarca		
8. 4G - Primera Ola Autopistas para la Prosperidad. –Autopista Conexión Pacífico 1		
9. 4G - Primera Ola Autopistas para la Prosperidad. –Autopista Conexión Pacífico 2		
10. 4G - Primera Ola Autopistas para la Prosperidad. –Autopista Conexión Pacífico 3		
11. 4G - Primera Ola Autopistas para la Prosperidad. –Autopistas Río Magdalena		
12. 4G - Primera Ola Autopistas para la Prosperidad. –Autopistas Conexión Norte.		
13. Honda – Puerto Salgar - Girardot		

Fuente: Dirección de Infraestructura – Ministerio de Transporte

Proyectos PINES en seguimiento de ejecución (12):

1. Bogotá – Villavicencio.
2. Malla vial del Valle
3. Córdoba – Sucre
4. Aeropuerto de Cali
5. Puente Honda
6. San Miguel – Santa Ana
7. Construcción segunda calzada Primavera- Camilo C.
8. Profundización canal acceso Cartagena
9. Puente Yatí
10. Túnel de la Línea
11. Loboguerrero – Buenaventura
12. Bucaramanga – Cúcuta

Proyectos PINES en planeación (1):

1. APP Río Magdalena

4. CONTROL, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA

Los logros alcanzados por la Superintendencia de Puertos y Transportes, en el último año son los siguientes:

4.1. Fortalecimiento institucional y posicionamiento

- Independencia administrativa y presupuestal: Obtención de la personería jurídica.
- Régimen sancionatorio: Proceso de aprobación (en tercer debate - Congreso) del nuevo Régimen Sancionatorio Integral para todo el Sector Transporte.

- Tasa de Vigilancia: Unificación de la Tasa de Vigilancia: incluye presupuesto para el funcionamiento e inversión.
- Cartera y procesos administrativos: Incremento del 104% en el recaudo, al pasar de \$3.126 millones a \$6.389 millones, comparando el primer semestre de 2014 frente al mismo periodo de 2015. Incremento del 341% en los mandamientos de pago, al pasar de 2 en el primer semestre de 2014 a 683 en el mismo período de 2015.

4.2. Regionalización

- Presencia a nivel nacional: 8 regionales y 5 Zonas Especiales

4.3. Consolidación tecnológica y de los sistemas de vigilancia

- CRC's: Implementación y puesta en funcionamiento del Sistema de Vigilancia para el control en la expedición de certificados médicos de aptitud para la obtención de la licencia de conducción.
- Sistematización de los procesos de la entidad en Vigía:
 - Unificación y centralización de procesos administrativos en VIGIA
 - Implementación de acciones de mejora en módulos actuales
 - Implementación 3 nuevos módulos
 - Interoperabilidad de las entidades relacionadas con el Sector Transporte como apoyo a los procesos misionales de la entidad
 - Proceso de vigilancia
 - Realización de las visitas de inspección en tiempo real
 - Aplicativo en tabletas para relacionar campos de la inspección

4.4. Eficiencia en el proceso de vigilancia

- PGS: Adopción de un Plan General de Supervisión para todos los vigilados en el territorio nacional.

- Inspección y PGS:
 - a. **Tránsito:** Inspección: crecimiento del 16% en la visitas de inspección, al pasar de 606 programadas a 707 efectuadas a junio de 2015.
 - b. **Puertos:** PGS: al concluir el primer semestre de 2015, se superó en un 35% la meta programada para todo el año: se han efectuado 696 visitas frente a un total de 442 planificadas.
 - c. **Concesiones:** Inspección: crecimiento del 22% en la visitas de inspección, al pasar de 47 programadas a 133 ejecutadas a junio de 2015. PGS: cumplimiento del 148% en el Plan General de Supervisión, al pasar de 133 actividades programadas a 187 ejecutadas.

- Informe Único de Infracciones de Transporte (IUIT): Durante el periodo comprendido entre nov-dic de 2014 y junio de 2015 se incrementó en un 63% los IUIT's tramitados por la entidad, al pasar de 12.435 en el 2013 a 20.203 entre nov-2014 y jun-2015.

- Investigaciones Transporte Público Terrestre: En el periodo comprendido entre nov-dic de 2014 y junio de 2015 se incrementó en 50% las aperturas de investigación a los vigilados, al pasar de 408 en enero-junio de 2014 a 825 en el periodo nov-dic 2014 / junio 2015.

- **Notificaciones:** En el periodo comprendido entre nov-dic de 2014 y junio de 2015 se incrementó en 41% las notificaciones de la entidad a los vigilados, al pasar de 15.113 en enero-junio de 2014 a 25.559 en el periodo nov-dic 2014 / junio 2015.