



Libertad y Orden

REPÚBLICA DE COLOMBIA

MEMORIAS AL CONGRESO

2010-2011

GERMÁN CARDONA GUTIÉRREZ

MINISTRO DE TRANSPORTE



Ministerio de Transporte
República de Colombia
NIT. 899.999.055-4



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Germán Cardona Gutiérrez
Ministro

María Constanza García Botero
Viceministra de Infraestructura

Felipe Targa Rodríguez
Viceministro de Transporte

Alejandro Maya Martínez
Secretario General

Daniel Eduardo Paez Barajas
Director de Transporte y Tránsito

Juan Camilo Granados Riveros
Director de Infraestructura

César Augusto Peñaloza Pabón
Jefe Oficina Asesora de Planeación

Dimitri Zaninovich Victoria
Jefe Oficina de Regulación Económica

Nazly Janne Delgado Villamil
Jefe Oficina Asesora Jurídica

Juan Fernando Palacio Ortiz
Jefe Oficina de Control Interno



Ministerio de Transporte
República de Colombia
NIT. 899.999.055-4



ENTIDADES ADSCRITAS

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS

Carlos Rosado Zúñiga
Director General

UNIDAD ESPECIAL ADMINISTRATIVA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL

Santiago Castro Gómez
Director General

INSTITUTO DE CONCESIONES – INCO

María Constanza García Botero
Gerente General (E)

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE – SUPERTRANSPORTE

Juan Miguel Durán Prieto
Superintendente



Honorables Senadores y Representantes

En cumplimiento del artículo 208 de la Constitución Nacional, procedo a presentar a los miembros del Congreso Nacional el informe sobre las actividades adelantadas por este Ministerio y sus entidades adscritas, correspondiente al período comprendido entre el 21 de julio de 2010 y el 20 de julio de 2011.

Durante este primer año de labores, el Ministerio ha logrado consolidar una visión que garantizará a la sociedad colombiana, un sistema de transporte que permita la integración de las regiones, el crecimiento económico y el desarrollo social del país.

Este informe recoge los avances alcanzados por el Sector Transporte en materia de Infraestructura, Servicios de Transporte y Logística, así como el Fortalecimiento Institucional, contemplados en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014.

Debe destacarse que el desarrollo de este sector deriva en buena parte de las normas que se aprueban en el Honorable Congreso de la República, por lo que quiero aprovechar para agradecer a los miembros de la Cámara y Senado por su comprometida labor en la legislatura que recién terminó.

GERMÁN CARDONA GUTIÉRREZ

Ministro de Transporte



TABLA DE CONTENIDO

1.	<i>INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE</i>	7
1.1	Modo Carretero	7
1.1.1	Red Concesionada de Carreteras.....	7
1.1.2	Red no Concesionada de Carreteras.....	14
1.1.3	Políticas y otras acciones Transporte Carretero	25
1.2	Transporte Aéreo	28
1.2.1	Inversión Pública y Privada en Infraestructura Aeroportuaria y Aeronáutica	30
1.3	Transporte Marítimo Portuario	31
1.3.1	Canales de Acceso	31
1.3.2	Puertos Marítimos	32
1.3.3	Políticas y otras acciones en Puertos	36
1.4	Transporte Fluvial	38
1.4.1	Estudios Terminados.....	39
1.4.2	Obras Terminadas.....	40
1.4.3	Proyectos en Ejecución.....	42
1.4.4	Políticas y otras acciones Transporte Fluvial.....	43
1.5	Transporte Férreo	44
1.5.1	Red Férrea del Atlántico (Fenoco S.A.)	44
1.5.2	Red Férrea del Pacífico (Ferrocaril del Oeste y Tren de Occidente)	45
1.5.3	Políticas y otras acciones Transporte Férreo	46
1.6	Asociación Público Privada - APP	47
2.	<i>CIUDADES AMABLES</i>	49
2.1	Sistemas Integrados de Transporte Masivo - SITM	49
2.2	Sistemas Estratégicos de Transporte Público - SETP	51
2.3	Transporte Urbano Sostenible	52
3.	<i>SERVICIOS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA</i>	54
3.1	Desarrollo Logístico	54
3.1.1	Marco institucional e información logística.....	54
3.1.2	Transporte intermodal, plataformas y logística urbana y Promoción de Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE)	55
3.1.3	Servicios logísticos de valor agregado.....	55
3.2	Gestión y control del tránsito y transporte	56
3.3	Sostenibilidad ambiental y estrategias de mitigación al cambio climático 57	
3.4	Seguridad vial	58
3.4.1	Infraestructura para proteger la integridad de los usuarios	58
3.4.2	Equipo y vehículos para una movilidad segura	59



3.4.3	Comportamiento de los usuarios	59
3.5	Gobierno en Línea	60
3.6	Política y regulación de servicios de transporte	61
4.	<i>SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y PREVENCIÓN DEL RIESGO</i>	66
4.1	Estrategia Sectorial para la atención a la Ola Invernal 2010 – 2011	66
4.2	Gestión Ambiental, Social y Predial de Proyectos Sostenibles	69
5.	<i>CONTROL, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA</i>	72
5.1	Concesiones e Infraestructura.....	72
5.1.1	Infraestructura terrestre.....	74
5.1.2	Infraestructura aérea.....	74
5.1.3	Infraestructura férrea.....	75
5.1.4	Infraestructura de terminales de transporte terrestre automotor	75
5.2	Puertos	77
5.3	Tránsito y Transporte Terrestre Automotor	80
5.3.1	Peticiones, Quejas y Reclamos – PQR.....	80
6.	<i>FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL</i>	85
6.1	Creación de dos viceministerios técnicos	85
6.2	Sistema de Gestión de la Calidad (SGC).....	85
6.3	Modelo Estándar de Control Interno (MECI)	86
6.4	Fortalecimiento de la Superintendencia de Puertos y Transporte	86
6.5	Creación Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)	87



1. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Esta locomotora, además de ayudar a que el resto de los sectores encuentren condiciones propicias para mejorar sus niveles de competitividad, demanda grandes cantidades de recursos y mano de obra.

Entre las grandes retos del Sector Transporte se encuentran: aumentar el número de kilómetros de vías en doble calzada, mejorar las terminales aeroportuarias, ampliar la capacidad portuaria y promover modos alternativos de transporte fortaleciendo la red férrea nacional e identificando la vocación de nuestros ríos y su potencial comercial. Todo lo anterior, complementado con el desarrollo de una Política Nacional de Logística y Servicios de Transporte.

1.1 Modo Carretero

Tanto en la red concesionada de carreteras como en la no concesionada, como principales arterias de circulación presentan necesidades de modernización y ampliación de su capacidad, por tanto se han estado ejecutando diferentes programas estratégicos como se describen a continuación, con el fin de mejorar la capacidad y los niveles de servicio de los principales corredores.

1.1.1 Red Concesionada de Carreteras

Dobles Calzadas

Esta estrategia busca conectar los centros de producción y comercialización del país y la integración regional. El Instituto Nacional de Concesiones - INCO se ha concentrado en estructurar y desarrollar proyectos que conecten al país, en especial: Bogotá – Buenaventura, Bogotá – Cúcuta, Bogotá – Arauca, Bogotá-



Costa Atlántica y Autopista de la Montaña. La meta es llegar a tener en operación 2.000 km de carretera de doble calzada al finalizar el periodo de gobierno. Hacia Diciembre de 2010 el país contaba con 966 km de doble calzada construidos y 782 km de estos en operación. A junio de 2011, los kilómetros construidos llegan a 1.017 de los cuales 797 km ya están en operación.

A continuación se describen los principales proyectos de construcción de dobles calzadas:

Corredor Bogotá – Buenaventura

El propósito final del corredor es adelantar las intervenciones necesarias para llevarlo en su totalidad a doble calzada y garantizar su mantenimiento a largo plazo.

Actualmente, se tienen en el corredor, varios contratos de concesión y obra pública para construir la doble calzada o mantenimientos, sin embargo, existen algunos tramos donde no se cuenta ni con contratistas ni presupuestos asignados para tal fin. Por lo anterior, se contrató el Estudio Técnico Inicial para la estructuración del corredor, el cual busca recopilar toda la información técnica de estudios y diseños, información contractual y demás información necesaria para identificar las estrategias de ejecución del proyecto y además, definir los alcances técnicos, presupuestos y programaciones del proceso de contratación de los estructuradores integrales del proyecto.

El mencionado estudio se encuentra en ejecución (terminación en julio de 2011) y a la fecha, arrojó el resultado de la necesidad de dividir el corredor en dos sectores que requieren intervenciones para lograr el propósito enunciado: Sector



Ibagué - La Paila y el Sector Buga - Buenaventura. Cabe resaltar que los demás sectores del corredor, se encuentran contratados y en ejecución de construcción.

Corredor Bogotá - Cúcuta

Actualmente se tienen en el corredor varios contratos de concesión y obra pública para construir dobles calzadas o mantenimientos, sin embargo, existen algunos tramos donde se terminan dichos contratos próximamente, o no se cuenta ni con contratistas ni presupuestos asignados para tal fin. Es por esto que se contrató el Estudio Técnico Inicial para la estructuración del corredor según la alternativa seleccionada, el cual busca recopilar toda la información técnica de estudios y diseños, información contractual y demás información necesaria para identificar las estrategias de ejecución del proyecto y además, definir los alcances técnicos, presupuestos y programaciones del proceso de contratación de los estructuradores integrales del proyecto. El mencionado estudio se encuentra en ejecución y se tiene prevista su terminación en Octubre de 2011.

Para este corredor, se está realizando la recopilación de información, se conoce la calidad de algunos de los estudios y diseños existentes, para los cuales, vale la pena resaltar que independiente de las intervenciones que se definan, no existen diseños actualizados para iniciar construcción y tampoco se cuenta con todas las gestiones adelantadas para la adquisición predial, licenciamiento ambiental y consultas sociales.

Una vez terminado el Estudio Técnico inicial en octubre de 2011, se realizará la apertura del Proceso de Selección Internacional para la Contratación del Estructurador Integral del Corredor Bogotá – Cúcuta o de la alternativa seleccionada. Se tiene previsto la apertura del proceso de selección en Octubre de 2011 y la terminación de estos trabajos para Enero de 2013, de tal manera, que en



dicha fecha, sea iniciado el proceso de licitación pública para la concesión de la Construcción, mantenimiento y operación del Corredor Bogotá - Cúcuta (o de la alternativa seleccionada de intervención).

Corredor Bogotá - Arauca

Con el fin de avanzar en el desarrollo de éste proyecto se contrató en el primer semestre de 2011 el Estudio Técnico Inicial para la estructuración del corredor, el cual busca recopilar toda la información técnica de estudios y diseños, información contractual y demás información necesaria para identificar las estrategias de ejecución del proyecto y además, definir los alcances técnicos, presupuestos y programaciones del proceso de contratación de los estructuradores integrales del proyecto. El mencionado estudio se encuentra en ejecución y se tiene prevista su terminación en Octubre de 2011.

Parte del estudio técnico inicial, es realizar el análisis financiero, jurídico y técnico de los contratos actuales de concesión y de obra pública en el área de influencia del sector, de tal manera que se conozca la viabilidad o No de realizar adiciones para incorporar algunos o todos los tramos a algún contrato actual en ejecución o recompras a la Nación. Este análisis termina en Septiembre de 2011, sin embargo, es importante tener en cuenta, que en caso que se decida alguna negociación con un contratista, de todas formas se deben elaborar los estudios y diseños para conocer realmente los presupuestos, programaciones y modelos financieros de la Entidad y de esta manera, realizar la negociación buscando los mejores resultados y beneficios para el país.

Una vez terminado el Estudio Técnico inicial (Octubre de 2011), se realizará la apertura del Proceso de Selección Internacional para la Contratación del



Estructurador Integral del Corredor Bogotá - Arauca o de la alternativa seleccionada, el cual, tendrá como alcance los siguientes componentes:

- En Estudios y Diseños Definitivos: Terminación o actualización, incluida la realización de la gestión social, ambiental y predial.
- En Alcance Técnico: definición de productos del contrato, presupuestos, programaciones, riesgos, especificaciones del sector.
- En Alcance Jurídico: La elaboración de los pliegos de condiciones, minuta de contrato, análisis de riesgos y garantías de la licitación pública de concesión.
- En Alcance Financiero: La elaboración del modelo financiero de estructuración de la licitación de concesión.

Se tiene previsto la apertura del proceso de selección en Octubre de 2011 y la terminación de estos trabajos para Enero de 2013, de tal manera, que en dicha fecha, sea iniciado el proceso de licitación pública para la concesión de la Construcción, mantenimiento y operación del Corredor Bogotá – Arauca (o de la alternativa seleccionada de intervención).

Convenio Interadministrativo Autopista de la Montaña

El 28 de enero de 2010 se suscribió el Contrato Interadministrativo INCO – ISA entre el Instituto Nacional de Concesiones – INCO e Interconexión Eléctrica S.A. E.S.P.- ISA. El objeto del contrato es “la elaboración de los Estudios Etapa de Evaluación y, bajo el esquema de concesión, la posterior entrega del Corredor Vial a ISA para la realización de los Diseños Fase III, la programación, la construcción de las obras, la financiación, la Gestión Predial, la operación, el mantenimiento, la conservación y la Explotación Comercial del Proyecto”.



El Contrato Interadministrativo define su desarrollo en dos Fases así:

- Primera Fase: FASE DE COOPERACIÓN, que comprenderá la Etapa de Evaluación del Proyecto
- Segunda Fase: FASE INTERADMINISTRATIVA, que comprenderá: i) Etapa de Preconstrucción, ii) Etapa de Construcción y iii) Etapa de Operación, Mantenimiento y Conservación.

La Explotación Comercial iniciará al tiempo de suscripción del Acta de Condiciones de Ejecución y, a partir de allí, estará sujeta al Cronograma de Entrega de Vías.

En la actualidad se encuentra en ejecución la Primera Fase en la cual ISA realizará los estudios etapa de evaluación con el fin de determinar el alcance básico del proyecto. De igual manera se está adelantando el proceso de estructuración de un Concurso de Méritos que garantice a la Entidad contar con una asesoría a nivel técnico, financiero, contable, social, ambiental y jurídico en el momento en que ISA presente a INCO los Estudios definitivos de la Etapa de Evaluación.

Avances en los Proyectos de Concesión de Carreteras

Actualmente, se encuentran en ejecución 26 concesiones de carreteras (10 de primera generación, una de segunda generación y 15 de tercera generación) que comprenden 5.965 kilómetros origen-destino de la red primaria nacional. Gracias a las políticas de desarrollo de infraestructura y de seguridad del Gobierno Nacional se ha logrado impulsar la vinculación de la iniciativa privada en desarrollo de proyectos y especialmente en carreteras.



En el periodo comprendido entre el 7 de agosto de 2010 y el 30 de junio de 2011, las principales actividades desarrolladas en este modo se detallan a continuación, así:

- Puesta en servicio del Túnel Guillermo León Valencia en el Departamento de Tolima el 17 de marzo de 2011, el cual es una de las más importantes obras del proyecto de doble calzada Bosa-Granada-Girardot. El proyecto forma parte del corredor Bogotá-Buenaventura, uno de los ejes viales cruciales para la mejorar la competitividad del país. El túnel unidireccional, en el sentido Girardot-Bogotá, cuenta con 3,96 kilómetros de longitud, un ancho de calzada de 10.80 metros, que contempla dos carriles de 3.65 metros cada uno, una berma de 1.80 metros y andenes de 1.25 metros a cada lado. El túnel atraviesa los cerros San Bartolo y Las Palomitas.
- Entrega al servicio de una calzada de la variante Melgar, plan de retorno puente festivo del 27 de junio de 2011.
- Puesta en servicio el 12 de junio de 2011 de 111 kilómetros rehabilitados de la carretera que de Puerta de Hierro conduce al municipio de Cruz del Viso, del proyecto Córdoba- Sucre.
- En el proyecto de Pasto- Rumichaca - Chachagüí, Se dio al servicio el 12 de Marzo de 2011, 1.8 Km de la segunda calzada del Trayecto 6. Éste sector se localiza en el municipio de Chachagüí y comprende la salida hacia el norte de la cabecera del municipio y el ingreso al Aeropuerto “Antonio Nariño”.
- En el proyecto Ruta del Sol Segundo Sector se dio inicio a la etapa de construcción, el 07 de junio, en tres frente de obra de 20 kilómetros cada uno en los sectores:
 - Puerto Salgar - Caño Alegre
 - Aguachica - San Alberto
 - Aguachica - La Mata



- En el proyecto Girardot-Ibagué–Cajamarca, se puso en operación la variante Chicoral (23 km, de Doble calzada) el 27 de agosto de 2010.

1.1.2 Red no Concesionada de Carreteras

De igual manera, en la red no concesionada de carretera, el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, viene ejecutando programas de dobles calzadas, túneles y puentes con el fin de hacer al país más competitivo. A continuación se describen dichos programas.

Construcción y Mejoramiento de Grandes Proyectos de Conectividad

A través de este programa, se ha avanzado en la ejecución de los siguientes proyectos:

Doble Calzada Buga - Buenaventura

Con la construcción de esta doble calzada se busca mejores especificaciones viales, un mejor nivel de servicio para los usuarios, menos tiempos de viaje; menores costos vehiculares, disminución de accidentalidad y una menor vulnerabilidad ante eventos naturales.

Se contrataron 48 kilómetros de longitud en los tramos Citronela - Altos de Zaragoza - Triana - Cisneros - Loboguerrero, por un valor de \$733.900 millones, de los cuales se han facturado \$269.108 millones.

El avance de obra en el total del proyecto es de 17 kilómetros de explanaciones, 8,6 kilómetros de pavimento, 12 puentes y viaductos y 2.884 metros de excavación de túnel. El avance de agosto de 2010 a junio de 2011, es de 3



kilómetros de explanaciones, 2,24 kilómetros de pavimento, 6 puentes y viaductos y 2.682 metros de excavación de túnel.

Túnel de la Línea

Este proyecto, hará más ágil la ruta Bogotá - Buenaventura y comprende las siguientes etapas:

- ETAPA I: Fase I: Construcción Túnel Piloto; Construcción Acceso al portal Quindío; Fase II: Construcción del Túnel Principal Unidireccional sentido Bogotá Buenaventura.
- ETAPA II: Terminación Obras Anexas y Segundo Túnel Unidireccional sentido Buenaventura – Bogotá.

Se contrataron 26,9 kilómetros de longitud en las obras Túnel Principal Unidireccional, doble calzada Bermellón (Portal Tolima - Cajamarca), Calarcá - Américas (Portal del Quindío), por un valor de \$629.053 millones a través del contrato 3460 de 2008.

A 30 de junio de 2011 se han excavado 5.272 metros de túnel y se está trabajando en cimentaciones de puentes y excavación de túneles cortos.

Segunda Calzada Ancón Sur – Primavera - Camilo C - Bolombolo

Este proyecto tiene una longitud en segunda calzada de 23,3 Km. El valor del contrato es de \$121.922 Millones (Incluido Obra e interventoría)



En el tramo I: Ancón Sur - Primavera, el avance total es de 7.2 kilómetros de explanaciones, 5,3 kilómetros de pavimento y 4 puentes, de los cuales corresponden al período agosto de 2010 a junio de 2011: 2 kilómetros de explanación, 0.35 kilómetros de pavimento y 2 puentes. En el tramo II: Primavera-Camilo C, se avanzó en la aprobación de la licencia ambiental y en el tramo III: Camilo C-Bolombolo, se avanzó en el 100% de los estudios y diseños.

Animas - Nuquí

Este proyecto tiene una longitud de 130 km. El valor del contrato es de \$125.360 millones. En el tramo 1: Nuquí-Alto Copidijo, las obras están suspendidas por los inconvenientes presentados con la única fuente de materiales licenciada. En el tramo 2: Alto de Copidijo – Río Baudó y Tramo 3 Río Baudó – Quebrada Muertero, Culminación de Estudios y diseños de Ingeniería fase III y Gestión para licenciamiento ambiental. En el tramo 4: Quebrada Muertero, se ha avanzado en los estudios de ingeniería fase III.

Avenida Longitudinal de Occidente. Tramo Canoas - Río Bogotá

Este proyecto tiene una longitud de 9.5 Km. El valor del contrato es de \$53.889 millones. Las obras adelantadas mediante los contratos 3345 y 3324 de 2006 suscrito por el INVIAS culminaron el 31 de octubre de 2009, obteniendo el siguiente avance: Explanaciones 8.9 Km (93%), Sub base 8.9 km (93%), Base 8.4 km (88%), Pavimento 7.8 km (82%), Obras de drenaje y pasos en 8.4 km (88%)

Para cumplir con lo dispuesto en el documento Conpes No.3433 de 2006, se firmó el Convenio interadministrativo No 975 de 2009 con la Gobernación Cundinamarca y su posterior adición el 14 de diciembre de 2010 por valor de \$16.000 millones con el fin de realizar las obras faltantes del Tramo Canoas - Río Bogotá, hasta



agotar recursos, priorizando las obras en el siguiente orden: Construcción del Puente sobre el Río Bogotá, Puente sobre el Canal Victoria, Puente sobre el Río Balsillas y finalmente la pavimentación del tramo faltante de vía y su señalización.

Construcción segunda calzada Ciénega – Santa Marta

Se realizó el Convenio Interadministrativo No 1822 de 2006. INVIAS- Gobernación del Magdalena. La longitud de la segunda Calzada es de 9.5 Km, los cuales ya fueron construidos. El Valor del Convenio fue de \$66.000 millones. Este Convenio preveía que las obras de construcción de la segunda calzada se constrúan con recursos del departamento del Magdalena y se encuentra en proceso de liquidación.

Pavimentación Sector Puerto Caicedo - Villagarzón

La longitud de este sector es de 42,67 Km. Este contrato se encuentra suspendido y su valor es de \$64.266 millones. Lleva acumulado de pavimento 32.93 km y la construcción de 6 puentes, de este avance total en el periodo comprendido entre Agosto de 2010 y junio de 2011 se han realizado 3 puentes y 3.34 km de pavimento.

Corredor Tumaco - Pasto - Mocoa

La longitud es de 390 Km y el valor del contrato es de \$360.000 millones. Se ha adelantado la elaboración de estudios y diseños para los tramos prioritarios: Túquerres - Pedregal, Pasto-Encano y Encano-Santiago. Sobre el Tramo TUMACO - PEDREGAL, sector Ricaurte - Pedregal, se adelantan estructuras de contención y obras de drenaje.



Construcción Variante San Francisco Mocoa

La longitud es de 45.6 Km. y el valor del contrato es de \$401.550 millones. La Entidad cumplió con todos los requerimientos BID según Contrato de crédito 2271 OC-CO del 3 de mayo de 2010, obteniendo la Elegibilidad Total para Desembolsos, con base en lo cual está programado impartir la orden de Inicio del contrato de obra para el mes de julio.

Pavimentación carretera Junín-Barbacoas.

Se realizó el Convenio Interadministrativo No 2570 de 2009. INVIAS-IDEA-EJÉRCITO-MINISTERIO TRANSPORTE. El valor del convenio es de \$40.000 Millones. La longitud de la carretera es de 55.4 Km y la longitud del pavimento existente es de 17.1 km. La longitud faltante por pavimentar es de 38.3 km y la longitud a pavimentar con los recursos asignados es de 10 km. Valor Convenio: \$40.000 millones.

El Convenio preveía ajuste a los estudios y diseños por parte de la Interventoría, según cronograma a finales de julio están listos, posteriormente se saca a licitación suministro de materiales, y se inician obras en el mes de octubre.

Construcción de Puentes

En el período agosto de 2010 a junio de 2011 se construyeron los siguientes puentes:

- En la carretera pavimentación sector Puerto Caicedo- Villagarzón se construyeron los puentes Achote, Pedregosa, Campobello.
- En la Carretera Ye de la Ciénaga-Santa Marta se construyó el puente Córdoba



- En la Carretera Doble Calzada Buga - Buenaventura, tramo Altos de Zaragoza - Triana, se construyeron los puentes Cafetal, Palito, San Antonio (Margen Izquierda), San Antonio (Margen Derecha).
- En la Carretera Doble Calzada Buga - Buenaventura, tramo Cisneros - Loboguerrero, se construyeron los puentes 16 derecho, 17 derecho, 2 izquierdo.
- En la Carretera Segunda Calzada Ancón Sur - Primavera se construyeron los puentes Quebrada la Miel, Sector Tablaza (Margen Izquierda).

Construcción y Mejoramiento de Corredores Prioritarios para la Prosperidad

Este programa busca atacar debilidades de la infraestructura nacional dando continuidad a los corredores viales que facilitan la movilidad interna, contribuyendo así al mejoramiento de las características de la infraestructura para la producción, comercialización de productos, integración regional y nacional.

A través de este programa se han contratado 1.650 Km. Por un valor de \$2.5 billones.

El avance total es de 94, 28 Km de pavimento concreto y 47,3 Km de pavimento asfáltico, de los cuales de agosto de 2010 a junio de 2011, corresponde un avance de 59,48 Km de pavimento en concreto y 31.6 Km de pavimento en asfáltico.

Además de los anteriores avances, el avance en mantenimiento y transitabilidad es de 796 Km.

En la tabla 1, se presentan los proyectos de este programa.

Tabla 1. Corredores Prioritarios para la Prosperidad

PROYECTOS	
1	Doble Calzada Bucaramanga-Cúcuta
2	Doble Calzada Bogotá - Buenaventura
3	Corredor del Sur
4	Marginal de la Selva
5	Troncal Norte de Nariño
6	Anillo del Macizo Colombiano
7	Troncal Central del Norte
8	Transversal del Libertador
9	Transversal de Boyacá
10	Transversal Medellín - Quibdó
11	Transversal Central Pacifico
12	Transversal Cafetera
13	Transversal del Cusiana Tramo (El Crucero - Aquitania)
14	Troncal Nordeste
15	Corredor del Paletará
16	Transversal del Carare
17	Corredor de las Palmeras
18	Transversal de la Macarena
19	Carretera de la Soberanía
20	Transversal del Sisga

Fuente: INVIAS

Mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento óptimo de vías en la red principal

Esta estrategia busca mantener estándares o niveles de servicio adecuados y prolongar la vida útil del pavimento existente evitando su deterioro para evitar el aumento del pasivo vial, como consecuencia de la caída de los tramos en buen estado, el aumento de aquellos en mal estado y la disminución de los tramos de condición regular y prevenir y atender las emergencias presentadas en la red vial.



Durante el período comprendido entre enero y junio de 2011 se realizó el mantenimiento periódico de 121.38 km, la repavimentación de 29.33 km, la rehabilitación de 18.91 km y el mantenimiento rutinario de 11.564 km.

Caminos para la prosperidad

Con esta estrategia el INVIAS programa generar mejoras en las vías y carreteras necesarias para la comunicación y el desarrollo de los pueblos, además de ser una importante fuente de empleo para las personas que habitan en sectores rurales, lo que redundará en desarrollo y mayor calidad de vida para los Colombianos. Con este programa se planea atender alrededor de 50.000 Km de la red con mantenimiento y a la vez generar empleo de mano de obra no calificada de cerca de 18.000 personas, en el cuatrienio.

Para la vigencia 2011 el presupuesto asignado inicial es de \$ 306.000 millones y según decreto 2233 se adicionó en \$ 49.000 millones. Todo el presupuesto ya tiene levantamiento de previo concepto.

Se han logrado los siguientes avances:

- Se realizó la priorización de vías seleccionando y visitando las más importantes por municipio, lográndose visitas a 31 departamentos con cubrimiento de 6.300 vías y a 1.098 municipios con cubrimiento de 62.450 km.
- Se suscribieron 407 convenios, para atender vías en 420 municipios, por un valor de \$ 268.572 millones.

Con la ejecución de estos convenios, se hará mantenimiento periódico de 6.626 km y mantenimiento rutinario de 13.338 km.



Continuación del Programa Plan 2.500

El Programa de Infraestructura Vial para el Desarrollo Regional, Plan 2500, tiene como objeto la pavimentación, reconstrucción y/o repavimentación de 3,160 Km. de carreteras del orden primario, secundario y terciario, distribuidas en 31 departamentos del territorio nacional, incluido el Archipiélago de San Andrés y Providencia, cuya finalidad principal es la de propender por la accesibilidad y conectividad de algunas de las regiones más apartadas del país.

El criterio que se tuvo para la priorización y selección de las vías a intervenir con el Programa, fue un trabajo realizado conjuntamente entre el Ministerio de Transporte, el Departamento Nacional de Planeación (DNP), Entes Territoriales, Líderes Regionales y del resultado del ejercicio de las Audiencias Públicas, siguiendo los lineamientos establecidos en el documento CONPES 3311 de 2004, a través del cual, se garantizaron recursos por un valor de \$1.8 billones de pesos constantes del 2004, para la ejecución del Plan 2500 y del Programa de Audiencias Públicas.

Es así como transcurridos 64 meses de ejecución física real del programa, con corte al día 30 de junio de 2011, se llevan pavimentados de 2.539,00 kilómetros y una inversión ejecutada en obra de \$ 1,89 Billones de pesos, incluidos los Kilómetros ejecutados por la Red Nacional de Carreteras.

En la tabla 2 se registra el avance alcanzado anualmente por el Programa Plan 2500.



Tabla 2. Plan 2500 - Avance anual

Discriminado	Avance/año	Acumulado
kilómetros pavimentados 2005-2006	746,03	746,03
kilómetros pavimentados 2007	1039,06	1785,09
kilómetros pavimentados 2008	444,39	2229,48
kilómetros pavimentados 2009	183,82	2413,3
kilómetros pavimentados 2010	107,35	2520,65
Kilómetros pavimentados de enero a junio de 2011	18.35	2539.00

Fuente: INVIAS

Implementación del programa de Crédito del Plan Vial Regional

Inventarios Viales 2010

Continuando con la estrategia de ofrecerles a los Departamentos, un instrumento técnico que les permita conocer sobre la red vial secundaria que tienen a su cargo, se realizaron los inventarios viales de los departamentos de Cundinamarca, Cauca, Amazonas, Guainía, Guaviare, Vaupés y Vichada

Planes Viales aprobados 2010

Con el fin de favorecer la administración integral de la red secundaria de los departamentos, se mantuvo el apoyo por parte del Ministerio para que puedan implementar sistemas de gestión vial a través de la elaboración de sus Planes Viales, permitiéndoles fortalecer la gestión institucional para ejercer sus competencias en materia vial, facilitándoles a partir de indicadores espaciales, sociales, técnicos y económicos priorizar dentro de un marco regional y nacional



sus inversiones, mejorando su competitividad e integración de manera que se generen economías de escala y se desarrollen metodologías de gestión vial apropiadas para cada región, en éste propósito se apoyó la elaboración y fueron aprobados los siguientes Planes Viales:

En el último año fueron aprobados los Planeas Viales de Cundinamarca, Sucre, Casanare, Putumayo y Valle del Cauca, además del plan vial del municipio de Sincelejo.

Estudios y Diseños Viales realizados en el 2010

Como una estrategia complementaria en el apoyo que el Ministerio de Transporte le ha ofrecido a los Departamentos, se han realizados estudios y diseños a algunas de las vías que resultaron priorizadas dentro de la elaboración de los Planes Viales de los Departamentos de Atlántico, Bolívar, Caldas, Córdoba, Guajira, Huila, Nariño Quindío y Tolima.

Estudios y Diseños Viales elaborados para cinco (5) Departamentos_2011

Se efectuó la legalización de los Contratos números 20, 22, 23, 24 y 26 de 2011 que corresponden a la elaboración de los estudios y diseños de las vías priorizadas en los planes viales de los Departamentos de Boyacá, Cauca, Risaralda, Sucre y Cundinamarca respectivamente, y los contratos número 27 y 28 de 2011, suscritos para realizar la Interventoría técnica, administrativa y contable a los estudios y diseños de las vías priorizadas en los planes viales de dichos Departamentos. Además se realizaron actividades de campo de los tramos viales para los Departamentos de Boyacá, Cauca, Cundinamarca, Risaralda y Sucre, certificados por la Interventoría



1.1.3 Políticas y otras acciones Transporte Carretero

El Ministerio de Transporte, con el fin de dar cumplimiento a la implementación de la Ley 1228 de 2008 “Por medio de la cual se determinan las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión, para las carreteras del sistema vial nacional, se crea el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras y se dictan otras disposiciones”, desarrolló las siguientes actividades:

- Elaboró el Decreto 2976 de agosto 2010, a través del cual se reglamenta las fajas de retiro obligatorio en los pasos urbanos de las vías a cargo de la Nación.
- De la misma manera, en lo relacionado con el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras - SINC, la Dirección de Infraestructura finalizó el Convenio No 139 del de 2009 suscrito entre el Ministerio de Transporte y el Instituto Geográfico Agustín Codazzi - IGAC, cuyo objeto fue el análisis, diseño e implementación de este Sistema. Para el año 2011 se tiene proyectado la adopción del SINC.

Por otra parte y considerando la necesidad establecida en la ley 1228 sobre los criterios técnicos y jurídicos para realizar la categorización de las vías nacionales, se adelantaron las gestiones para la contratación de los estudios respectivos como el análisis de mercado, el estudio previo y el pliego de condiciones. Se espera que este estudio finalice el presente año 2011.

En lo relacionado con formulación de políticas, se elaboró una propuesta de Plan de Expansión Vial, para lo cual se definió el listado de proyectos estratégicos de acuerdo con la propuesta presentada en el Plan Nacional de Desarrollo y en la definición de inversiones. Adicionalmente se solicitó a las entidades adscritas INVIAS - INCO la revisión del listado actualizado de la red vial a cargo de cada



entidad, observaciones y validación del listado para incluir y/o excluir vías que se anexaran al plan de expansión vial. Al respecto se tiene previsto presentar al Conpes el nuevo Plan de Expansión Vial en el año 2011.

En cuanto al apoyo territorial para el desarrollo de sus planes de infraestructura, se llevó a cabo el Convenio Interadministrativo de Cooperación No.124 de 2010, entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio del Interior y de Justicia, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS y la Gobernación del Casanare con objeto aunar esfuerzos para impulsar la gestión de la infraestructura vial del departamento del Casanare, en el marco de los impactos generados por diferentes actividades económicas de la región. En el desarrollo del convenio se han adelantado las gestiones requeridas para mejorar la gestión vial del departamento.

De la misma manera, se suscribió el Convenio Interadministrativo No. 066 de 2010 entre el Ministerio de Transporte y la Alcaldía Distrital de Barranquilla con objeto de transferir recursos para el apoyo de la construcción de la segunda calzada de la avenida circunvalar de Barranquilla – Atlántico por valor de \$50.000.000.000. Estos recursos fueron transferidos en su totalidad de acuerdo a las condiciones pactadas en el citado convenio.

En conjunto con la Subdirección Administrativa y Financiera, se expidió la Resolución 001496 del 20 de mayo de 2011 mediante la cual se reglamenta la administración del Fondo Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina.

Con relación a las Gestión adelantada para la distribución y ejecución de los recursos provenientes del Fondo de Subsidio de la Sobretasa a la Gasolina, Vigencia 2010, la Dirección de Infraestructura viabilizó 20 proyectos presentados por los siguientes departamentos beneficiarios: Amazonas, Guainía, Guaviare, Vaupés, Vichada y San Andrés, Santa Catalina y Providencia, correspondientes a



pavimentación de vías urbanas y mejoramiento de la red terciaria los cuales a la fecha se encuentran en ejecución. Para la transferencia de estos recursos, la Dirección en conjunto con la Subdirección Administrativa y Financiera elaboró las Resoluciones Nos. 002542 del 22 de junio de 2010, 004958 del 18 de noviembre de 2010 y 006119 del 22 de diciembre del mismo año. En cuanto a los recursos provenientes de este Fondo a ser distribuidos en la Vigencia 2011, los departamentos beneficiarios han presentado 25 proyectos de los cuales 10 se encuentran viabilizados y 15 en estudio.

Finalmente, de acuerdo con la importancia estratégica que la región de la Altillanura tiene, se incluyó en el Plan Nacional de Desarrollo el siguiente lineamiento: *“Creación de condiciones para la productividad y competitividad económica de la Altillanura a través del mejoramiento de la infraestructura vial, de comunicaciones y comercialización, promoción de la investigación y el impulso de estrategias para asegurar un desarrollo sostenible”*.

En este sentido, y considerando que las políticas de infraestructura de transporte vigentes deben estar encaminadas al mejoramiento de las condiciones de accesibilidad, favoreciendo la intermodalidad, se inició el proceso de contratación de los estudios que determinen cual es la infraestructura intermodal que requiere la región y por otro lado la revisión de los estudios existentes de la vía Puerto Gaitán – Puerto Carreño que permitan la ejecución de las obras.

Finalmente, en cuanto al proceso de expropiación de predios, no obstante ser una figura jurídica ya existente en las leyes 9 de 1989 y 388 de 1997, el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 pretendió darle mayor agilidad y practicidad a su aplicación con la participación directa del IGAC, razón por la cual el Ministerio de Transporte en conjunto con el IGAC está trabajando en el Decreto Reglamentario, que regule el proceso de expropiación y así permitir subsanar las limitantes que



tienen las diferentes entidades intervinientes y cohesionar la ley con la delegación total de la gestión predial en los concesionarios.

1.2 Transporte Aéreo

Por su parte, en materia de transporte aéreo, el principal reto del gobierno es mejorar la infraestructura aeroportuaria y aumentar el flujo de pasajeros y de carga. Entre las principales metas para el 2014 se encuentran un avance de obra de 1.972 miles de m² de obra terminada en la concesión Aeropuerto El Dorado, de los cuales 164.150 m² corresponden a la Terminal 1 y Terminal 2. A junio de 2011 se tiene un avance de 39.952 m² de obra, de los cuales 23.464 m² corresponden a la Terminal 1 y Terminal 2. De igual manera, una meta para el 2014 de 27 millones de pasajeros movilizados, desde agosto de 2010 hasta abril de 2011 se han movilizado 18,3 millones de pasajeros.

En el período enero – abril de 2011, las aerolíneas que sirven a Colombia incrementaron en el 9,6% el número de pasajeros movilizados alcanzando la cifra de 6,69 millones de personas movilizadas. El mayor crecimiento se da en pasajeros internacionales, porcentualmente se han transportado en los primeros cuatro meses del presente año, 2,16 millones, 296 mil pasajeros más (15,9%) que en igual período de 2010. En el mercado doméstico, la cantidad de personas movilizadas en este cuatrimestre fue de 4,54 millones, 6,9% más que en 2010.

En cuanto a carga movilizada, las aerolíneas que sirven a Colombia, en el mes de abril de 2011, incrementaron en el 8,1% la carga movilizada, alcanzando la cifra de 66 mil toneladas. Se acumulan en el período enero-abril 231 mil toneladas transportadas por el modo aéreo (3% más que en el mismo período del año anterior). El mayor crecimiento en los primeros cuatro meses del presente año, se da en carga internacional (3,3%), se transportaron 190 mil toneladas, 6 mil más



que en igual período de 2010. En el mercado doméstico, la carga movilizada en este cuatrimestre fue de 41 mil toneladas, 660 toneladas (1,6%) más que en 2010.

De otra parte, se suscribieron 10 acuerdos bilaterales de operaciones aéreas con Barbados, Estados Unidos, Islandia, Hong Kong, Estados Unidos, México, Reino Unido, Emiratos Árabes, Turquía, Qatar e Israel.

Se pactó un régimen de libertad de vuelos entre ambos territorios con: Islandia, Estados Unidos, Emiratos Árabes, Turquía, Qatar e Israel.

El Convenios con Estados Unidos, aumentó de 21 frecuencias en materia de pasajeros para cada parte. Hoy en día se cuenta con un régimen de 99 frecuencias semanales para Colombia y 91 frecuencias semanales para Estados Unidos. En materia de carga se cuenta con un régimen de frecuencias libre. Adicionalmente, en noviembre 11 de 2010 se pactó un nuevo acuerdo bilateral de Servicios Aéreos, definiendo un nuevo esquema de operación de cielos abiertos bajo un periodo de transición en dos fases hasta el año 2013.

También se destaca que Colombia continúa con la categoría No.1 en materia de seguridad operacional de la aviación, calificación otorgada por la aviación de Estados Unidos.

Durante el 37^a Período de Sesiones de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, en su cuarta sesión plenaria, se eligió a Colombia para ocupar una silla en el Consejo de la OACI, máximo órgano de gobierno, dentro del Grupo II, el cual corresponde a los países que contribuyen en mayor medida al suministro de instalaciones y servicios para la navegación aérea civil internacional.



La posición de Colombia en el Consejo es una oportunidad para la aprobación de normas internacionales tendientes al fortalecimiento de la seguridad de la navegación aérea internacional y para enfrentar las amenazas nuevas y emergentes del terrorismo internacional a la seguridad de la aviación.

Colombia logró el apoyo de 140 de los 163 Estados Contratantes que votaron la elección, lo que confirma el liderazgo y reconocimiento alcanzado por nuestro país en el sector del transporte aéreo.

Durante la reciente XIX Asamblea Ordinaria de la CLAC, celebrada en Punta Cana, República Dominicana, Colombia, con una votación de 13 votos de 22 posibles, se hizo a la Tercera Vicepresidencia del Consejo Directivo de la CLAC, con lo cual ratifica su liderazgo en la región y afianza su compromiso con el cumplimiento de los objetivos estratégicos del organismo, que busca primordialmente la integración del transporte aéreo en América Latina.

1.2.1 Inversión Pública y Privada en Infraestructura Aeroportuaria y Aeronáutica

La inversión pública en el periodo junio 2010 - Junio 2011, asciende a \$196.117 millones de los cuales el 35% corresponde a infraestructura aeroportuaria, 49% a la adquisición de nuevos equipos y sistemas de comunicaciones, radares, meteorología, seguridad aeroportuaria, sistemas de energía e informática, 11% en mantenimiento de equipos y 5% en protección y bienestar social del talento humano, asistencia técnica, capacitación y consultorías.

En infraestructura aeroportuaria, entre los principales aeropuertos con obras de construcción y/o mantenimiento (Torrea de control, terminales, pistas, cerramiento,



plataformas, cuartel de bomberos) y adquisición de terrenos, se encuentran los de las ciudades de: Neiva, Ipiales, Nuquí, Villavicencio, Florencia, Quibdó, Palestina, Armenia, Puerto Asís, Guaymaral, Guapi, Cartago y López de Micay).

Así mismo, se avanzó en la entrega de obras en aeropuertos de la concesión de Centro Norte (Jose Maria Córdova - Rionegro y Olaya Herrera - Medellín, Los Garzones - Montería, Las Brujas- Corozal, Carepa - Antioquia y Caraño - Quibdó).

En el aeropuerto de Cartagena, se ejecutaron obras con inversión privada tales como la ampliación del terminal de pasajeros en 640 metros cuadrados para sanidad y oficinas de autoridades, reparación de plataforma principal, construcción de áreas de seguridad, conformación de las franjas de pista caño, cerramiento de áreas, obras ambientales, repavimentación pista, repavimentación plataforma y calle de rodaje, entre otras.

De igual manera, en el aeropuerto El Dorado, obras de la segunda fase de la terminal de carga, intervenciones zonas de emigración, sala de equipaje internacional, zona de mantenimiento y recinto prueba de motores, terminal de pasajeros internacional en construcción.

1.3 Transporte Marítimo Portuario

1.3.1 Canales de Acceso

Se ejecutaron las obras de dragado para la ampliación del canal de acceso al Puerto de Cartagena, por un valor de \$26.165 millones y está pendiente el recibo de las obras el cual se efectuará de acuerdo con los ajustes que se debe efectuar a las Obras de protección de los Fuertes San José y San Fernando.



Para el dragado mantenimiento del canal de acceso al puerto de Buenaventura, se contrataron las obras de por un valor de \$8.400 millones y se ha avanzado en la preparación de documentos previos, especificaciones técnicas.

Además, se dio continuación al mejoramiento y/o adecuación de la línea de playa para proteger el Edificio Tocahagua, por un valor contratado de \$748.531 millones, cuya fecha de inicio fue el 29 de diciembre de 2010. El contrato está suspendido mientras la Capitanía de Puerto de la DIMAR expide la aclaración al permiso para ejecutar obras costeras.

1.3.2 Puertos Marítimos

La movilización de carga de comercio exterior por los puertos marítimos es de gran importancia para la competitividad del país, a diciembre de 2010 se movilaron 131 millones de toneladas de carga de comercio exterior y entre enero y junio de 2011 se han movilizado 71,3 millones de toneladas. La meta para el 2014 es movilizar 169 millones de toneladas.

La evaluación de las solicitudes de concesión portuaria para el desarrollo de nuevo proyectos, o la continuidad de otros en curso, se ha realizado siguiendo el procedimiento señalado en la Ley 1ª de 1991, y reglamentado a través de los Decretos No. 4735 de 2009 y No. 2400 de 2010. Para el efecto se agotan las siguientes etapas: i) Revisión previa, ii) celebración de audiencia pública, iii) recepción y elaboración de conceptos, iv) fijación de condiciones para el otorgamiento de la concesión, v) otorgamiento de la concesión, y vi) suscripción del contrato de concesión portuaria.

Durante la vigencia 2010, se encontraban en trámite 33 solicitudes, en diferentes etapas. Se encontró que la evaluación de los documentos, de las proyecciones



financieras y comerciales, y de los obstáculos a superar para el desarrollo de cada proyecto era débil, por lo cual, a partir del 2011, se reforzó tanto el equipo de profesionales, como los criterios de identificación de las propuestas con altas probabilidades de éxito futuro.

En los casos en que ya se habían fijado las condiciones para el otorgamiento de las concesiones (5 resoluciones de fijación), o que incluso ya se había expedido el acto administrativo de otorgamiento de la misma (3 resoluciones de otorgamiento), se dio continuidad al trámite, procurando evitar controversias jurídicas futuras.

Adicionalmente se realizaron las siguientes actividades:

- Se realizaron audiencias públicas para 2 proyectos que cumplían los requisitos.
- Se finalizó negativamente el trámite de tres (3) solicitudes, sobre dos (2) de ellas se están resolviendo los recursos de reposición.
- En cumplimiento de fallo de tutela emitido por el Consejo de Estado en el 2010, se fijaron las condiciones de otorgamiento de concesión portuaria de la sociedad Delta del Río Dagua. El proyecto no puede, ni debe desarrollarse hasta tanto no se superen obstáculos físicos (falta de acceso terrestre) y sociales (visto bueno de las comunidades minoritarias a quienes se han reconocido derechos sobre los terrenos aledaños al proyecto) entre otros.
- Producto de esta gestión, en junio de 2011 se encuentran en la etapa de fijación de condiciones las solicitudes de las siguientes sociedades:
 - P. Pacific Port
 - S.P. Zoincar
 - R.E.M. Internacional
 - Puerto Solo (TC BUEN)
 - S.P. Dexton



- Cocoliso Alcatraz
 - SAMA
 - Ecopetrol S.A. (Tumaco)
 - Transpetrol
- Durante el período se elaboraron y suscribieron tres contratos de concesión, a saber:
 - Reficar
 - Puerto Bahía
 - Puerto Nuevo

Seguimiento a Planes de Inversión

De igual manera en el período comprendido entre agosto de 2010 y junio de 2011, se ha realizado la revisión de Planes de Inversiones vigentes, estableciendo la necesidad de realizar una reorganización de los Planes de Inversión registrados contractualmente, de las siguientes sociedades:

- Vopak Colombia S.A.
- Transportes Marítima San Andrés y Providencia S.A.
- Porturaria Olefinas y Derivados S.A.

Planes de Mejoramiento

Para cumplir las acciones a seguir por el Grupo Interno de Trabajo Portuario, descritas en el Plan de Mejoramiento establecido por la Contraloría General de la República, se realizaron Inventarios en los Puertos de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. y la Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta S.A.



En estos Inventarios se presentaron los formularios de actualización de inventarios diligenciados, así como un registro fotográfico de los bienes inventariados con el objetivo de facilitar la identificación y apreciación del estado de dichos bienes.

Procesos de Reversión de los contratos de concesión portuaria

Se ha trabajado en varios frentes de acción, ya que el proceso de reversión no solo implica que las zonas de uso público, las construcciones e inmuebles por destinación retornen a la Nación.

- Procesos de reversión adelantados:
 - Antillana S.A.
 - C.I. Balboa
 - Lizcamar LTDA

Se entablaron conversaciones con la DIMAR y se efectuaron los requerimientos necesarios para que cumplan el proceso de subrogación de que trata el artículo 18 del Decreto 1800 de 2003, con el fin de que el INCO pueda entrar a actuar contractualmente y a recibir los bienes entregados en concesión en los siguientes contratos: 1) Inciva y 2) Edurbe

- Se efectuó el requerimiento necesario para que el Ministerio de Transporte cumpla el proceso de subrogación de que trata el artículo 18 del Decreto 1800 de 2003, con el fin de que el INCO pueda entrar a actuar contractualmente y a recibir los bienes entregados en concesión a RETRAMAR según Resolución 375 del 3 agosto de 1995, ya que la subrogación efectuada fue realizada de manera errónea a Cormagdalena.



1.3.3 Políticas y otras acciones en Puertos

La Dirección de Infraestructura adelantó en el año 2010 el Concurso de Méritos No. DIRINFRA-01-2010, Propuesta Técnica Detallada por el Sistema de Precalificación con Lista Corta y como resultado del mismo se suscribió el Contrato No. 127 de 2010 de Consultoría con el Consorcio Puertos de Colombia, el cual tiene por objeto la *Elaboración y presentación de propuestas de metodologías para la determinación de las contraprestaciones por concesiones portuarias marítimas y fluviales en Colombia, realizando la clasificación de los Puertos según su actividad*. El resultado del estudio se adoptará mediante el Plan de Expansión Portuaria 2011-2013, lo que permitirá aplicar una nueva fórmula de contraprestación a los nuevos contratos de concesión, que incluya mejoras a la fórmula actual.

De acuerdo con los lineamientos del artículo 2º de la Ley 1ª de 1991 el Ministerio de Transporte debe presentar una propuesta del Plan de Expansión Portuaria a consideración del CONPES. Lo anterior con el fin de orientar la política del sector en cuanto a:

1. La indicación de zonas para el desarrollo portuario teniendo en cuenta criterios de mitigación de impacto ambiental y turístico;
2. La conveniencia de invertir en nuevas instalaciones;
3. Las inversiones públicas a realizar y las privadas a estimular,
4. La metodología de cálculo de las contraprestaciones portuarias; y
5. Los lineamientos tarifarios para las sociedades portuarias.

La Dirección de Infraestructura elaboró la propuesta de documento Conpes y lo ha socializado con el DNP, MAVDT, MHCP, MMYE, Ministerio de Agricultura,



Presidencia, Superintendencia de Puertos y Transporte, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, entre otros.

La Dirección de Infraestructura adelanta en el año 2011 la estructuración del Concurso de Méritos, Propuesta Técnica Detallada por el Sistema de Precalificación con Lista Corta, con el fin de realizar el proceso de contratación para la consultoría que tiene por objeto la “Definición de indicadores de servicio y nivel de eficiencia para carga a granel y general, en el marco de un sistema de calidad integral logística portuaria”, para así dar cumplimiento a la recomendación del Documento CONPES No. 3611 del 14 de septiembre de 2009: “Plan de Expansión Portuaria 2009 – 2011: Puertos para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible”.

Durante el período comprendido entre junio 2010 y junio 2011 tomando en consideración la función que corresponde al Ministro de Transporte de declarar la habilitación de los puertos para el comercio exterior, previa autorización de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, DIAN, y de la Dirección General Marítima, Dimar y en cumplimiento a lo establecido en la Resolución 00658 de 2010 “Por la cual se establece el procedimiento para declarar la habilitación como puertos para comercio exterior” se tramitaron 14 Habilitaciones Puertos de Comercio Exterior.

Las Sociedades Portuarias habilitadas son las siguientes: Muelle de DOW QUÍMICA en Cartagena, VOPAK para sus muelles en Barranquilla y Cartagena, ARGOS para sus muelles en Barranquilla y Cartagena, Cerrejón Zona Norte en Uribí - Guajira, Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla, Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta, Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, Monómeros Muelle 2 en Barranquilla, AMERICAN PORT CO. en Ciénaga -



Magdalena, ECOPETROL para sus muelles de Pozos Colorados en Magdalena y Coveñas - Sucre.

Concertadamente con el Instituto Nacional de Concesiones INCO, se trabajó en un proyecto de Decreto “Por el cual se reglamentan las garantías para actividades portuarias en áreas marítimas y fluviales” que modificará el Decreto 2400 del 6 de julio de 2010 mediante el cual se reguló las garantías que se deben otorgar para los trámites de las solicitudes y cumplimiento de las obligaciones de los contratos de las concesiones portuarias, homologaciones y autorizaciones temporales en áreas marítimas y fluviales.

Dentro del trámite de aprobación de las solicitudes de concesión portuaria presentadas por el sector privado, se asistió a las Audiencias Públicas programadas por el Instituto Nacional de Concesiones INCO y se emitió concepto de viabilidad en los términos establecidos en la Ley 1ª de 1991 “Estatuto de Puertos Marítimos”.

1.4 Transporte Fluvial

El Instituto Nacional de Vías, viene ejecutando el “ Programa Construcción, Mejoramiento y Mantenimiento de la Red Fluvial”, a través del cual se busca la recuperación de la navegabilidad de las principales arterias fluviales del país con factores asociados al ciclo económico y una mayor seguridad (a través de señalización e instrumentos de navegación satelital), con el fin de generar un impacto directo en la economía del país, impulsando la movilización de carga y pasajeros por esta red y promoviendo la intermodalidad.

La meta para el 2014 es llegar a tener 6 millones de toneladas de carga transportada por el Río Magdalena. Hacia diciembre de 2010 el país movilizaba



2,61 millones de toneladas año. De agosto de 2010 a mayo de 2011, las toneladas movilizadas llegan a 2.40 millones, lo cual es 92% de las toneladas movilizadas en el año 2010.

1.4.1 Estudios Terminados

- Estudio técnico y ambiental y diseño de los muelles en el Municipio de Sipi y en Puerto Meluk, Departamento del Chocó, Cuenca de los Ríos Baudó y San Juan.
- Estudio Batimétricos del canal de acceso al Puerto de Buenaventura y el estero de San Antonio. Municipio de Buenaventura. Departamento del Valle del Cauca.
- Estudios técnicos y ambientales para la estructuración de la Fase II del dragado de profundización del canal de acceso al Puerto de Buenaventura. Departamento del Valle del Cauca.
- Estudios para identificar y priorizar las zonas de las rutas marítimas que requieren relimpia en el Golfo de Urabá. Departamento de Antioquia.
- Estudio y diseños de las obras de protección y adecuación del canal navegable del río Nuquí, Cabecera Municipal de Nuquí.
- Estudio Técnico y Ambiental y diseño de obras de adecuación del canal navegable del caño que comunica desde el río Atrato hasta el corregimiento de Santa María La Nueva - Municipio de Unguía - Chocó.
- Estudio Técnico y ambiental y diseño de muelles de Nueva Paya y Puerto Nariño corregimiento del Municipio de Puerto Leguízamo - Putumayo.
- Estudio técnico y ambiental y diseño de muelles del río Guaviare (La Fuga, Arrecifal y Sapuara). Departamento de Guainía.
- Evaluación técnico - económica de alternativas para la atención de sectores críticos del dique marginal desde Colorado hasta Ahí. K0+000 al K67+800. departamento de Antioquia, Sucre y Bolívar.
- Estudios de gestión ambiental y PMA para el dragado y la definición del sitio de disposición final de los sedimentos de las actividades de relimpia en el Golfo de Urabá . Departamento de Antioquia.
- Campaña hidrosedimentológica del río Meta, desde el K810 al K785. Periodo de aguas altas, Departamento del Meta y Casanare.



1.4.2 Obras Terminadas

- Construcción de obras de protección en el Municipio de Zaragoza, Departamento de Antioquia. Río Nechí.
- Construcción de muelle en Nechí, Antioquia. Río Cauca.
- Adecuación y relimpia de esteros en el Municipio de Guapi - Departamento del Cauca.
- Adecuación y relimpia de esteros en el Municipio de López de Micay - Departamento del Cauca.
- Adecuación y relimpia de esteros en el Municipio de Timbiquí - Departamento del Cauca.
- Construcción del Muelle de Guapi, Departamento del Cauca. Segunda Etapa.
- Mejoramiento de la navegabilidad de la cuenca del río Truandó mediante el destronque y limpieza de los ríos Truandó, Arenal y Chitadó. Municipio de Riosucio – Chocó.
- Construcción de obras complementarias del muelle de Puerto Inírida, Departamento del Guainía.
- Construcción de obras de protección en el río Guaviare sector el Mosquito a la altura del Muelle Barrio Primero de Octubre. Departamento del Guaviare.
- Construcción de obras de protección en el río Guaviare. Sector el Brazuelo a la altura de la Vereda Puerto Tolima de San José del Guaviare.
- Aunar esfuerzos para el mantenimiento y conservación del caño Clarín, obras de mitigación carretera Barranquilla - Santa Marta.
- Construcción de obras de encauzamiento Río Meta. Departamento del Meta.
- Construcción Segunda etapa del muelle de Transferencia de carga La Banqueta. Río Meta. Municipio de Puerto López.
- Mejoramiento vía acceso muelle de transferencia de carga La Banqueta - río Meta. Segunda Etapa.
- Construcción de obras de ampliación y protección del muelle de Cabuyaro, Río Meta. Departamento del Meta.
- Obras protección en San José del Guaviare, Departamento del Guaviare.
- Destronque y limpieza río Orteguaza, Departamento del Caquetá
- Construcción Muelle Piñuña Negro, Municipio de Puerto Leguízamo – Putumayo.



- Construcción de muelle en San Miguel, Departamento del Putumayo.
- Construcción de muelle en el Medio Atrato - Beté, Departamento del Chocó.
- Construcción de muelle La Solita, Puerto Asís, Puerto Leguízamo – Putumayo.
- Construcción de muelle de Maní. Departamento del Meta.
- Construcción de muelle de Casuarito, Municipio de Puerto Carreño – Vichada.
- Ampliación y mantenimiento de las obras de protección en el Municipio de Magüi Payán - Nariño - Cuenca Fluvial de la Amazonía.
- Adecuación y relimpia del estero Bagrero, jurisdicción del Municipio de Iscuandé. Departamento de Nariño.
- Adecuación y relimpia del estero Martínez, jurisdicción del Municipio de El Charco - Departamento de Nariño.
- Adecuación y relimpia de esteros en el Municipio de La Tola - Departamento de Nariño.
- Adecuación y relimpia del Estero Varas jurisdicción del Municipio de Iscuandé - Departamento de Nariño.
- Adecuación y relimpia de esteros en el Municipio de Francisco Pizarro Salahonda, Departamento de Nariño.
- Adecuación y relimpia del estero Tierra Firme, jurisdicción del Municipio de Mosquera - Departamento de Nariño.
- Mantenimiento y operación del muelle del municipio de Puerto Leguízamo, Departamento del Putumayo, río Putumayo.
- Mantenimiento del muelle La Esmeralda en el Municipio de Puerto Asís - Departamento del Putumayo.
- Construcción del muelle de Nueva Paya, corregimiento del Municipio de Puerto Leguízamo. Departamento de Putumayo - río Putumayo.
- Construcción del muelle de Puerto Nariño, corregimiento del Municipio de Puerto Leguízamo - Departamento de Putumayo - Río Putumayo.
- Construcción del muelle en el Municipio de Sucre. Departamento de Sucre. Caño Mojana. Afluente Río Cauca.
- Construcción del muelle de San Benito Abad - Sucre. Río San Jorge.
- Construcción de obras de protección en el Municipio de Guaranda. Sucre, Región de la Mojana.



- Construcción del muelle en el Municipio de Majagual. Departamento de Sucre. Caño Mojana. Afluente río Cauca.
- Construcción de la Segunda Etapa del muelle en Yavaraté corregimiento del Vaupés. Río Vaupés.
- Construcción muelle de Puerto Carreño, Vichada. Río Orinoco. Segunda Etapa.

1.4.3 Proyectos en Ejecución

- Obras de construcción y adecuación de los accesos peatonales al muelle de Leticia en el Departamento del Amazonas.
- Mantenimiento, administración, organización y operación del muelle de carga Victoria Regia. Leticia, Departamento del Amazonas. Río Amazonas.
- Adecuación del canal navegable del caño que comunica desde el río Atrato hasta el corregimiento de Santa María Municipio de Unguía, Chocó. Incluida Interventoría.
- Construcción obras de protección en Juradó. Chocó. Río Juradó. Primera Etapa.
- Construcción de obras de adecuación del muelle Calamar, Departamento del Guaviare. Río Unilla.
- Construcción de obras de mantenimiento del muelle de San José del Guaviare. Departamento del Guaviare. Río Guaviare.
- Mejoramiento y rehabilitación de los muelles de las poblaciones de la Carpa y Puerto Nuevo en jurisdicción del municipio de San José del Guaviare y en el Municipio de El Retorno. Departamento del Guaviare.
- Obras de protección al muelle de Puerto Lleras - Meta. Río Ariari.
- Construcción de obras de protección en el Municipio de Puerto López y construcción de obras de adecuación y mejoramiento del muelle de Puerto López, Departamento del Meta. Río Meta.
- Convenio Interadministrativo para ajuste, diseño y construcción de muelles y sus accesos en el municipio de Puerto Gaitán - Meta.
- Construcción de obras de protección en el Municipio de Cabuyaro. Departamento del Meta. Río Meta.
- Convenio Interadministrativo para las obras de protección, recuperación de la banca y mantenimiento circunvalar de San Andrés. San Andrés.



- Atención dique río Cauca para el distrito de riego RUT - Municipio de Roldanillo, la Unión y Toro. Departamento del Valle del Cauca.
- Obras de control de inundaciones Región de la Mojana.

1.4.4 Políticas y otras acciones Transporte Fluvial

En el año 2010 se formuló el *Plan de acción fluvial para la cuenca geográfica del Amazonas*, a través de un estudio con la Universidad Nacional. Como resultado se obtuvo un Plan de Acción Fluvial para la Cuenca Geográfica de Amazonas estableciendo las estrategias de desarrollo de sus vías fluviales. Este estudio aporta elementos de la zona Amazónica que contribuyen a la formulación de una política para el modo fluvial que se trabajará en el presente y próximo año de conformidad con la ley 1242 de 2008 y el PND 2010 -2014.

La Dirección de Infraestructura encargada del seguimiento a los planes de inversión en infraestructura y a las contraprestaciones, adelantó 4 informes de seguimiento a todos los proyectos en ejecución a cargo de Invías, así como, a las inversiones realizadas por las cinco Sociedades Portuarias Regionales en infraestructura portuaria y al recaudo por parte de Invías de la contraprestación portuaria.

Actualmente se trabaja en la estructuración de una resolución para reglamentar la solicitud de autorización de construcción de obras en las riberas de los ríos navegables o dentro de su cauce. Lo anterior en cumplimiento al artículo 86 de la Ley 1242 de 2008, por la cual se establece el Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales y se dictan otras disposiciones.

Con el apoyo de la Cancillería, se logró un Memorándum de Entendimiento con la República de Brasil para buscar alternativas de solución para la sedimentación



que afecta la operación de los muelles de Leticia y Tabatinga. Actualmente se trabaja en los compromisos adquiridos y periódicamente se realizan reuniones de seguimiento.

1.5 Transporte Férreo

El objetivo inmediato es terminar la construcción de la segunda línea Chiriguaná - Santa Marta, la construcción, rehabilitación y operación del tren del Carare, y garantizar la rehabilitación y operación de corredor del Pacífico y el Sistema Ferroviario Central. Así mismo promover su uso, toda vez la red existente se utiliza al 52.5%. Entre agosto de 2010 y junio de 2011, la red férrea concesionada ha transportado 33,3 millones de toneladas de carga, lo cual es más del 86% de la carga movilizada en el año 2010. La meta para el 2014 es llegar a 56,9 millones de toneladas movilizadas (Fenoco y Sistema Ferroviario Central. No incluye Cerrejón).

En el momento de su creación, el INCO recibió por parte de Ferrovías 2 concesiones férreas, las cuales fueron reestructuradas. A continuación se muestran las principales actividades desarrolladas en el periodo.

1.5.1 Red Férrea del Atlántico (Fenoco S.A.)

A la fecha no se ha culminado la construcción de la segunda línea paralela a la existente en el sector comprendido entre Fundación y Rio Frio, y en los centros poblados de Bosconia, Loma Colorada, Algarrobo y Lleras, con una longitud de 40km. En agosto de 2012, se vence el término del otrosí N°17, el cual adicióno al concesionario Fenoco S.A. la administración y operación de los tramos desafectados de la red férrea del Atlántico.



En la actualidad hay convocado un Tribunal de Arbitramento interpuesto por Fenoco S.A. por la reclamación de los costos de la operación de los tramos desafectados y en este mismo INCO instauró una demanda de reconvención por los incumplimientos del concesionario referentes a los alcances de la rehabilitación de los tramos desafectados. Se encuentra pendiente la entrega de los tramos desafectados que no están incluidos en la licitación del sistema Ferroviario Central al Instituto Nacional de Vías - INVIAS (Facatativá - Bogotá - Belencito y La Caro - Zipaquirá), de igual forma INVIAS no ha recibido los Bienes Muebles desafectados de la concesión del Atlántico ubicados en talleres de Faca Vapor.

1.5.2 Red Férrea del Pacífico (Ferrocarril del Oeste y Tren de Occidente)

El concesionario actual (Ferrocarril del Oeste) presenta un estado crítico en su gestión, a la fecha presenta un cambio en su composición accionaria sin autorización del INCO, así mismo presenta incumplimiento en el pago de las obligaciones laborales y a los proveedores; el concesionario presenta incumplimiento en el mantenimiento del corredor férreo y de los pasos a nivel, y el incumplimiento en la continuidad y operación del corredor férreo, entre otros.

Ferrocarril del Oeste convocó un Tribunal de Arbitramento ante la Cámara de Comercio de Bogotá, en donde solicita declarar el incumplimiento por parte del INCO del contrato de concesión, declarar la terminación anticipada del contrato de concesión, las pretensiones ascienden a \$40 millones de dólares.

En cuanto a Tren de Occidente, por incumplimiento en el Plan de Obras de Rehabilitación, el INCO impuso una multa a Tren de Occidente S.A. mediante resolución No. 386 del 14 de septiembre de 2010 y ratificada con la resolución 508 del 1 de diciembre de 2010. Tren de Occidente convocó un Tribunal de Arbitramento ante la Sociedad Colombiana de Ingenieros el 9 de marzo de 2009,



reclamando déficit en la operación comercial a terceros. Las pretensiones ascienden a \$30.655.942.501, el fallo del tribunal se dio el 20 de mayo de 2011, en el cual se niegan todas las pretensiones de Tren de Occidente porque la explotación y la operación comercial era un riesgo asignado al concesionario.

1.5.3 Políticas y otras acciones Transporte Férreo

El Ministerio de Transporte, dio inicio al proceso de contratación de la viabilidad y conveniencia del cambio de trocha yárdica a trocha estándar y sus impactos en el transporte de carga y de pasajeros. En este sentido se adelantaron los estudios de mercado, elaboración de términos de referencia e iniciación del proceso licitatorio.

De la misma manera se adelantó un diagnóstico de la actualización de aspectos normativos del modo férreo, considerando que existen normas que datan desde 1920, y que las necesidades actuales corresponden a otras situaciones. Se tiene un documento en borrador, finalizaría en Diciembre de 2011.

En lo relacionado con el transporte por cable, la Dirección de Infraestructura celebró el contrato interadministrativo No. 132 de 2010 suscrito entre el Ministerio de Transporte y la Empresa Metro de Medellín cuyo producto fue la definición del Manual Metodológico para la Viabilización de Proyectos de Transporte por Cable Urbanos, Rurales y con fines Turísticos en Colombia. Se espera que en cumplimiento del Decreto No. 1072 de 2004 "Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte por Cable de Pasajeros y Carga" Art. 6o, los entes territoriales conozcan el nivel de profundidad de los estudios que deben adelantar para acceder a recursos de la nación.



1.6 Asociación Público Privada - APP

El Ministerio de Transporte, en conjunto con el DNP y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, se encuentra participando en el desarrollo de una Ley de Asociaciones Público Privadas - APP, con la cual se quiere consolidar en una sola ley la normatividad aplicable a los diferentes contratos de APP, así mismo se busca definir unas reglas de juego claras y estables para los inversionistas nacionales e internacionales, y mejorar los requisitos establecidos para los proponentes en los procesos de licitación. Este proyecto se encuentra en discusión de las entidades antes de su radicación al Congreso.

Bajo un esquema APP el sector privado puede diseñar, construir o re-construir, financiar la infraestructura necesaria para la provisión de un servicio público y encargarse de proveer todos los servicios asociados a la gestión y mantenimiento de dicha infraestructura durante la duración del contrato, que por naturaleza es de largo plazo. Por su parte, el sector público retiene la responsabilidad de proveer el servicio y pagar al sector privado por la prestación de todos los servicios relacionados con la operación y el mantenimiento de la infraestructura (no sólo por la construcción de la misma), siempre y cuando la calidad del servicio cumpla con los requisitos pactados.

Estos esquemas de participación privada en proyectos de infraestructura y servicios públicos han sido utilizados para desarrollar proyectos que no hubieran podido ejecutarse bajo el esquema de inversión pública, dadas las restricciones fiscales existentes.

En este sentido la estrategia del Gobierno involucra los siguientes frentes:



- **Proyectos adecuados:** Planeación, desarrollo y promoción coordinada del portafolio de proyectos de participación privada, con perspectiva de largo plazo, esquemas de financiación acordes al ciclo del proyecto, estudios previos adecuados y sólidas estructuraciones
- **Fortalecimiento Institucional:** Consolidación de una entidad modelo, eminentemente técnica con las capacidades para formular, estructurar y gestionar eficientemente los proyectos de infraestructura
- **Consolidación del marco legal:** Evolución hacia marcos normativo y regulatorio claros, estables y consolidados de los contratos de concesión



2. CIUDADES AMABLES

Considerando que la movilidad urbana contribuye a la competitividad de las regiones y a la dinamización de la economía regional, la locomotora de la infraestructura ha venido implementando soluciones de movilidad como los sistemas masivos y estratégicos de transporte público.

2.1 Sistemas Integrados de Transporte Masivo - SITM

Actualmente están en operación 5 Sistemas Integrados de Transporte Masivo - SITM: Transmilenio en Bogotá, Megabus en el Área Metropolitana de Centro Occidente (Pereira), Mio en Cali, Transmetro en Barranquilla y Soledad, y Metrolínea en el Área Metropolitana de Bucaramanga, los cuales transportan alrededor de 2,1 millones de pasajeros promedio diario. En el 2012, se espera que los SITM de Transcaribe de Cartagena y Metroplús de Medellín, inicien su operación. Así mismo, al finalizar el 2012 se espera que entre en operación la extensión a Soacha de TransMilenio en su primera fase, con lo cual el número de pasajeros promedio transportados diariamente alcanzará los 2,5 millones. En el 2014, se espera la entrada en operación de los corredores troncales de Metroplús en Envigado e Itagüí. La meta al finalizar el 2014 es movilizar 3,7 millones de pasajeros promedio diario.

En el marco de la Política Nacional de Transporte Urbano, se han adelantado acciones en favor de la promoción de los Sistema de Transporte Masivo, como ejes estructurantes de la movilidad y el desarrollo de las ciudades, donde los distintos medios remanentes (público colectivo e individual y particular) son articulados con el proyecto de transporte masivo, tanto desde la infraestructura implementada, como operativamente.



En este sentido, la Nación cuenta con los Convenios de Cofinanciación para fijar compromisos con los diferentes responsables respecto a estos objetivos (Entes Gestores, Municipios, Departamentos, Áreas metropolitanas, etc). En éstos, además de determinar las obligaciones financieras de las partes, se consagran responsabilidades de las autoridades locales para generar los espacios, políticas y estrategias para el engranaje de la movilidad en general, alrededor de los proyectos de Transporte Masivo o Estratégico.

A la fecha, bajo el liderazgo del Municipio de Soacha y en coordinación con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, se adelantan las gestiones necesarias para el perfeccionamiento de un Otrosí al Convenio de Cofinanciación para el proyecto del Sistema de Transporte Urbano Masivo de Pasajeros para el Municipio de Soacha, como extensión del sistema Transmilenio, conforme al documento Conpes 3681, a la espera de la formalización de las vigencias futuras de contraparte de los entes territoriales. De la misma forma, debe destacarse la firma del Convenio de Cofinanciación para el Sistema Estratégico de Transporte Público del Municipio de Valledupar, el 29 de Diciembre de 2010.

Adicionalmente, el Ministerio de Transporte ha acompañado y promovido iniciativas de las administraciones locales frente a los fenómenos de transporte público informal, la reestructuración de rutas de transporte público colectivo y la reducción de la sobreoferta, ante la operación de los sistemas masivos. De este modo, cabe destacar los importantes adelantos alcanzados al respecto en ciudades como Barranquilla, en donde se reporta la elaboración de actos administrativos del Área Metropolitana de Barranquilla, para la reestructuración de 79 rutas de Transporte público colectivo y la eliminación de otras 52, a favor de la implementación de nuevas rutas del sistema Transmetro.

Tabla 3. Inversión Total en SITM

Pesos constantes 2011 (Miles de Millones)

Ciudad /Área Metropolitana	Presupuesto Nación	Presupuesto Territorial	Total Presupuesto
Bogotá	4.077,0	2.745,5	6.822,5
Pereira -Dosquebradas	143,9	105,1	249,0
Cali	1.087,5	694,8	1.782,4
Barranquilla	328,8	328,8	471,6
Bucaramanga	385,5	156,2	541,6
Cartagena	280,9	148,4	429,3
Valle de Aburrá	438,3	296,5	734,8
Soacha	152,5	34,5	187,0
Total SITM	6.894,3	4.325,8	11.220,2

Fuente: Ministerio de Transporte

Tabla 4. Avance infraestructura SITM

Tramo	Kilómetros Totales	Kilómetros Terminados	% Avance
Cali	38,70	33,30	86%
Pereira	16,15	15,15	94%
Valle de Aburra	12,50	12,46	100%
Bucaramanga	8,90	8,89	100%
Barranquilla	13,40	13,40	100%
Cartagena	10,30	7,41	72%
Bogotá	104,28	98,97	95%
Soacha	5,90	2,31	39%
Total Troncales	210,13	191,89	91,32%

Fuente: Ministerio de Transporte

2.2 Sistemas Estratégicos de Transporte Público - SETP

Otro esquema de movilidad urbana promovido, es el de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público –SETP- orientados a ciudades intermedias. En la actualidad se están implementando en las ciudades de Armenia, Montería, Pasto, Popayán, Sincelejo, Santa Marta y Valledupar. Estarán funcionando y movilizandoc Ciudadanos para finales del 2013.

Tabla 5. Inversión Total en SETP

Pesos constantes 2010 (Miles de Millones)

Ciudad	Fuente Nación	Fuente Territorial	Fuente Privada	TOTAL
Santa marta	\$ 219.050	\$ 92.702	\$ 80.956	\$ 392.708
Pasto	\$ 219.851	\$ 90.353	\$ 175.109	\$ 485.313
Armenia	\$ 130.688	\$ 55.378	\$ 25.919	\$ 211.985
Popayán	\$ 170.091	\$ 71.206	\$ 56.910	\$ 298.207
Sincelejo	\$ 103.331	\$ 44.309	\$ 29.453	\$ 177.093
Montería	\$ 160.534	\$ 68.826	\$ 46.931	\$ 276.291
Valledupar	\$ 169.922	\$ 72.845	\$ 74.271	\$ 317.038
TOTAL	\$ 1.173.467	\$ 495.619	\$ 489.549	\$ 2.158.635

Fuente: Departamento Nacional de Planeación

Tabla 6. Kilómetros de Rutas Estratégicas SETP

Ciudad	Elemento	Unidad	Total Sistema
Santa marta	Estratégicas	km	28,8
Pasto	Estratégicas	km	57,5
Armenia	Estratégicas	km	154,9
Popayán	Estratégicas	km	28,7
Sincelejo	Estratégicas	km	67,3
Montería*	Exclusivos	km	3,7
Valledupar	Estratégicas	km	82

*Montería no contempla rutas estratégicas

Fuente: Departamento Nacional de Planeación. Documentos Conpes.

Por otra parte, se cuenta con los diseños conceptuales para el SITM del área metropolitana de Cúcuta y para los SETP de Ibagué, Neiva, Buenaventura, Villavicencio y Manizales. Se espera que estos sistemas inicien su construcción en este cuatrienio.

2.3 Transporte Urbano Sostenible



Actualmente, se encuentra en revisión la modificación de la Resolución 4775 de 2009, para que el Certificado de Emisión por Prueba Dinámica se incluya en los requisitos de matrícula de nuevos vehículos. Con esto se busca garantizar la aplicación de las Resoluciones 910 de 2008 y 2604 de 2010 (MAVDT) para el uso de tecnología EURO IV. En conjunto con el Ministerio de Comercio y Ministerio de Hacienda, se encuentra en revisión el decreto para la reducción del arancel de 15% a 5% de los buses de más de 16 pasajeros híbridos, eléctricos y dedicados a gas natural.

Por otra parte, se cuenta con disponibilidad de US\$100m, correspondientes al Plan de Inversión del Clean Technology Fund (CTF), los cuales serán distribuidos así: a) US\$20m para el programa de SETPs con el BID; b) US\$40m para el programa de vehículos con tecnología limpia (BID-DNP. Buses del SITP de Bogotá), y c) US\$40m serán para el proyecto de la Carrera 7 verde de Bogotá.



3. SERVICIOS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

3.1 Desarrollo Logístico

Con el objetivo de fortalecer la capacidad institucional para la implementación de la Política Nacional Logística (PNL), el Ministerio de Transporte solicitó al Departamento Nacional de Planeación iniciar el trámite ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para la inclusión de una nueva operación de crédito a partir de la vigencia 2012 por un monto de \$25.000 millones. El objetivo principal de esta operación será apoyar al ministerio en la implementación de la PNL desde la perspectiva sectorial de transporte. Las principales actividades que se desarrollarán en el marco de esta operación corresponden principalmente a los lineamientos estratégicos definidos en el documento Conpes 3547 de 2008 “Política Nacional Logística” y el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014.

El Departamento Nacional de Planeación consideró que dicha operación constituye una herramienta fundamental para el cumplimiento de las metas establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo. Se espera que durante el segundo semestre de 2011 se lleven a cabo las negociaciones necesarias entre el Gobierno Nacional y el Banco Interamericano de Desarrollo para la formalización de la operación de crédito.

3.1.1 Marco institucional e información logística

En Enero de 2011 se firmó el acta de creación del Comité Nacional de Logística de Transporte (CNL). Este comité tuvo su primera reunión en Mayo de 2011, en la cual se puso a consideración de los integrantes la propuesta de reglamento interno y se solicitó la delegación de un funcionario para conformar el Comité Programático de Logística.



3.1.2 Transporte intermodal, plataformas y logística urbana y Promoción de Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILE)

El Plan Nacional de Desarrollo, declaró de utilidad pública o interés social los bienes inmuebles necesarios para la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte. Adicionalmente, el artículo 87 define las infraestructuras logísticas especializadas y prevé la inclusión de terrenos destinados a su localización en los planes de ordenamiento territorial. Esto facilitará el desarrollo del Sistema Nacional de Plataformas Logísticas establecido en el documento Conpes 3547.

Actualmente se encuentra en desarrollo por parte del Departamento Nacional de Planeación, con acompañamiento del Ministerio de Transporte, el estudio para el diseño conceptual de una plataforma logística en el Eje Cafetero. Adicionalmente, el Ministerio de Transporte iniciará en el segundo semestre de 2011 la promoción con el sector privado de la plataforma logística de Buenaventura.

3.1.3 Servicios logísticos de valor agregado

El Plan Nacional de Desarrollo, creó el Fondo Cuenta de Renovación de Vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga. Durante el segundo semestre de 2011, el Ministerio de Transporte, con apoyo de fondos de cooperación técnica del Banco Interamericano de Desarrollo, estructurará el funcionamiento de dicho fondo. Los principales objetivos de este fondo serán fomentar la modernización de la flota vehicular de los pequeños propietarios del sector, al tiempo que se promueve su formalización y desarrollo empresarial.

Adicionalmente, con la estructuración de este fondo se busca facilitar los procesos de desintegración de vehículos asegurando un tratamiento ambientalmente adecuado de sus residuos.



Durante el primer semestre de 2011, el Ministerio de Transporte realizó un proceso de concertación con los diferentes gremios del sector transporte de carga con el fin de implementar la nueva política tarifaria para las relaciones económicas entre los actores del sector. Esta nueva política se estableció mediante el decreto 2092 del 14 de Junio de 2011.

El Ministerio de Transporte se encuentra actualmente desarrollando el Registro Nacional de Despacho de Carga (RNDC), a través del cual las empresas de transporte de carga podrán expedir y remitir electrónicamente al ministerio los manifiestos de carga. Se espera que el RNDC entre en funcionamiento durante el segundo semestre de 2011, acompañando la entrada en vigencia de la nueva política tarifaria del sector.

El Ministerio de Transporte se encuentra estructurando, en conjunto con el SENA, un programa de sensibilización y capacitación de operadores y propietarios de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de carga. Este programa se establecerá en cuatro módulos: informática para el desempeño camionero, gestión de la administración del vehículo, emprendimiento camionero y operación económica del vehículo. Se espera realizar durante el segundo semestre de 2011 una prueba piloto con cerca de 900 beneficiarios.

3.2 Gestión y control del tránsito y transporte

En el 2010 se finalizó, bajo el liderazgo del Departamento nacional de Planeación, el estudio que desarrolló el Plan Maestro de Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) para Colombia. Este Plan Maestro estableció que como primera medida se debería crear una institucionalidad nacional que permitiera garantizar un desarrollo integral de SIT en el país, asegurando la interoperabilidad de los diferentes sistemas. Actualmente, se está finalizando un estudio para el diseño de dicha



institucionalidad. Este estudio, dirigido por el Departamento Nacional de Planeación, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, recomienda la creación de una Comisión Intersectorial de SIT, encargada de garantizar la integralidad de las iniciativas SIT adelantadas en el país, y una Dirección SIT al interior del Ministerio de Transporte, encargada de hacer recomendaciones a la Comisión e implementar las directrices dadas por esta.

Adicionalmente, el Ministerio de Transporte se encuentra actualmente desarrollando, con el apoyo de recursos de cooperación técnica del Banco Interamericano de Desarrollo, un estudio para realizar el diseño conceptual de la arquitectura nacional de identificación electrónica vehicular, sus aplicaciones más relevantes y el tipo de tecnología más apropiado a utilizar. Entre las principales aplicaciones de la identificación electrónica vehicular se encuentran los sistemas de pago electrónico de peajes. Para facilitar la implementación de dichos sistemas, el Ministerio de Transporte planea incluir en el RUNT un registro que permita vincular cuentas bancarias a los vehículos registrados, así como estructurar un Sistema de Clearing Bancario que permita la interoperabilidad comercial entre los diferentes operadores.

3.3 Sostenibilidad ambiental y estrategias de mitigación al cambio climático

Durante el primer semestre de 2011, el Ministerio de Transporte en conjunto con el Banco Interamericano de Desarrollo como agencia implementadora, estructuró el Project Identificación Form (PIF) para la propuesta de transporte sostenible al GEF. Esta propuesta se basa en el desarrollo de una iniciativa para fomentar un transporte de carga eficiente en el consumo de energía, así como reducir las emisiones contaminantes y gases efecto invernadero de este sector.



La Agencia de Cooperación Alemana (GIZ por sus siglas en alemán) apoyará al Gobierno Nacional (Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente y Departamento Nacional de Planeación) en la estructuración de una propuesta de Nationally Appropriate Mitigation Action (NAMA), en el marco del proyecto TRANSfer. El énfasis de esta propuesta será la implementación del programa de incentivos a la renovación del parque automotor de transporte de carga que el Ministerio de Transporte planea implementar. Este programa tiene un impacto importante en la reducción de emisiones contaminantes del sector al disminuir la edad promedio del parque vehicular. La estructuración de este programa como un NAMA permitirá explorar la posibilidad de recibir recursos de países desarrollados para su implementación.

3.4 Seguridad vial

Todo lo anterior, se acompaña de una política que promueva la seguridad vial, lo que implica una reforma al Código Nacional de Transito, el fortalecimiento de las autoridades viales, la modernización del parque automotor y las mejoras al control de vehículos. La meta del cuatrienio es reducir el 25% las muertes por accidentes de tránsito.

3.4.1 Infraestructura para proteger la integridad de los usuarios

Con base a una estimación preliminar de los costos de diseño, montaje y operación del Centro Inteligente de Control del Transporte y Tránsito -CICTT, el Ministerio de Transporte, a través del Invias, solicitó al Departamento Nacional de Planeación iniciar el trámite ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para la inclusión de una nueva operación de crédito a partir de la vigencia 2012 por un monto de \$200.000 millones. El objetivo principal de esta operación será apoyar al



ministerio y al Invias en las actividades de diseño, montaje e implementación del CICTT.

3.4.2 Equipo y vehículos para una movilidad segura

En cuanto a la normatividad y regulación del transporte en motocicleta el Viceministro de Transporte, gestionó ante la CAF, la cooperación técnica para proceder a desarrollar una consultoría que logre los siguientes objetivos:

- Caracterizar en detalle el proceso de masificación de la motocicleta en Colombia, los actores y roles intervinientes y sus probables causas e impactos.
- Revisar y analizar las alternativas de política pública y de participación de actores privados desarrolladas en otros países en el mundo para la integración segura y sostenible de los motociclistas en los sistemas de movilidad cotidiana.
- Plantear escenarios de intervención que puedan ser adoptadas por actores públicos y privados frente a las problemáticas consideradas, especialmente a través de políticas públicas en diversos sectores.

Con los resultados de esta consultoría, se procede a establecer un programa de seguridad vial con la respectiva reglamentación necesaria para el tránsito de Motociclistas.

3.4.3 Comportamiento de los usuarios

Este gobierno tiene como uno de sus principales objetivos desarrollar un Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2014 para establecer las propuestas, metas, indicadores y mecanismos de financiación de planes locales de seguridad vial,



entre otras medidas, para lo cual el Viceministerio de Transporte ha definido como un nuevo plazo para el Plan Nacional de Seguridad Vial –PNSV. Actualmente el documento base del PNSV se encuentra en estructuración con el apoyo del BID con la asesoría del experto internacional Emilio Oñate.

Para poner en marcha el Observatorio Nacional de Seguridad Vial -ONSV, el ministerio, hasta la fecha ya capacitó a todos los organismos de tránsito del País, en el nuevo Software RNAT 2011, para que recoja toda la información de accidentes de tránsito que ocurren en el País con una grado de confiabilidad de más 90%. Durante el año 2011, se espera migrar esta información al RUNT y lograr conectarse a la base de datos del Instituto Nacional de Medicina Legal.

3.5 Gobierno en Línea

El Ministerio de Transporte ha expuesto sus iniciativas tecnológicas para la gestión del tráfico y transporte a representantes del programa Gobierno en Línea del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, de forma que estas iniciativas sean incluidas en el programa Vive Digital.

Actualmente el Ministerio de Transporte viene implementando una serie de herramientas tecnológicas que facilitarán la planeación, gestión y control del sector transporte en el país. Entre estas herramientas es posible destacar las siguientes:

1. Sistema de Información de Costos Eficientes (SICE) para el sector de carga, el cual ya entró en marcha y está en proceso de socialización y capacitación de los usuarios. Este sistema permite estimar el costo de un viaje de acuerdo a sus características principales (origen-destino, tiempos logísticos, tipo de vehículo)



2. Registro Nacional de Despacho de Carga (RNDC) que contribuirá al control y seguimiento a la movilización de carga del país.

3. Se está trabajando en el diseño del Centro Inteligente de Control de Tránsito y Transporte (CICTT) cuyo propósito principal será contribuir a la seguridad vial y al control en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en vías nacionales. El CICTT será el punto central de gestión y coordinación de los diferentes Sistemas Inteligentes de Transporte, que se establezcan en las vías nacionales y los principales puntos de ruptura de las cadenas logísticas (ejemplo: puertos y aeropuertos).

3.6 Política y regulación de servicios de transporte

Actualmente, el Ministerio de Transporte viene trabajando en una nueva política pública para la regulación del parque automotor de carga, la cual se venía manejando mediante los procesos de reposición vehicular por cumplimiento de requisitos vía desintegración de un vehículo viejo o mediante la llamada “póliza”.

Dentro del desarrollo de la política, se está finalizando a la fecha la preparación de un Decreto que desmonta el uso de la póliza, la cual ha mostrado ser una herramienta ineficiente para la regulación del parque, y se establece como política de regulación transitoria que para el registro inicial de un vehículo nuevo es necesario certificar la desintegración física de uno o unos vehículos viejos, según la normatividad asociada.

Buscando un crecimiento competitivo del sector transportador de carga, el Ministerio de Transporte viene estructurando el Fondo Cuenta de Renovación, el cual busca la modernización del parque automotor y la formalización y desarrollo empresarial del sector. Dicho fondo será estructurado con apoyo de una



cooperación técnica brindada por el Banco Interamericano de Desarrollo y se tiene presupuestado que entre en vigencia en el primer trimestre del año 2012.

Dentro del alcance de ésta política se busca establecer procesos que faciliten la desintegración de vehículos de forma eficiente y ambientalmente amable, se brindará apoyo técnico y legal a los pequeños propietarios para su formalización y desarrollo empresarial, y se establecerán mecanismos que incentiven la renovación del parque tales como reducciones tributarias, facilidades de acceso a métodos de financiación de vehículos nuevos, bonos económicos, etc.

En relación con el fomento de la profesionalización de los conductores el ministerio, se encuentra gestionando un convenio marco con el SENA, para formación de conductores de servicio público. Para el año 2011, se tienen programado formar en las nuevas políticas de carga SICE a los conductores de este modo de servicio y se estructurará las necesidades de formación para conductores en otras modalidades de servicio público como colectivo urbano, intermunicipal, individual, etc., de tal forma que en los años 2012 y 2013 se procederá a impartir formación a los conductores del País.

Por otro lado, durante el primer semestre de 2011, el Ministerio de Transporte, en conjunto con el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT), promovió la reducción de aranceles para vehículos híbridos, eléctricos o dedicados a gas natural, destinados al transporte público de carga y pasajeros. El Consejo Superior de Política Fiscal (Confis) aprobó la reducción al 5% para estos vehículos..

Actualmente, el Ministerio de Transporte se encuentra trabajando con el MAVDT y el Ministerio de Minas y Energía en el desarrollo de políticas adicionales que



permitan promover el uso de combustibles limpios y vehículos con tecnologías limpias.

El objetivo general es el de formular propuestas, definir criterios y elementos que permitan desarrollar la regulación económica con principios de eficiencia y calidad en la prestación del servicio de transporte

En el año 2007, el Gobierno Nacional expidió el documento Conpes 3489 en el que definió la “Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga”; dentro de los objetivos básicos de la propuesta contenida en dicho documento se encuentra la necesidad “...incentivar la operación eficiente de las empresas de transporte y logística con esquemas empresariales óptimos, criterios de logística y reducción de costos de transporte”.

En ese mismo documento el Gobierno Nacional fijó como política migrar hacia un esquema de regulación basado en el principio de intervenir sólo en los casos en que se presenten fallas de mercado, y para ello recomendó, entre otras, el desarrollo de herramientas que facilitan el seguimiento de los mercados.

En aplicación de las recomendaciones el DANE estableció el Índice de Costos de Transporte de Carga por Carretera -ICTC y el Ministerio de Transporte por su parte desarrolló el Sistema de Información para La Regulación de Precios del Servicio Público de Transporte de Carga por Carretera (SIRTCC) y el Sistema de Costos Eficientes SICE Tac, herramientas que le permiten monitorear, con precisión e inmediatez, el comportamiento de los mercados. Estos instrumentos además de otras acciones permitirán al Ministerio de transporte poner en marcha la política de libertad vigilada cuya ejecución e instrumentalización se hace necesaria en el corto plazo.



El 9 de octubre del año 2009 el Ministerio de Transporte a través de la Oficina de Regulación Económica inició el contrato 102 de 2009 con la Unión Temporal SAIP-GGT-GGT INFORMÁTICA, cuyo objeto es el “desarrollo e implementación del Sistema de Información para el seguimiento del modelo de regulación de precios del servicio público de transporte de carga por carretera – SIRTCC”. Dicho proyecto concluyó en el año 2010.

Actualmente el Sistema se encuentra instalado y funcionando en la plataforma del Ministerio de Transporte. Se han realizado las actualizaciones de la información del DANE relacionada con costos eficientes a junio de 2011. Se cargó la información disponible del sistema de habilitación de 2.065 empresas de transporte a diciembre de 2010 y se actualizaron los demás parámetros e insumos de información al primer trimestre de 2011.

Con el propósito de iniciar la implementación de la nueva política de transporte de carga por carretera que busca la libertad de tarifas, permitiendo que los más eficientes tengan la posibilidad de competir con menores precios, mientras que el gobierno monitorea el mercado y garantiza el pago de tarifas justas de forma generalizada, como complemento al Sistema de Información para el seguimiento del modelo de regulación de precios del servicio público de transporte de carga por carretera – SIRTCC., la Oficina de Regulación Económica realizó en el año 2011 el desarrollo del SICE Tac.

El 9 de mayo del presente año, se realizó el lanzamiento del sistema de información de costos eficientes (SICE Tac). Posteriormente, tras un ejercicio de concertación con el sector, siguiendo los lineamientos señalados en el CONPES 3489 de 2007 se firmó el 14 de junio el Decreto 2092 “Por el cual se fija la política tarifaria y los criterios que regulan las relaciones económicas entre los actores del



Ministerio de Transporte
República de Colombia
NIT. 899.999.055-4



servicio público de transporte terrestre automotor de carga y se establecen otras disposiciones".



4. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y PREVENCIÓN DEL RIESGO

4.1 Estrategia Sectorial para la atención a la Ola Invernal 2010 – 2011

Ante la ola invernal sin precedentes que se ha dado en el país, desde el segundo semestre de 2010, se implementaron acciones para atender el colapso de gran parte de la infraestructura vial, las cuales han consistido en lo siguiente:

En primer lugar, un diagnóstico de las afectaciones en todos los modos ocasionadas por la Ola Invernal. En segundo lugar presenta un recuento de la atención de emergencias que se ha brindado, además de exponer los protocolos de atención de emergencias implementados por las entidades adscritas al Ministerio de Transporte. Luego se presentan las estimaciones de las necesidades para atender las afectaciones en tres fases de intervención, a saber, 1. Atención Inmediata, 2. Rehabilitación y 3. Reconstrucción. Para cada una de las fases de intervención se definen líneas de acción para la priorización y ejecución de las mismas.

A partir de la información reportada por las entidades adscritas, se consolidó el Plan de Acción del Sector Transporte para la atención de las afectaciones ocasionadas por el Fenómeno de la Niña 2010 - 2011.

Se elaboró una base única de las inversiones del Sector para atender las afectaciones ocasionadas por el Fenómeno de la Niña tanto con recursos del Sector como los aprobados por Colombia Humanitaria.

En cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto 4808 el 29 de diciembre de 2010, mediante el cual se regula una línea de redescuento, con tasa compensada, de la Financiera de Desarrollo Territorial S.A. - FINDETER, para el financiamiento de la



atención y prevención de desastres en infraestructura, la Dirección de Infraestructura elaboró la Resolución No. 1083 del 14 de abril de 2011, por la cual se establecen los requisitos para la aprobación y certificación de la viabilidad técnica y financiera de los proyectos que opten por recursos de esta línea de crédito.

En coordinación con el Invías, el Inco y la Aerocivil, se elaboró el tablero de indicadores del Plan de Acción del Sector Transporte y se prestó apoyo y asistencia Técnica a las Entidades adscritas y los Entes Territoriales, para acceder a recursos del Fondo Nacional de Calamidades.

Las obras realizadas a 30 de junio de 2011 y en ejecución son las siguientes:

- Obras de control de inundaciones realizadas en la región de la Mojana: 2 obras en el municipio de Nechí - Antioquia, 2 en el municipio de San Jacinto - Bolívar, 1 en el municipio de Guaranda- Sucre, 1 en el municipio de Majagual – Sucre y 2 en el municipio de Achí – Bolívar.
- Puentes modulares metálicos habilitados: Cuatro Bocas Cesar, Tucuy - Cesar, Pechelín - Sucre, San Faustino - Norte de Santander, Iró en Chocó, Acardí en Chocó, Mesetas en Meta y Calvario en Meta.
- Puentes de la red vial no concesionada atendidos: Mulatos en Antioquia, Hormiguero en Huila.
- Sitios críticos atendidos: se han atendido 15 sitios críticos, consistentes en remoción de derrumbes y obras de contención.
- Se adelantaron obras de mitigación por parte de la Aerocivil en el realce del tramo de la vía perimetral inundado en un kilómetro, el taponamiento de tres entrantes del río Bogotá e instalación de equipos de bombeo para la evacuación de las aguas con inversiones con cargo a la póliza estimadas de \$700 millones. Hemos contado con el apoyo de la Gobernación de



Cundinamarca, empresa de Acueducto, la CAR y las fuerzas militares con suministro de insumos equipos y personal.

El 20 de diciembre de 2010 la Aeronáutica Civil expide la Resolución No.6921, por medio de la cual se modifica temporalmente la política tarifaria, en el sentido de que las aerolíneas reduzcan el techo tarifario en un 10% para las rutas nacionales, con el fin de hacer más accesible el servicio de transporte aéreo nacional durante la crisis generada por la ola invernal que afectó al país. Esta resolución estuvo vigente hasta el 2 de febrero de 2011, fue derogada mediante Res. No.0412.

Se ha garantizado la operación continua y segura en todos los aeropuertos del país, en particular Eldorado.

De otra parte, la Delegada de Concesiones e Infraestructura de la Superintendencia de Puertos y Transporte, solicitó a todos los concesionarios viales, aeroportuarios y férreos informar las medidas de contingencias tomadas en los puntos críticos, aplicar planes de emergencia, desarrollar mecanismos de información preventivas al usuario y reforzar la señalización dispuesta. Para tal fin se realizaron 4 visitas de inspección a las concesiones viales y 8 a terminales de Transporte Terrestre automotor.

Igualmente, se expidió y remitió a los concesionarios viales el instructivo para que enviaran diariamente a la Superintendencia de Puertos y Transporte la información de la ola invernal a partir del 10 de marzo de 2011 al correo olainvernal@supertransporte.gov.co. Además, a través del portal web de la entidad, se generó una campaña de información y prevención a los usuarios del transporte público, especialmente de buses.



4.2 Gestión Ambiental, Social y Predial de Proyectos Sostenibles

En el período comprendido entre junio de 2010 y junio de 2011, en el componente ambiental, se destaca la actualización de la Guía de Manejo Ambiental de proyectos de infraestructura, subsector vial, la elaboración de la Guía de Manejo Ambiental para proyectos fluviales y marítimos y la estructuración e implementación del sistema de información denominado “Tremarctus”, a partir de alianzas estratégicas con diferentes entidades lideradas por Conservación Internacional Colombia. Este aplicativo integra información sobre oferta de recursos, bienes y servicios ambientales, áreas protegidas, territorios étnicos, entre otros. Todos estos instrumentos contribuyen a mejorar la incorporación de la variable ambiental desde el inicio de los procesos de planificación de proyectos.

Igualmente, se resaltan las actividades de reforestación, inversión en protección y recuperación de cuencas, en coordinación con las autoridades ambientales regionales, mediante convenios para el cumplimiento de medidas de compensación por la ejecución de las obras viales y la supervisión de los Estudios de Impacto Ambiental y los Diagnósticos Ambientales de Alternativas, como requisitos para viabilizar la respectiva licencia ambiental. A nivel de estudios, también se adelanta la Evaluación Ambiental Regional de la Transversal de la Macarena dada la alta sensibilidad social y ambiental de la zona.

Para el proyecto Túnel de la Línea se estructuró la Gerencia Ambiental y Social con recursos de Cooperación Técnica: el objetivo es direccionar el Plan de Acción Ambiental y Social – PAAS, que busca fortalecer los programas de manejo ambiental del proyecto. Actualmente se ejecuta la inversión de recursos para preservación y protección de cuencas hidrográficas mediante convenios con la Gobernación del Quindío y Corporación Autónoma Regional del Tolima. Igualmente, se atienden 19 frentes de obra en el Tolima y 15 en el Quindío con la



supervisión de 27 medidas del componente ambiental y 42 del social y se reforestaron 83 hectáreas este año, para completar un total de 683 hectáreas reforestadas durante toda la ejecución del proyecto.

En marítima y fluvial se inició la implementación de las medidas de compensación impuestas por el Ministerio del Medio Ambiente relacionadas con relimpias en la zona de la Bahía de las Animas como parte de las obras del Dragado de Canal de Acceso a Cartagena con el propósito de mejorar y restablecer la calidad ambiental de la bahía retirando el exceso de sedimentos precipitados y así, restablecer las condiciones de navegabilidad, la calidad y el flujo de agua en ese sector.

En la gestión social y predial es importante anotar la oportuna atención a la comunidad en las emergencias que se presentaron en la reciente ola invernal. Adicionalmente, en los diferentes proyectos del Instituto, se realizó el diagnóstico de vulnerabilidad social y el requerimiento de predios para la ejecución de los proyectos. Han sido reconocidos factores de compensación a las unidades sociales que se encuentran en la zona de influencia directa de los proyectos, entre otros, a los proyectos Ancón – Sur Primavera, Construcción Puente Guayepo, Obras de Emergencia de la carretera Honda Villeta y proyectos Red Terciaria; carretera Málaga – Curos; Carretera Pamplona – Presidente sector Chitagá; Carretera Ocaña sector la Curva; carretera Pasto – Buesaco. Con el fin de mejorar la gestión socio predial se ajustaron los instrumentos: Ficha socioeconómica y Acta de vecindad.

En relación con la firma de actas de acuerdo y cumplimiento de compromisos con las comunidades indígenas y afrodescendientes se menciona, entre otros, la siguiente gestión: i) En el corredor Sur se protocolizó la firma de acuerdos con la comunidad indígena de Kofan en Santa Rosa del Guamuéz, ii) la reanudación de la mesa de concertación con las comunidades del resguardo indígena de Jurubidá



– Chorí – Alto Baudó (Tramo 2 de Animas – Nuquí); iii) la firma del acta de acuerdos con los Consejos Comunitarios de Alto y Medio Río Dagua, Consejo Comunitario Córdoba - San Cipriano y Consejo Comunitario Bajo Río Calima en tramo 1 del proyecto del proyecto Loboguerrero – Buenaventura y iv) el cierre de acuerdos con las comunidades en los puertos de Puerto Nariño y la Nueva Paya en el departamento de Putumayo con acompañamiento del Ministerio del Interior.

En la gestión predial además de atender las solicitudes de emergencias por la ola invernal, se avanzó en la adquisición de predios para la ejecución de los programas Corredores de Competitividad, Grandes Proyectos, Red Terciaria y Red Nacional de Carreteras. En la Transversal de Cusiana, Transversal de Carare, doble calzada Bucaramanga Cúcuta, Doble calzada Honda – Manizales y Troncal Central del Norte, se logró la entrega anticipada de predios. Con esta optimización del tiempo también se viabilizaron la ejecución de: Puente Valencia; mejoramiento y mantenimiento de Apia – La Virginia; urgencia manifiesta Pasto – Buesaco; puente sobre el arroyo Luneta - Puerto Escondido; Puente Limón sobre el río Magdalena, rehabilitación paso curva carretera Ocaña – Sardinata.

5. CONTROL, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA

Para junio de 2011, la Superintendencia de Puertos y Transporte reportó más de 7 mil empresas vigiladas, prestadoras de servicios o concesionarias, en los sectores portuario, aéreo, terrestre y marítimo.

Tabla 7. Número de Empresas por Superintendencia Delegada

Superintendencia Delegada	Empresas Vigiladas (N°)
Concesiones e Infraestructura	310 ¹
Tránsito y Transporte Terrestre Automotor	6.624 ²
Puertos	609 ³
Total vigilados	7.543

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte

5.1 Concesiones e Infraestructura

Durante la presente gestión se ha evaluado el cumplimiento de las normas técnicas de construcción y operación de la infraestructura y el análisis de los indicadores financieros para cada uno de los tipos de negocio objeto de vigilancia, requiriendo a los supervisados la toma de acciones preventivas y correctivas y así subsanar las falencias detectadas.

En el campo de la vigilancia subjetiva la Delegada de Concesiones e Infraestructura realizó las siguientes actividades:

¹ Este valor incluye a la vigilancia subjetiva y objetiva, tanto para el grupo carretero, aéreo, terminales de transporte terrestre y férreo.

² Contempla tanto las empresas de transporte terrestre automotor y otros vigilados.

³ Incluye el portuario marítimo y el portuario fluvial, información con corte a 01/04/2011.



- Entre junio y diciembre de 2010 se realizó la evaluación financiera a 155 supervisados que remitieron información de estados financieros vigencia 2009. En el primer semestre del 2011 se prepararon las condiciones y los términos con los que se evaluarán los estados financieros del 2010 del 100% de los vigilados que reporten la información y se reportarán a control el 100% que no reporten la información financiera.
- Entre junio de 2010 y junio de 2011 se efectuaron 47 requerimientos a aquellos supervisados que en su evaluación financiera generaron alerta por alto nivel de endeudamiento, pérdidas acumuladas o causales de disolución.
- Se solicitó información financiera adicional a los 25 concesionarios viales y 12 Uniones Temporales y Consorcios.
- Durante el segundo semestre de 2010 se solicitó información a entidades oficiales como INCO, DIAN y Supersociedades, entre otras, con el propósito de cruzar, verificar y comprobar los datos suministrados por los supervisados. En el primer semestre de 2011 se continuó con el cruce de la información.

Por otra parte, en el campo de la vigilancia objetiva la Delegada de Concesiones e Infraestructura realizó entre junio de 2010 y junio de 2011 la evaluación de la prestación del servicio de 150 supervisados, registrando en el formato de evaluación establecido los hallazgos o falencias encontradas, con el fin de solicitar a los supervisados la toma de acciones preventivas y correctivas respectivas.

A continuación se desglosa por el tipo de infraestructura el desarrollo de estas evaluaciones:



5.1.1 Infraestructura terrestre

Durante junio y diciembre de 2010 se evaluó en dos ocasiones (trimestralmente) la prestación del servicio a 37 proyectos de carreteras concesionadas (100 de las empresas vigiladas) en los aspectos de condiciones de operación, estructura de pavimento, señalización, intervenciones en la vía y derecho de vía. Durante el primer semestre de 2011 se realizaron nuevamente dos evaluaciones a los mismos proyectos.

5.1.2 Infraestructura aérea

Concesiones aeroportuaria

Durante el primer semestre del 2010 se evaluaron 9 de 12 instalaciones aeroportuarias concesionadas (75% de las instalaciones vigiladas) que reportaron su información técnica operativa. Como resultado de la evaluación, se requirió a 8 de las 9 instalaciones las medidas correctivas que hayan implementado para subsanar las alertas detectadas. Entre enero y junio de 2011 se realizaron nuevas evaluaciones a las mismas instalaciones y los resultados se publicarán a mediados de agosto.

Cabe anotar que las 3 instalaciones aeroportuarias restantes no fueron evaluadas debido a que su tamaño y cobertura no es representativa en la actualidad.

Infraestructura aeroportuaria no concesionada

Entre junio y diciembre de 2010 se evaluaron 71 de 75 instalaciones aeroportuarias no concesionadas (94.6% de los vigilados) que reportaron su información técnica operativa. Como resultado de la evaluación, se requirió a 57



de las 71 instalaciones para que informaran las medidas correctivas que hayan implementado para subsanar las alertas detectadas. Entre enero y junio de 2011 se realizaron nuevas evaluaciones a las mismas instalaciones y los resultados se publicarán a mediados de agosto.

5.1.3 Infraestructura férrea

Corredores férreos concesionados

A 31 de diciembre de 2010 se actualizaron las evaluaciones a 2, de dos, corredores férreos concesionados (100 de los vigilados). En el primer semestre de 2011 se revisaron estos resultados y se implementó el formato con el cual se evaluará a estos corredores férreos durante el segundo semestre del año.

Operadores férreos

A 31 de diciembre de 2010 se actualizaron las evaluaciones a 4, de 4, operadores férreos (100 % de los vigilados), los cuales prestan servicio en condiciones mínimas de operación exigidas contractualmente. En el primer semestre de 2011 se revisaron estos resultados y se implementó el formato con el cual se evaluará a estos operadores férreos durante el segundo semestre del año.

5.1.4 Infraestructura de terminales de transporte terrestre automotor

Durante el segundo semestre de 2010 se evaluó la infraestructura de 37 de las 41 terminales de transporte terrestre automotor. Se calificó la información reportada en los aspectos de identificación y características del terminal, áreas operativas, instalaciones equipos, sistemas de información e impacto ambiental. Las 4 terminales que no reportaron información (Valledupar, Apartadó, Capitanejo y



Tunja) fueron remitidas al grupo de investigaciones y control para que se iniciara investigación.

Como resultado de la evaluación se requirió a 35 de las 37 terminales para que informaran las medidas correctivas que hayan implementado para subsanar las alertas detectadas.

En el primer semestre de 2011 se revisaron estos resultados y se implementó el formato con el cual se evaluará a estos terminales durante el segundo semestre del año.

Investigaciones administrativas junio 2010 a junio de 2011

Se abrieron 128 investigaciones administrativas por el no reporte de la información financiera, por no presentar el formulario de recolección de información (FRI) o por incumplimientos a sometimientos a control.

Sometimiento a control

Por último es importante resaltar la gestión realizada entre junio de 2010 y junio de 2011 con el fin de restablecer el orden administrativo, financiero, jurídico, societario y/o contable de los vigilados. Se ordenó el sometimiento a control de 5 empresas (3 concesionarios y 2 aerolíneas).

En este aspecto se destaca que durante el primer semestre de 2011 se levantó el sometimiento a control de una aerolínea, por parte de la Delegada de Concesiones e Infraestructura, por cumplir en menos de un mes con los requerimientos realizados por la entidad.



Tabla 8. Visitas de inspección

VISITAS DE INSPECCIÓN - JUN A DIC 2010	VISITAS DE INSPECCIÓN – ENE A JUN 2011
54	37

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte

Como resultado de las inspecciones se evidenció que la mayoría de las concesiones, tanto las viales como las férreas, presenta deficiencias en la señalización y mantenimiento e invasión en la zona de derecho de vía. La Superintendencia solicitó la toma de acciones pertinentes.

5.2 Puertos

La Superintendencia Delegada de Puertos desde el punto de vista objetivo realiza supervisión sobre 847 vigilados a quienes les supervisa la infraestructura, maquinaria y equipos. Desde el punto de vista subjetivo, en lo referente a la constitución de las empresas y sus estados financieros supervisa a 609.

Evaluación de la eficiencia operativa de los vigilados portuarios

Durante junio 2010-diciembre 2010 se evaluó la eficiencia operativa de 88 vigilados portuarios que remitieron información: Buenaventura 38, Barranquilla 8, Santa Marta 13 y Cartagena 29; con los cuales se confrontó la facturación recibida de las Sociedades Portuarias Regionales.

Por ser esta evaluación un proyecto que requiere de una inmensa logística se realiza cada dos años. Así las cosas, el primer semestre del año 2011 se utilizó para consolidar la información recogida y determinar las recomendaciones necesarias para la próxima evaluación.



Informe de seguimiento de obras de inversión y mantenimiento de 25 vigilados portuarios

En el periodo enero 2010-diciembre 2010 se realizó el seguimiento a los reportes de obras de inversión y mantenimiento de 36 sociedades portuarias que realizaron este tipo de inversiones. Durante el periodo enero-junio del 2011, se realizó el seguimiento a los reportes de obras de inversión y mantenimiento de 49 sociedades portuarias que se encuentran realizando estas inversiones.

Informe de evaluación de defensas marinas en 30 terminales marítimos del país

Entre junio– diciembre de 2010 se evaluaron las defensas marinas en 30 terminales marítimos del país. Durante el primer semestre del 2011 se analizó la información y se determinaron las acciones correctivas que deben adelantar aquellos terminales con cualquier tipo de problemática.

Plan de visitas de inspección

Plan segundo semestre 2010

100% de cumplimiento. Se realizaron visitas a las Sociedades portuarias de Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Buenaventura, Tumaco Coveñas, y San Andrés para ajustar la Metodología de eficiencia operativa, y recolectar información para la Evaluación de las Defensas Marinas y del Código PBIP.

Igualmente se realizaron visitas de inspección a la Sociedad Portuaria Rio Córdoba S.A., Sociedad Portuaria C.I. Prodeco S.A., y a la Sociedad Portuaria



Regional de Santa Marta S.A., donde se verificó la ejecución de las obras civiles reportadas por estas tres (3) sociedades.

Plan primer semestre 2011

Se realizaron 14 comisiones para inspección de 10 infraestructuras portuarias.

Proceso de control

Con el propósito de evitar las caducidades a partir del mes de septiembre se fallaron las investigaciones que tenían más de dos años de ser aperturadas. Entre Septiembre y diciembre de 2010, se realizaron 22 fallos de Investigaciones Administrativas y se abrieron 50.

Tabla 9. Investigaciones Administrativas

Concepto	Segundo semestre 2010	Primer semestre 2011	Total ejercicio junio 2010 - junio 2011
Aperturas	50	18	68
Falladas	22	86	108

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte

Durante el periodo 2011 se aperturó investigación administrativa contra la Sociedad Portuaria de Puerto Barrio S.A., cuyo fallo fue sometimiento a control. De las 86 Investigaciones Administrativas falladas en el 2011, 39 son por no remisión de Estados Financieros, 30 por Investigaciones Administrativas fluviales y 17 contra vigilados portuarios y marítimos.

Finalmente en la siguiente tabla se resume el tráfico de contenedores de 20 pies y más, según terminal portuario principal.



5.3 Tránsito y Transporte Terrestre Automotor

5.3.1 Peticiones, Quejas y Reclamos – PQR

El comportamiento de la radicación y trámite de las P.Q.R de los usuarios se han mantenido entre 300 y 500 por mes aproximadamente respecto a las radicaciones. Se ha observado que en el trámite de las PQR el hecho de realizar requerimientos por parte de la SPT, genera la respuesta del requerido y la solución inmediata del hecho denunciado. En general esto ocurre con hechos relacionados con organismos de tránsito, escuelas de automovilismo y licencias de conducción.

De acuerdo a los tiempos de respuesta establecidos por el Código Contencioso Administrativo, el índice de repuesta oportunas equivale al 50%. Las PQR más frecuentes son: incumplimiento del pago de fletes pactado, pérdidas de tiempo en espera y descuentos no autorizados, altos costos en los exámenes en CRC, pérdidas de equipajes, abandonos de rutas, entre otros (todo de acuerdo con el tipo de vigilado).

Vigilancia e Inspección

Tabla 10. Vigilados Delegada Tránsito y Transporte Terrestre Automotor

Tipo de Vigilados	Cantidad
Empresas de pasajeros por carretera - PC	513
Empresas de transporte especial - ES	867
Empresas transporte mixto – MX	130
Empresas transportadoras de carga - CG	1.925
Empresas de Transporte Terrestre Automotor	3.435
Transporte por cable	3
Empresas carroceras	529
Centros de enseñanza automovilística - CEA	692
Organismos de tránsito – OT	235
Autoridades de tránsito	1101



Tipo de Vigilados	Cantidad
Centros de reconocimiento de conductores - CRC	316
Centros de diagnóstico automotor - CDA	300
Organismos certificación – CDA	6
Organismos certificación – CRC	5
Centros integrales de atención - CIA	2
Otros Vigilados	3.189
TOTAL VIGILADOS	6.624

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte

En desarrollo de las actividades de vigilancia e inspección la Delegada de Tránsito Terrestre Automotor adelantó en el periodo comprendido entre el 1 de junio de 2010 al 30 de junio de 2011 las siguientes actividades:

- 15 análisis a la información de fondos de reposición vigencia 2009 remitidas por las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.
- 9 trámites de controles de legalidad a documentación remitida por cooperativas prestatarias del servicio público de transporte terrestre automotor en diferentes modalidades.
- Se dio respuesta de fondo a 96 solicitudes y consultas formuladas por los vigilados.

El Grupo de Vigilancia e Inspección realizó las visitas que se registran a continuación:

Tabla 11. Visitas de Inspección

Modalidad	No. Visitas/modalidad Año 2011
Colectivo	0
Carga	78
Especial	8
Urbano (Societario)	3
CDA	4
CIA	2
CRC	6
CEA	0
Organismo	1
Pasajero	5
Terminal	1
TOTAL	108

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte, Delegada de TTTA

Investigaciones y Control

**Tabla 12. Actuaciones Administrativas por Modalidad
Junio 2010- Junio 2011**

Modalidad	Aperturas	Fallos	Recursos de reposición	Autos decreta pruebas	Enviados a segunda instancia
Carga	123	57	6	5	1
CDA	6	26	5	3	0
CRC	27	6	3	0	0
Especial	3	5	-	1	0
Organismos de transito	18	54	10	7	0
Pasajeros	15	34	10	12	
Societario	2205	66	-	0	--
TOTAL	2397	248	34	28	1

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte, Delegada de Tránsito y Transporte

El siguiente cuadro ilustra las sanciones y las multas impuestas a las empresas de transporte, centros de reconocimiento de conductores, centros de diagnóstico automotor, entre junio del 2010 y junio del 2011.

Tabla 43. Sanciones y Multas de los fallos impuesto entre Junio 2010- Junio 2011

Modalidad	Número de empresas	Sanción SMMLV	Sanción en pesos (\$)	Cancelación	Suspensión	Abandono de ruta
Transporte especial	5	10	4.605.000	1	--	
Pasajeros	34	1573	725.939.500		--	2
Carga	35	2953	1.362.809.500	2	--	
Organismos de tránsito	30	1161	577.597.500	--	--	--
CRC	6	--	--	--	6	
CDA	22	--	--	14	8	
TOTAL	132	5.697	2.670.951.500	17	14	2

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte, Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor, Julio 2011

Informes Únicos de Transporte

Durante el periodo comprendido entre el 1º de junio de 2010 al 1º de junio de 2011, se realizaron las siguientes actividades: 7.920 aperturas de investigaciones sancionatorias administrativas; 585 fallos; 221 recursos de reposición y 304 actos administrativos por medio de los cuales se resuelven solicitudes de revocatoria presentadas por los administrados.

Adicionalmente, se evacuaron 5.426 investigaciones como consecuencia de la aplicación de las Resoluciones 1782 y 6427 de 2009, emanadas del Ministerio de Transporte, las cuales modificaron la Resolución 4100 de 2004.



Tabla 54. Actuaciones Administrativas Grupo IUIT

Tipo de actuación	Jun./2010 – Dic./2010	Ene/2011 – Jun. 2011
Aperturas	7026	894
Autos de archivo	--	1633
Fallos Investigación	539	46
Favorabilidad	4403	1023
Aclaratoria Resolución	--	9
Recurso	216	5
Caducidad	1481	1481
Suspensiones	212	
Revocatoria	255	49
TOTAL	14132	5140

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte, Delegada de T TTA



6. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL

Con esta estrategia se busca avanzar en la consolidación de un modelo de administración pública basada en las políticas de buen gobierno, mejorando las funciones y actividades de la gestión pública. Lo que implicará un rediseño organizacional del sector mejorando las funciones y actividades estatales de planeación, regulación económica, gestión contractual, supervisión, inspección, control y vigilancia.

6.1 Creación de dos viceministerios técnicos

Con el fin de integrar óptimamente los procesos misionales de infraestructura, y de transporte y tránsito, a través del Decreto 087 de 2011 se modificó la estructura del Ministerio de Transporte, organizando el Despacho del Viceministro de Infraestructura y el Despacho del Viceministro de Transporte. Con la creación de los Despachos de Viceministro se potenciarán los procesos de planificación, normativos, de evaluación y seguimiento y de coordinación sectorial relativos a infraestructura y transporte, a cargo del Ministerio de Transporte.

6.2 Sistema de Gestión de la Calidad (SGC)

El Ministerio de Transporte, se fijó como meta que todas las entidades del sector implementen el Sistema de Gestión de Calidad (NTCGP 1000:2009) y se certifiquen bajo esta misma norma.

Con base en lo establecido en la Ley 872/2003 y su decreto reglamentario 4110 de 2004 que adoptó la Norma Técnica de Calidad de la Gestión Pública NTCGP 1000:2004, las entidades del sector implementaron el Sistema de Gestión de Calidad para todos los procesos. El INVIAS se encuentra certificada bajo esta norma.



De acuerdo con el decreto reglamentario 4485 de 2009, el cual actualiza la NTCGP 1000:2004, todas las entidades del Sector Transporte han implementado el Sistema de Gestión de Calidad NTCGP 1000:2009. El Ministerio de Transporte se certificó bajo esta norma.

6.3 Modelo Estándar de Control Interno (MECI)

El sector Transporte, ha implementado el Modelo Estándar de Control Interno (MECI) en un 91.5% promedio (Ministerio, Invias, Inco, Aerocivil y Supertransporte), de acuerdo con el Decreto 1599 del 2005 que establece el MECI para las entidades del Estado, proporcionando una estructura para el control a la estrategia, la gestión y la evaluación en dichas entidades y cuyo propósito es orientarlas hacia el cumplimiento de sus objetivos institucionales y la contribución de estos a los fines esenciales del Estado.

6.4 Fortalecimiento de la Superintendencia de Puertos y Transporte

El Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 establece como necesario el fortalecimiento técnico, institucional y financiero de la Superintendencia de Puertos y Transporte, garantizando su sostenibilidad financiera a través del cobro de una tasa de vigilancia y otorgándole una personería jurídica bajo el nuevo nombre de Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte –SIIT-.

Este fortalecimiento de la entidad busca:

- Corregir deficiencias en los procesos de las concesiones mediante el desarrollo de estudios sistemáticos de solvencia económica.



- Impulsar la eficiencia en los puertos marítimos, fluviales y aéreos para incrementar el comercio exterior a partir de estudios micro y macro económicos y la estimación de diversos escenarios.
- Promover la legalidad y el fortalecimiento del sector transporte en el país como elemento fundamental del crecimiento de la economía nacional, mediante la realización de monitoreos, visitas y revisiones de documentación frecuentes.

6.5 Creación Agencia Nacional de Infraestructura (ANI)

El objetivo principal del proyecto es la revisión y fortalecimiento del marco institucional y modelo organizacional de la Agencia Nacional de Infraestructura, de manera que se generen las condiciones y capacidades requeridas para mejorar la competitividad del país a través de la consolidación de la política de transporte del actual Gobierno y el desarrollo adecuado de proyectos de infraestructura con participación privada.

Entre los objetivos generales de la reforma institucional se encuentran:

- Contar con estudios previos adecuados y robustos procesos de estructuración (maduración de proyectos)
- La adecuada y efectiva asignación de riesgos
- El desarrollo de contratos completos con énfasis en la provisión de servicios
- Implementación de procesos transparentes, reglas de juego claras y procesos de contratación competitivos
- Gestión contractual competente, integral y oportuna
- Defensa consistente del patrimonio público
- Autonomía administrativa y presupuestal con altos estándares de buen gobierno



Ministerio de Transporte
República de Colombia
NIT. 899.999.055-4



El proyecto será ejecutado durante el año 2011 en seis fases:

- I. Diagnóstico Institucional
- II. Coordinación Sectorial y modelo institucional
- III. Diseño organizacional ANI y estudio técnico
- IV. Fortalecimiento procesos misionales
- V. Revisión Marco Legal Concesiones
- VI. Fortalecimiento procesos de apoyo