



MINTRANSPORTE

**AUDIENCIA PÚBLICA RENDICIÓN DE CUENTAS
SECTOR TRANSPORTE
2015**

NATALIA ABELLO VIVES
MINISTRA DE TRANSPORTE

Bogotá, Diciembre de 2015

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Natalia Abello Vives

Ministra

Iván Martínez Ibarra

Viceministro de Infraestructura

Enrique José Nates Guerra

Viceministro de Transporte

Pío Adolfo Barcena Villarreal

Secretario General

Daniel Antonio Hinestrosa Grisales

Director de Transporte y Tránsito (E)

Carlos Alberto Sarabia Mancini

Director de Infraestructura

Claudia Milena Salcedo Acero

Jefe Oficina Asesora de Planeación

Lucas Rodríguez Gómez

Jefe Oficina de Regulación Económica

Daniel Antonio Hinestrosa Grisales

Jefe Oficina Asesora Jurídica

Luz Stella de la Concepción Conde Romero

Jefe Oficina de Control Interno

ENTIDADES ADSCRITAS

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS

Carlos Alberto García Montes

Director General

UNIDAD ESPECIAL ADMINISTRATIVA AERONÁUTICA CIVIL - AEROCIVIL

Gustavo Alberto Lenis Steffens

Director General

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI

Luis Fernando Andrade Moreno

Presidente

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE – SUPERTRANSPORTE

Javier Antonio Jaramillo Ramirez

Superintendente

OTRAS ENTIDADES RELACIONADAS CON EL SECTOR

CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL RIO GRANDE DE LA
MAGDALENA – CORMAGDALENA

Luis Álvaro Mendoza Mazzeo

Director General

Contenido

| | | |
|-------------|---|-----------|
| 1. | <i>PRESUPUESTO DE INVERSIÓN SECTOR TRANSPORTE</i> | 7 |
| 2. | <i>COMPETITIVIDAD E INFRAESTRUCTURA ESTRATÉGICA</i> | 8 |
| 2.1. | Infraestructura y servicios de logística y transporte para la integración territorial. | 8 |
| 2.1.1. | Programa de concesiones 4G..... | 8 |
| 2.1.2. | Red vial nacional no concesionada y programa de mantenimiento sostenible..... | 12 |
| 2.1.3. | Consolidación de corredores de transporte multimodal estratégicos..... | 14 |
| 2.1.4. | Infraestructura para la transformación del campo y la consolidación de la paz | 20 |
| 2.1.5. | Logística para la competitividad | 21 |
| 2.1.6. | Pacto por la transparencia | 23 |
| 2.2. | Transporte público de calidad como eje estructurador de la movilidad..... | 24 |
| 2.2.1. | Sistemas de Transporte Masivo | 24 |
| 2.2.2. | Logros en política pública de transporte..... | 26 |
| 2.2.3. | Política Nacional de Seguridad Vial | 29 |
| 3. | <i>DESARROLLO DE POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL</i> | 31 |
| 3.1. | Plan Maestro Fluvial | 31 |
| 3.2. | Plan Maestro de Transporte Intermodal – PMTI 2015-2035 | 33 |
| 3.3. | Plan Maestro para el nuevo aeropuerto El Dorado II | 34 |
| 4. | <i>PLAN DE ADAPTACION AL CAMBIO CLIMÁTICO</i> | 36 |
| 5. | <i>CONTROL, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA</i> | 38 |

INTRODUCCIÓN

La infraestructura y competitividad estratégica son necesarias para fomentar el crecimiento, el desarrollo humano, la integración y conectividad entre los territorios y la nación. Por esta razón el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y sus Entidades Adscritas, se ha propuesto como objetivos dar el gran salto en materia de infraestructura para la competitividad y la integración de los territorios, consolidar el transporte intermodal y contar con un transporte público de calidad promoviendo la movilidad segura.

En los últimos años el país ha tenido progresos importantes en materia de infraestructura y competitividad. Según el Indicador de Inversión en Obras Civiles que muestra al país la evolución trimestral de los pagos de las entidades a los contratistas, entre septiembre de 2014 y septiembre de 2015, las obligaciones en obras civiles aumentaron 8,1 % comparado con el año precedente. Carreteras, calles, caminos, puentes, carreteras sobre elevadas, túneles y construcción de subterráneos creció 8,2 %, sumando 3,5 puntos porcentuales a esta variación (DANE 9 de diciembre de 2015).

Con la puesta en marcha del programa de concesiones 4G se contará a diciembre de 2018 con más de 11.000 Km de red vial concesionada, de los cuales 5.100 Km corresponden al período 2015-2018.

*La Mega Meta 2014–2018, es construir 1.300 km de nuevas calzadas, **con** lo que pasaremos de 1.962 km a 3.262 Km en el 2018, alcanzando 1.190 Km en doble calzada. La estrategia para esta meta es aumentar el flujo de recursos privados en la infraestructura de carreteras a través del esquema de 4G para mejorar la competitividad de las vías nacionales de mayor tráfico.*

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

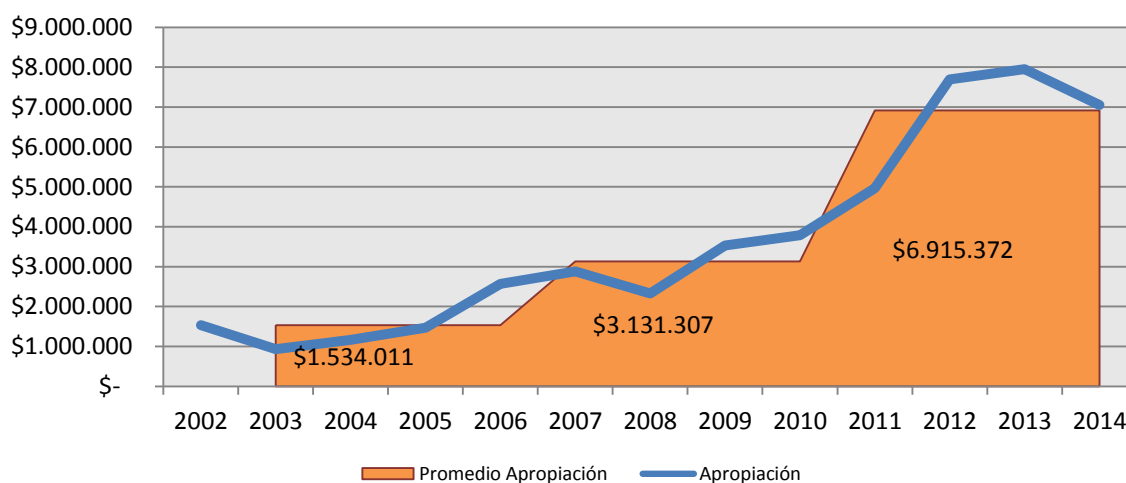
El documento comprende primero, la gestión del presupuesto de inversión del Sector Transporte; segundo, la infraestructura y servicios de logística y transporte para la integración territorial, donde se describen los avances de los principales programas del Sector en materia de infraestructura para la competitividad, infraestructura para la transformación del campo y la consolidación de la paz, logística para la competitividad y pacto por la transparencia; transporte público de calidad como eje estructurador de la movilidad, con temas como los Sistemas de Transporte Masivo, logros en política de transporte y política de seguridad vial como una de las políticas más importantes del Gobierno Nacional, propendiendo por el mejoramiento en la prestación del servicio de transporte; tercero, desarrollo de políticas de transporte intermodal; cuarto, adaptación al cambio climático; quinto, control, inspección y vigilancia;

Es importante anotar que para el desarrollo y consolidación del documento se utilizó la información suministrada por las dependencias del Ministerio y entidades adscritas, así como la reportada a través de los Indicadores Sinergia – Seguimiento.

1. PRESUPUESTO DE INVERSIÓN SECTOR TRANSPORTE

Para el cumplimiento de los objetivos y metas de construcción de vías e infraestructura, el presupuesto de inversión del Sector Transporte se ha destacado por su incremento, al pasar de \$3.8 billones en el 2010 a más de \$7 billones en el 2014 (Gráfico 1).

Gráfico 1 – Presupuesto de Inversión Sector Transporte – PGN

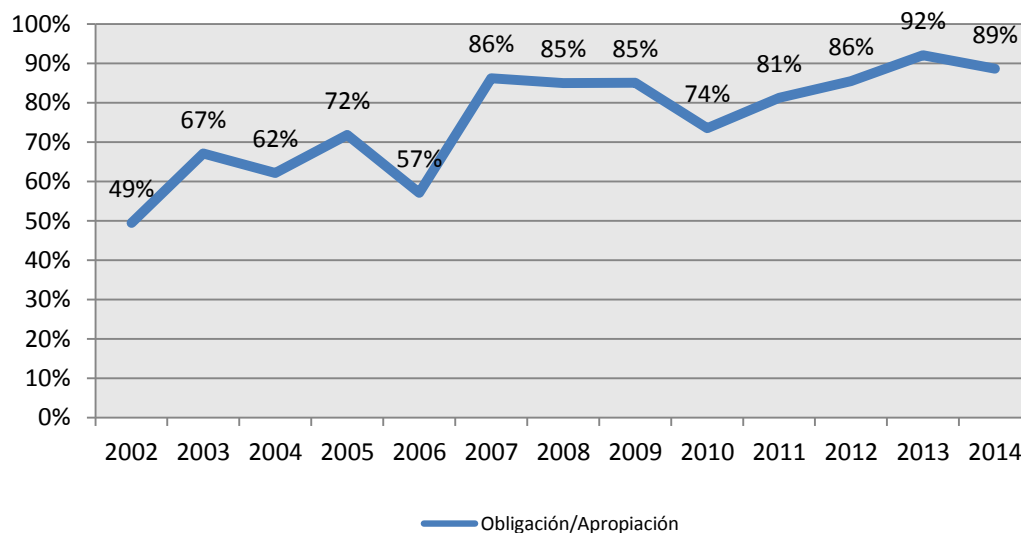


Fuente: MHCP

Elaboración: Oficina Asesora de Planeación- Ministerio de Transporte

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

Gráfico 2 – Ejecución Inversión PGN - Sector Transporte



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

2. COMPETITIVIDAD E INFRAESTRUCTURA ESTRATÉGICA

Este objetivo busca proveer la infraestructura y servicios de logística y transporte para la integración territorial. A continuación se describen los avances de los principales programas del Sector en materia de infraestructura de transporte de calidad para los diferentes modos de transporte.

2.1. Infraestructura y servicios de logística y transporte para la integración territorial

2.1.1. Programa de concesiones 4G

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

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

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

Adicionalmente a través de este programa se construirán alrededor de 141 km de túneles y 150 km de viaductos. Actualmente, se encuentra el 51,9% de la red vial nacional en buen estado y se espera pasar al 62% al finalizar el año 2018, permitiendo ahorros en tiempo y costos de operación.

La primera ola de concesiones 4G, que consta de 10 proyectos de APP fue adjudicada durante el año 2014 y representa más de 1.100 km con un monto de inversión de aproximadamente \$11,6 billones. Los proyectos adjudicados son los siguientes:

- ✓ Girardot - Honda - Puerto Salgar
- ✓ Autopista Conexión Pacífico 1
- ✓ Autopista Conexión Pacífico 2

- ✓ Cartagena – Barranquilla y Circunvalar de la Prosperidad
- ✓ Autopista Conexión Pacífico 3
- ✓ Perimetral del Oriente de Cundinamarca
- ✓ Mulaló – Loboguerrero
- ✓ Autopista Conexión Norte
- ✓ Autopista al Río Magdalena 2
- ✓ Ocaña Gamarra

La segunda ola de concesiones 4G, consta de 9 proyectos que representan aproximadamente 1.970 km y una inversión de \$11,8 billones. Los proyectos adjudicados son los siguientes:

- ✓ Puerta de Hierro – Carreto – Palmar de Varela;
- ✓ Carreto – Cruz del Viso
- ✓ Transversal del Sisga
- ✓ Villavicencio - Yopal
- ✓ Santana – Mocoa – Neiva
- ✓ Santander de Quilichao – Popayán
- ✓ Autopista Mar 1 y 2
- ✓ Bucaramanga - Barrancabermeja- Yondó
- ✓ Pasto – Rumichaca

La 1ª. Fase de la tercera ola de concesiones 4G, comprende inversiones por \$2,81 billones para intervenir más de 308 km, en los proyectos Bucaramanga - Pamplona y Pamplona – Cúcuta.

La vinculación del capital privado a este programa permitirá acelerar la inversión en carreteras concesionadas, pasando de niveles de \$3 billones anuales a \$8,5 billones al finalizar el cuatrienio. Por iniciativas privadas con inversiones de \$12,3 billones, fueron aprobados 9 proyectos de los cuales 7 fueron adjudicados y 8 proyectos se encuentran en etapa de factibilidad. Los proyectos adjudicados son los siguientes:

- ✓ Ibagué - Cajamarca
- ✓ Malla Vial del Meta

- ✓ Chirajara - Fundadores
- ✓ Cesar – Guajira
- ✓ Cambao – Manizales
- ✓ Neiva – Espinal –Girardot
- ✓ Antioquia-Bolivar

Durante el cuatrienio 2015 -2018 la ANI a través de las concesiones y/o proyectos de APP espera llevar a cabo obras viales por \$24 billones, permitiendo la construcción de más de 1.100 km en doble calzada para llegar a un total de 3.500 km al final de ésta década. Entre agosto de 2014 y octubre de 2015, se construyeron 295 km en doble calzada y 48 km en calzada sencilla y se avanzó en el mejoramiento de 546 km.

Corredor Media Canoa - Loboguerrero de la vía Buga – Buenaventura

El 8 de julio de 2015 con la Resolución 4306 de 2015 se dio inicio a la restricción vial del corredor. Todos los entes Gubernamentales (Ministerios de Transporte, Defensa y Comercio), los gremios, las sociedades portuarias, operadores portuarios, el Observatorio de la C.C.I., COLFECAR, INVIMA, ICA y DIAN, participan activamente en el seguimiento de esta restricción, implementando acciones operativas que buscan mitigar su impacto. Los trabajos y el comportamiento del transporte en ese corredor continúan funcionando con normalidad.

Por el peaje de Loboguerrero han pasado en los 3 meses de restricción (agosto – sept - oct) 29.091 vehículos más que en el mismo periodo de 2014, año en que no se tenía la restricción.

La Operación de movimiento de tierras, a 26 de noviembre/15 es la siguiente:

Volumen programado: 1.533.600 m3

Volumen ejecutado: 1.516371 m3
Cumplimiento: 99%

El plan de intervención para mitigación del impacto económico en 2016, en convenio entre la concesión y el Sena, es el siguiente:

- ✓ Programas de formación profesional con jóvenes rurales emprendedores y formación complementaria.
- ✓ Crear y fortalecer Unidades productivas con los aprendices de las comunidades.
- ✓ Programas de emprendimiento y empresarismo rural con los aprendices vinculados a empresas o negocios.

2.1.2. Red vial nacional no concesionada y programa de mantenimiento sostenible

La conectividad entre las regiones es un reto importante, 6.000 km de la red vial nacional estarán a cargo del Instituto Nacional de Vías (Invitas), quien a través de labores de mantenimiento deberá garantizar su transitabilidad y los niveles de servicio adecuados. En el último año, se construyeron 10,6 km de segundas calzadas por \$308.790 millones, se realizó el mantenimiento y rehabilitación a 1.102 km de por \$1,57 billones, se pavimentaron 122 km nuevos por \$793.000 millones, se intervinieron 960 metros lineales de túneles (Túnel II Centenario, obras anexas y segunda calzada) por \$150.000 millones y se realizó el mantenimiento rutinario a \$11.195 km por \$ 145.489 millones.

En la presente vigencia se gestionaron recursos por valor de \$4 billones de pesos para adelantar el programa de obra pública “Vías para la Equidad” con el cual se garantiza recursos para intervenir corredores viales de la red primaria y secundaria del país a nivel de pavimento.

Con el programa “Vías para la Equidad” no sólo se atenderán corredores de importancia estratégica para la conectividad del país sino sectores que se ubican en zonas de pobreza multidimensional, contribuyendo en la disminución de brechas económicas, sociales y culturales.

Con el programa “Vías para la Equidad” se da continuidad a los programas de Corredores Prioritarios de Prosperidad y Conectividad Regional. A través de este programa, se han adjudicado en el presente año, por medio de licitación pública, 48 corredores por un valor de \$3,05 billones.

El 1° de abril de 2015, a través de licitación pública, se adjudicó la construcción del nuevo Puente Pumarejo con una inversión de \$ 614.936 millones de pesos. Con la construcción del nuevo puente sobre el río Magdalena, se busca ampliar la capacidad portuaria para la exportaciones e importaciones, así como mejorar la competitividad del país, lo cual se logra proporcionando mayor galibo a la estructura del puente, que permita la entrada de embarcaciones de mayor calado a los puertos internos sobre el Río Magdalena en el Área Metropolitana de Barranquilla.

Con la construcción del nuevo puente sobre el río Magdalena, se busca ampliar la capacidad portuaria para la exportaciones e importaciones, así como mejorar la competitividad del país, lo cual se logra proporcionando mayor galibo a la estructura del puente, que permita la entrada de embarcaciones de mayor calado a los puertos internos sobre el Río Magdalena en el Área Metropolitana de Barranquilla

Para el Túnel de la Línea, cuyo valor de obra es de \$629.052 millones, se adicionaron recursos de Vigencias futuras por valor de \$511.000 millones. El

alcance de este proyecto es realizar los estudios y diseños, Gestión Social, la gestión predial y ambiental, la construcción y operación del proyecto Cruce de la Cordillera Central Túneles del II Centenario – Túnel de la Línea y segunda calzada Calarcá – Cajamarca.

Se continuará con los Contratos - Plan con el fin de posibilitar inversiones regionales en infraestructura vial que garanticen la conectividad e integración entre regiones mejorando el estado de la red vial regional. Se adicionaron los Contratos - Plan de la Región El Gran Darién (Antioquia, Córdoba y Chocó), Boyacá, Cauca y Tolima por valor de \$79.060 millones de pesos, para un total de inversiones de \$1.907.334 millones, con lo cual se da impulso al desarrollo de la red vial secundaria mejorando su estado.

Adiciones a Contratos Plan

Cifras en millones de pesos

| Contrato - Plan | Inversión | Adición | Total Inversión |
|--|--------------------|-----------------|--------------------|
| Región del Gran Darién. Antioquia, Córdoba y Chocó | \$92.600 | \$32.550 | \$125.150 |
| Departamento de Boyacá | \$422.700 | \$31.000 | \$453.700 |
| Departamento de Nariño | \$532.959 | | \$532.959 |
| Norte del Departamento del Cauca | \$151.785 | \$6.750 | \$158.535 |
| Departamento de Tolima | \$164.000 | \$8.760 | \$172.760 |
| Departamento de Santander | \$450.033 | | \$450.033 |
| Departamento de Arauca | \$14.197 | | \$14.197 |
| TOTAL | \$1.828.274 | \$79.060 | \$1.907.334 |

Fuente: INVIAS

2.1.3. Consolidación de corredores de transporte multimodal estratégicos

Con el fin de consolidar el transporte multimodal en Colombia y minimizar los costos en la operación de los servicios de transporte, se espera desarrollar proyectos férreos sostenibles económicamente, a menor impacto ambiental y que

contribuyan a disminuir los costos logísticos. De enero a octubre de 2015 entraron en operación 209 km de red férrea y se espera que a diciembre de 2015, entren en operación 398 km de red férrea, que es la meta para este año, para un total de 1.026 km en operación.

En el Corredor La Dorada – Chiriguaná, se han rehabilitado 522 km, dando continuidad para el paso de trenes. Adicionalmente, se están ejecutando inversiones en puntos críticos por \$15.000 millones.

En el Corredor Bogotá – Belencito, se están ejecutando inversiones por \$45.312 millones para atender puntos críticos, obras que permiten la conexión y paso de trenes entre Ventaquemada y Sogamoso a lo largo de 117 Kilómetros.

En cuanto al modo fluvial, se hizo el lanzamiento del del Plan Maestro Fluvial, con el que se espera garantizar la navegabilidad de las principales cuencas fluviales del país. Resultado de este documento, se estructurará un plan de acción para recuperar la navegabilidad del Río Meta, con el fin de adecuar accesos viales, muelles de interés regional y nacional y obras en el canal navegable, así como la intervención de los esteros del pacífico, contribuyendo con el desarrollo de la infraestructura intermodal y la potencialización del transporte de carga y de pasajeros.

También se adelanta un programa de intervenciones fluviales menores, que incluye la construcción, el mantenimiento y la operación de muelles y obras en la red fluvial del país. En el último año, se han construido 10 obras fluviales por \$11.464,15 millones.

| OBRA FLUVIALES | TOTAL |
|---|---------------------|
| Adecuación del canal navegable del Estero Secadero de las Torres. Municipio del Charco. Departamento de Nariño. | \$ 658,57 |
| Construcción obras complementarias del muelle en el corregimiento de Casuarito. Vichada. | \$ 699,84 |
| Construcción muelle en el corregimiento departamental de El Encanto. Río Putumayo. Departamento del Amazonas. | \$ 1.186,81 |
| Construcción muelle en el corregimiento departamental de Puerto Alegría, departamento del Amazonas. | \$ 1.138,69 |
| Señalización ríos Orinoco, Guaviare, Inírida, Amazonas y Putumayo. | \$ 542,25 |
| Mantenimiento y reparación del ferry Caimito, Piedras (Bolívar), La Gamitana (Meta) y Hong Kong (Putumayo) | \$ 697,21 |
| Construcción del muelle de Nechí, Antioquia. Segunda Etapa | \$ 342,90 |
| Construcción de obras en el muelle la Esmeralda Puerto Asís - Putumayo. | \$ 1.803,37 |
| Mantenimiento, Administración, Organización y Operación muelle La Banqueta. Municipio de Puerto López, Departamento del Meta. | \$ 598,49 |
| Construcción de muelle en la vereda La Poyata del municipio de Maní - Departamento del Casanare, río Meta. Segunda etapa. | \$ 3.796,02 |
| TOTAL | \$ 11.464,15 |

Fuente INVIAS

De otra parte, Cormagdalena suscribió el 13 de septiembre de 2014 el Contrato de Asociación Público Privado APP-001-2014 cuyo objeto es la “Recuperación de la Navegabilidad del Río Magdalena” que comprende la realización de obras hidráulicas de encauzamiento en el tramo Puerto Salgar – Barrancabermeja (256 km) y actividades de dragado desde Puerto Salgar/La Dorada - Barranquilla (908 km) y la garantía de una navegación segura durante 24 horas del día

La APP de recuperación de la navegación del Río Magdalena pondrá al servicio de los colombianos una vía fluvial con altos estándares de calidad, que complementa la infraestructura de transporte del país.

Otros de los beneficios de esta APP que convierte al Río Magdalena en el eje del intermodalismo y multimodalismo para el transporte de Colombia son los siguientes:

- ✓ Mejoras en la seguridad de las condiciones de la hidrovía: SNS, Atención al Usuario, Señalización Puentes, Despeje da Canal Navegable, Recaudo Tarifario.
- ✓ Atracción de inversión en puertos y flotas por más de US\$2 mil millones
- ✓ Capacidad de movilizar 6 millones de ton. de carga al 2021.
- ✓ Reducción de emisiones efecto invernadero.
- ✓ Menor contaminación ambiental.
- ✓ Posibilidad de descargar los planos batimétricos de la hidrovía en cualquier momento por parte del naviero.
- ✓ Mejores condiciones para planificar el transporte.
- ✓ Reducción de los tiempos de viaje entre Barrancabermeja y Barranquilla de 7 a 3 días.

El 11 de diciembre de 2014 se firmó el acta de Inicio del contrato en la Ciudad de La Dorada - Caldas. Actualmente el contrato se encuentra en ejecución, específicamente en la etapa de preconstrucción que tiene una duración de 18 meses contados a partir de la firma del acta de inicio.

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

De otra parte, sobre la actividad portuaria, se construyó el Terminal Fluvial de Andalucía con una inversión inicial de USD \$7 Millones, se estima que moverá 1.200 toneladas de carga y generará más de 1.600 empleos directos e indirectos en la región del Cesar. De igual forma, en el mes de noviembre se suscribió contrato de concesión portuaria con Novo Porto ubicada en el Distrito de Barranquilla - Atlántico.

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

Adicional a lo anterior, se han realizado inversiones en el Puerto de Agua Dulce por Us\$ 51 millones y en Puerto Cayao por Us\$ 38 millones, se fortalecieron la Sociedad Portuaria de Cartagena y la Terminal de Contenedores CONTECAR con la llegada de las nuevas grúas pórtico Super Panamax. Entre enero y octubre de 2015, las toneladas de carga de comercio exterior transportada en puertos, fue de 146,6 millones, con un avance del 82% frente a la meta de 178 millones para el mismo año.

Otros de los proyectos de Cormagdalena:

1. Mantenimiento de los 117 km del Canal del Dique.
2. Obras de protección y muelle de carga en El Banco, Magdalena
3. Planta de Tratamiento de Aguas Residuales en Tesalia, Huila.
4. Recuperación de conectividad de humedales y reforestación de riberas.
5. Fortalecimiento organizacional de comunidades de pescadores.
6. Malecón Centro de Eventos y Exposiciones del Caribe en Barranquilla.
7. Se administran 45 contratos de Concesiones portuarias y 39 de no portuarias.

En relación con los canales de acceso a los puertos marítimos de la nación, a diciembre de 2018, estarán terminadas seis obras de mantenimiento y profundización de los canales de acceso a los puertos. En el último año, se ha ejecutado el dragado de mantenimiento y profundización del canal de acceso al Puerto de Buenaventura por \$14.351 millones y Cartagena por \$57.882 millones.

Se encuentra en ejecución el mantenimiento y conservación para la recuperación hidráulica del Caño Clarín, Ciénaga de Santa Marta, con un avance del 40%.

En el modo aéreo, se están realizando inversiones en 15 aeropuertos: Bogotá, Barranquilla, Barrancabermeja, Cartagena, Carepa, Cali, Corozal, Cúcuta, Medellín, Montería, Quibdó, Riohacha, Rionegro, Santa Marta y Valledupar. De la misma manera, se encuentran en desarrollo los proyectos correspondientes El Dorado, Ernesto Cortissoz, José María Córdova, El Caraño, Alfonso Bonilla, Simón Bolívar, Antonio Roldán, Los Garzones, Camilo Daza, Palonegro, Holaya Herrera, Alfonso López, Rafael Núñez, Yariguies y Almirante Padilla, con inversiones por más de \$2 billones. Para el 2018 se espera finalizar 55 intervenciones en mantenimiento de infraestructura aeroportuaria en diferentes aeropuertos, iguales o superiores a \$800 millones.

En cuanto a la modernización de la infraestructura aeronáutica, entre noviembre de 2014 y noviembre de 2015, se ejecutaron inversiones por \$152.825 millones, en comunicaciones, ayudas a la navegación aérea, vigilancia aeronáutica, meteorología aeronáutica y energía y sistemas electromecánicos.

El movimiento de pasajeros total por el modo aéreo en el periodo Enero-Septiembre de 2015 creció el 11,30% con relación al mismo periodo del año anterior (2.542.000 pasajeros más). Los pasajeros internacionales movilizados fueron 8.122.000, con un crecimiento del 11,6% y los pasajeros nacionales movilizados fueron 16.971.000 con un incremento del 11,14%.

Con respecto a la carga total movilizada por este mismo modo, entre enero y septiembre de 2015, se movizaron 566.000 toneladas frente a 545.00 toneladas en igual período del año anterior, es decir, un incremento del 3,75%, siendo el incremento de la carga internacional del 2,5% y de la carga nacional del 9,45%.

Finalmente, entre noviembre de 2014 y noviembre de 2015, se celebraron Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA) con los siguientes países: Luxemburgo, Nueva Zelanda, Austria, Holanda, España, Jordania, Cuba, Costa Rica, Arabia Saudita y Surinam.

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

El mantenimiento y la construcción de las vías terciarias son las grandes apuestas del Sector Transporte para el desarrollo del campo y la consolidación de la paz. En el periodo julio – diciembre de 2014 se intervinieron 10.484 km de vías terciarias por \$1,04 billones. El desarrollo de la infraestructura vial terciaria estará soportado en la ejecución de 500 km de placa huella.

Entre enero y octubre de 2015 año se intervinieron 132,6 km de placa huella en la red terciaria, por \$92.785 millones, correspondiente al 82% de la meta para el mismo año. Con estas intervenciones se está dando continuidad al Programa Caminos para la Prosperidad, garantizando mayor durabilidad de las obras y condiciones de transitabilidad, acercando centros de producción con centros de comercialización distribución y consumo. Este programa es un eje para la transformación del campo y su diversificación productiva. Es un promotor de equidad y paz en la ruralidad colombiana.

En la red secundaria, se han pavimentado 123,7 Km, por \$470.060 millones

De forma complementaria para la conectividad de las zonas más apartadas del país, se tiene previsto un plan de adecuación y modernización de 34 aeródromos

de impacto regional, los cuales en los últimos años han tenido resultados crecientes en referencia al movimiento de pasajeros.

2.1.5. Logística para la competitividad

En el 2014 se desarrolló el Integrador del Sistema de Entrenamiento - INSIDE, el cual permitirá que un camión pueda hacer el doble de viajes que en la actualidad. El tiempo de espera hoy es de hasta 72 horas, con INSIDE el tiempo máximo será de 6 horas.

Se definió la metodología para la definición de los Corredores Logísticos de Importancia Estratégica mediante el Decreto 1478 de 2014 y la Resolución 164 de 2015. En el campo de Plataformas Logísticas se realizaron los estudios de prefactibilidad para la Plataforma Logística de Soacha, llegando a un cumplimiento del 100% en las metas del PND. Para este período de Gobierno se tendrán estudios de factibilidad para al menos dos plataformas logísticas y se implementará al menos una de ellas de la mano con el sector privado.

Otros avances en materia tecnológica:

- ✓ Portal Logístico de Colombia, permite la trazabilidad, visibilidad y transparencia de la información sobre los corredores logísticos, brindando información sobre, servicios a la carga, servicios al equipo y servicios al transportador.
- ✓ Peajes electrónicos, Inicio de operación en junio 2016 y será hasta 11 veces más rápido que un peaje normal, genera ahorro de una hora en el corredor Bogotá-Buenaventura y ahorro de dos horas en el corredor Bogotá-Cartagena.

Se continuó con la implementación del RNDC llegando a más de 6 millones de manifiestos de carga registrados a la fecha y se espera que este número pase a 8 millones al finalizar este cuatrienio, con el fin de que se genere mayor control en la carga transportada por los diferentes actores de la cadena.

Dada la alta relevancia del transporte automotor de carga en el reparto modal nacional, se continúa avanzando en su modernización, teniendo en cuenta los lineamientos expuestos en el Documento CONPES 3579 de 2013, con lo cual se espera que los vehículos para transporte de carga reduzcan su edad promedio en 4 años al finalizar el periodo de gobierno, pasando de 19 a 15 años.

Asimismo, se dio continuidad a la implementación del Programa de Renovación y Reposición, para lo cual se identificarán acciones de mejora tendientes a asegurar su conformidad con los estándares internacionales y a garantizar los objetivos propuestos relacionados con la renovación del parque automotor, la protección del medio ambiente y la optimización de los costos del transporte en el país. Se espera que el número de vehículos desintegrados con peso bruto vehicular mayor a 10,5 toneladas al finalizar el 2018 llegue a 22.000, de los cuales 14.000 corresponden al período 2015-2018. Entre enero y septiembre de 2015 este resultado alcanzó los 2.686 para un total acumulado de 10.686 vehículos desintegrados.

De otra parte, se establecieron soluciones logísticas al *carbón de Norte de Santander – cierre frontera Cúcuta*, así:

Tres esquemas logísticos:

- ✓ Acopio de carbón en la Y de El Zulia, traslado vía terrestre ruta Ocaña – Aguachica - Capulco y vía fluvial Capulco - Barranquilla.

- ✓ Acopio de carbón en la Y de El Zulia, traslado vía terrestre ruta Ocaña - Calenturitas (El Hatillo), y vía férrea hacia puertos carboneros de Ciénaga (Magdalena).
- ✓ Acopio de carbón en la Y de El Zulia, traslado vía terrestre hasta los puertos de la Región Caribe: Puerto Brisa (Dibulla, La Guajira), Santa Marta y Barranquilla.

Primeros resultados:

- ✓ Decretada emergencia económica el 7 de septiembre.
- ✓ Autorizada operación férrea nocturna y adopción de tarifas diferenciales de peajes.
- ✓ Desde el 1 de septiembre, el plan implementado para movilizar carbón hacia los puertos del Caribe colombiano en los modos fluvial, férreo y carretero.
 - Fluvial: Viabilizadas 12.000 ton. – Movilizadas 4.000 ton. - En proceso de descargue 3.000 ton. en muelle de Compas - Barranquilla.
 - Terrestre: 43.000 ton. Movilizadas aproximadamente
 - Férreo: se cerraron negocios para transportar 30.000 tones. /mes.

2.1.6. Pacto por la transparencia

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

- PARTICIPACIÓN, es decir, que el máximo de actores sociales acompañen los procesos.

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

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

- Sala de Transparencia – Urna y Visibilidad 24Horas
- Publicidad de los procesos - páginas web
- Pliegos tipo Obra Pública
- Encuesta para medir la percepción de los proponentes con respecto a la contratación
- Socialización con el sector productivo como una Buena Practica contractual.
- Implementación requisitos de experiencia y criterios estandarizados

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

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

2.2.1. Sistemas de Transporte Masivo

De conformidad con lo dispuesto en el documento CONPES 3368 de 2005 ‘Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo – Seguimiento’, al Ministerio de

Transporte le corresponde el seguimiento a la ejecución de las obligaciones contractuales de los convenios de cofinanciación suscritos con las entidades territoriales para cofinanciar los proyectos de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, SITM, del país.

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

- Intervención de más de 20 Km de vías en los SITM, llegando a 874 Km contruidos, rehabilitados y reconstruidos a la fecha.
- Construcción de 4 espacios de infraestructura dedicada a la intermodalidad, para un total de 34 intercambiadores al año 2015.
- Incremento en 833.465 en el número de pasajeros movilizados diariamente en los sistemas de transporte masivo, pasando de 4,06 millones a más de 4,89millones.
- Firma del Conpes de Cartagena para la terminación de obras del SITM y liberación de recursos de la tarifa. Se incorporaron recursos nación por valor de \$141 mil millones. Conpes 3523 de 2014.

Entre los retos para los próximos años en materia de transporte público, se tienen Incrementar en 13 puntos el porcentaje de viajes realizados asociados a movilidad activa en los sistemas de transporte urbano, pasando de 27% al 40% al finalizar el gobierno. De la misma manera, intervenir 54 kilómetros de Infraestructura vial para sistemas de transporte urbano.

2.2.2. Logros en política pública de transporte

Entre los logros obtenidos en el último año en materia de transporte público se encuentran:

- El Plan Nacional de Desarrollo modifica el concepto de Autosostenibilidad de los Sistemas de Transporte Urbano por el de sostenibilidad, para ello el Plan abre la posibilidad al establecimiento de nuevas fuentes de financiación por parte de los Gobiernos Territoriales para la implementación de estos sistemas. Así, se podrán estructurar proyectos regionales que integren varias modalidades.
- Suscritos convenios con Barranquilla, Sincelejo, Montería y San Andrés para planes piloto de uso de medios no motorizados como Bicicletas.
- El Gobierno Nacional en mayo de 2015 ha manifestado que podrá apoyar el proyecto con \$9.6 billones como aporte para financiamiento del metro de Bogotá.
- Expedición del Decreto 348 del 25 de febrero de 2015, “Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones”, se logró la actualización del marco regulatorio en materia de transporte, de acuerdo a las necesidades del sector. Con la expedición del decreto que reforma el servicio especial se genera mayor calidad, control y seguridad en el transporte escolar.
- Decreto 1079 de 2015, “Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”.
- Reglamentación de la exención del IVA para vehículos de transporte público de pasajeros que ingresen en reposición (Decreto 248 de 2015).
- Decreto 1008 del 15 de mayo de 2015, “Por el cual se reglamenta el Servicio de Transporte Público Masivo de Pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram”.

- Expedición de la Resolución 1885 de junio de 2015, "Por la cual se adopta el manual de señalización vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorutas de Colombia—", como norma a nivel nacional y guía técnica que ofrezca las herramientas necesarias a las autoridades de tránsito.
- Culminación estructuración del Plan Maestro Fluvial del país
- Resolución 3753 de 2015 "Por la cual se expide el Reglamento Técnico para vehículos de servicio público de pasajeros...".
- Fortalecimiento y actualización de la reposición de la plataforma tecnológica central del RUNT: inversión superior a los \$30 mil millones.
- Resolución 3752 de 2015 "Por la cual se establecen medidas en materia de seguridad activa y pasiva en los vehículos automotores.
- Expedición del Decreto 2297 del 27 de noviembre de 2015, "Por el cual se establece lineamientos para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en los niveles básico y de lujo", Con este decreto se da cumplimiento con lo establecido en el Artículo 32 Parágrafo sexto del PND 2014-2018: "...Reglamentar el servicio de lujo dentro de la modalidad individual de pasajeros".

El Decreto 2297 dispone, grosso modo, lo siguiente:

- ✓ Crea el nivel de lujo en el servicio de taxis.
- ✓ Establece reglas para las autoridades de transporte locales.
- ✓ Establece los requisitos para la habilitación de las empresas de transporte.
- ✓ Determina características para los vehículos.
- ✓ Da competencias al Ministerio de Transporte.
- ✓ Consagra las condiciones de prestación de servicio de lujo.
- ✓ Condiciones de vinculación de los vehículos a las empresas
- Expedición de la resolución 2901 de 2015 para ordenar a la concesión RUNT diseñar, desarrollar y poner en operación la funcionalidad requerida

para que todas aquellos propietarios de menos de 3 vehículos, que cumplan con los requisitos dispuestos en el Decreto 248 de 2015, puedan postularse, realizar los procesos de validación a través de la plataforma RUNT y expedir el CREI (Certificado de cumplimiento de requisitos para registro inicial de vehículo nuevo en reposiciónregistro para acceder al beneficio de exclusión del IVA contemplado en el numeral 11 del artículo 424 del Estatuto Tributario.

- Resolución No. 1690 del 04 de junio de 2015 “Por la cual se adopta la nueva ficha técnica de la Placa Única Nacional para vehículos de servicio Diplomático, Consular y de Misiones Especiales acreditadas ante el Gobierno de Colombia”, que incluye elementos de seguridad como Holograma, Código QR; Código de Barras y cambio de alfanuméricos por letras y números FE de alta seguridad.
- Resolución 1069 del 23 de abril de 2015, “Por la cual se establecen condiciones para el transporte de petroquímicos, asfaltos, hidrocarburos y sus derivados a granel, en embarcaciones fluviales tipo Bote Taque, Embarcaciones Autopropulsadas y Artefactos Fluviales por las vías fluviales en todo el territorio nacional.
- Resolución 3753 de 2015 “Por la cual se expide el Reglamento Técnico para vehículos de servicio público de pasajeros y se dictan otras disposiciones”. Determina los requisitos que deben cumplir los vehículos que transportan 9 o más pasajeros en la modalidad de intermunicipal, municipal, masivo, y especial (escolar), que garanticen SEGURIDAD Y ACCESIBILIDAD.
- Resolución 3752 de 2015 “Por la cual se establecen medidas en materia de seguridad activa y pasiva en los vehículos automotores”. Impone la obligatoriedad de que los vehículos particulares, oficiales, y públicos así como remolques y semirremolques cuenten con unas medidas de

seguridad activa y pasiva de acuerdo con las características de cada vehículo, protegiendo la vida de los usuarios.

- Resolución 1918 del 23 de junio de 2015, “Por la cual se establecen condiciones para el transporte de petroquímicos, asfaltos, hidrocarburos y sus derivados a granel, en embarcaciones fluviales tipo Bote Taque, Embarcaciones Autopropulsadas y Artefactos Fluviales por las vías fluviales en todo el territorio nacional.
- Resolución 2890 del 19 de agosto de 2015 "Mediante la cual se adopta medidas de operación y tránsito de acuerdo con las competencias para la implementación del sistema de transporte Público de pasajeros marítimos en el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena.
- Fortalecimiento y actualización de la reposición de la plataforma tecnológica central del RUNT: inversión superior a los \$30 mil millones.
- Resolución 3752 de 2015 “Por la cual se establecen medidas en materia de seguridad activa y pasiva en los vehículos automotores

2.2.3. Política Nacional de Seguridad Vial

El Ministerio de Transporte bajo el entendido que las muertes y lesiones asociadas al tránsito se enmarcan dentro de los principales problemas sociales y de salud pública que afectan al país y en atención al mandato del Plan Nacional de Desarrollo para el Período 2010-2014 que declaró la Seguridad Vial como una política de Estado, ha liderado todo un proceso intra e interinstitucional encaminado al fortalecimiento de la gestión de la seguridad vial. Así a través del Grupo Interno de Trabajo para la promoción de la Seguridad Vial emprendió la gestión política y técnica para la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y a través de los decretos 787 y 788 de abril de 2015 se asignaron funciones y estructura de personal a la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV.

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

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

Como parte de la implementación de mecanismos para promover la formulación de planes locales de seguridad vial en los entes territoriales, se ha apoyado y brindado asistencia técnica en la formulación y seguimiento de diez (10) Planes locales de seguridad vial, en las Ciudades de Santa Marta, Neiva, Bucaramanga, Villavicencio, Ibagué, Cúcuta, Pasto, Palmira, Manizales, Popayán y la revisión y acompañamiento al Plan de Movilidad Segura en la Ciudad de Medellín y el del Departamento de Antioquia. Entre abril y Noviembre de 2015, se ha prestado asistencia técnica a nueve (9) Entidades Territoriales nuevas: Barrancabermeja, San Martín de Loba, Montería, San Andrés y Providencia, Sincelejo, Giradot, Pererira y el Departamento de Meta.

Otros de los logros en materia de seguridad vial, son los siguientes:

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

- ✓ Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 - 2021
- ✓ Programa de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para Motocicletas
- ✓ Participación Social en la Seguridad Vial
- ✓ Revisión Norma Técnica ICONTEC NTC 4533 “Cascos”
- ✓ Prueba Teórico – Práctica para Licencia de Conducción

3. DESARROLLO DE POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE INTERMODAL

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

3.1. Plan Maestro Fluvial

La socialización de este Plan Maestro Fluvial fue realizada el 3 de septiembre del presente año por la Ministra de Transporte, Natalia Abello Vives, y la Ministra de Infraestructura y Medio Ambiente del Reino de los Países Bajos, Melanie Schultz Van Haegen.

El Plan Maestro Fluvial ha sido una labor bilateral con el gobierno de Holanda y el de Colombia que han venido trabajando en un plan que facilite la interconexión navegable para el transporte de carga y mejore las condiciones sociales de la población que hace uso de este medio para su movilización.

El Plan Maestro Fluvial es la carta de navegación complementaria del Plan Maestro Intermodal de Transporte y permitirá involucrar las cuencas hidrográficas del país en el multimodalismo, para que en los próximos 20 años los colombianos puedan contar con todos los modos de transporte.

Ejes fundamentales

El Plan contiene tres ejes importantes para su desarrollo: La institucionalidad o normatividad para su implementación, la infraestructura de proyectos que pueden generar multimodalismo entre las cuencas hidrográficas del país y el modo carretero, y la financiación del proyecto.

Dentro de los retos planteados por el Gobierno Nacional para el manejo fluvial se encuentra la inversión por el orden de 2.400 millones de dólares en un plazo de 20 años para cumplir con un portafolio de 13 proyectos distribuidos en ríos y vías de interconexión terrestre.

Con el fin de darle dinamismo, eficiencia y competitividad al desarrollo del transporte en el país, el Ministerio de Transporte viene adelantando proyectos como el mejoramiento de la navegabilidad del río Magdalena, a través del consorcio Navela, con una inversión de 2,5 billones de pesos.

Otro de los proyectos que iniciará operación muy pronto es el de la Concesión portuaria Impala en Barrancabermeja, adjudicado en el 2014 por un valor de 117 millones de dólares y el cual busca desarrollar un megapuerto fluvial multipropósito que movilizará 2,1 millones de toneladas al año.

Por último, se tiene la concesión portuaria marítima para el megapuerto S.P. Bocas de Ceniza, en la desembocadura del río Magdalena en Barranquilla, la cual

contempla inversiones por 890 millones de dólares y movilizará cerca de 7 millones de toneladas de carga en el 2018 y cerca de 30 millones en el 2030.

Actualmente Cormagdalena tiene a su cargo bajo concesión trece terminales y muelles portuarios fluviales en el río Magdalena, cinco de los cuales se encuentran en Barrancabermeja.

3.2. Plan Maestro de Transporte Intermodal – PMTI 2015-2035

El Plan Maestro de Transporte Intermodal –PMTI- es una apuesta del Estado colombiano para organizar en forma eficiente y estratégica el crecimiento del país, a través de una red de infraestructura que logre conectar a las ciudades, regiones, fronteras y puertos, priorizando los proyectos que mayor impacto tendrán para la economía nacional.

Persigue tres objetivos principales:

1. Impulsar el Comercio Exterior, reducción de costos y tiempos de transporte.
2. Potenciar el desarrollo regional, mejorando la calidad de las redes regionales con propósitos de accesibilidad.
3. Integrar el territorio, aumentando la presencia del Estado, para reducir espacio de actividades ilegales, y acercar a ciudadanos y regiones a los mercados y los centros de servicios.

Para alcanzar estos objetivos el plan ha definido dos metas: consolidar una lista de proyectos prioritarios para iniciar su estructuración con tiempo suficiente, y, por otra parte, desarrollar una red de transporte competitiva adaptada a las necesidades de Colombia por los próximos 20 años.

El PMTI prevé para su ejecución dos módulos:

Módulo 1 – Infraestructura: Plan de infraestructura de la Red Básica y las Vías de Integración Nacional. Diseñado para potenciar la productividad real del país y su comercio exterior, conectando entre sí a las 18 principales ciudades-región, donde se origina el 85% del PIB, con las fronteras y los puertos del Caribe y el Pacífico.

Módulo 2 - Una hoja de ruta: una hoja de ruta que incluya políticas públicas para: Regulación sectorial, Movilidad urbana, Gerencia logística de corredores nacionales, Conformación de un sistema de gestión de activos en las redes regionales y Financiación de formas alternas al modo vial.

El PMTI ha sido un proceso incluyente, se construyó teniendo en cuenta a las entidades del Gobierno interesadas pero también al sector privado a través de la Cámara Colombiana de Infraestructura y a las regiones.

El PMTI llevará al país a ser más competitivo: 108 billones de pesos destinados a mantenimiento y operación. Se intervendrían 13.000 km de Red Vial Primaria, 1.769 km de Red Férrea y 5.065 km de Red Fluvial. Se proponen 52 proyectos de Red de Integración Vial, representando 6.880 km de vías de conexión. Se espera reducir los costos de transporte en un 20%.

3.3. Plan Maestro para el nuevo aeropuerto El Dorado II

En el marco de este importante proyecto para el principal puerto aéreo y logístico de pasajeros y carga del país, el Viceministerio de Infraestructura y la AEROCIVIL se encuentran trabajando de forma articulada en la formulación y posterior

implementación del Plan Maestro de la segunda terminal del aeropuerto El Dorado.

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

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

1. ENTREGABLE 1: ESTUDIOS DE CAMPO

- Análisis geomorfológico y estudio de suelos – GEOTECNIA
- Análisis Meteorológico – Análisis Hidrológico e Hidráulico
 - ✓ Caracterización climatológica
 - ✓ Caracterización a nivel medio multianual
 - ✓ Mediciones de información climática en la zona
 - ✓ Caracterización Pluviográfica
- Caracterización hidrológica
 - ✓ Recopilación de Información
 - ✓ Caudales Medios Mensuales
 - ✓ Caudales Máximos Anuales
 - ✓ Modificación del Cauce del Río Subachoque - Características del polígono actual de interés

- ✓ Inventario de pozos
- ✓ Condiciones de abastecimiento de agua

2. ENTREGABLE2: ESTUIOS DE VIABILIAD OPERACIONAL

3. ENTREGABLE3: ESTUDIOS DE VIABILIDAD AMBIENTAL

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

4. ENTREGABLE 4: ESTUDIOS DE VIABILIDAD URBANA

- Delimitación de Zona Para Estudio del POT

4. PLAN DE ADAPTACION AL CAMBIO CLIMÁTICO

El fenómeno La Niña del 2010 – 2011 causó pérdidas equivalentes al 2% del PIB colombiano. El 38% de estos daños se concentró en el sector de infraestructura, lo cual implicó inversiones de alrededor de \$6 billones para la rehabilitación de más de 1.600 km de nuestra red vial. Estas circunstancias han obligado a incorporar la adaptación al cambio climático y la variabilidad climática al centro de las inversiones, medidas y políticas sectoriales. Considerando los ambiciosos proyectos que Colombia está adelantando para ampliar significativamente la infraestructura de transporte en el país, es un momento oportuno para asegurarse de que la inversión sea resiliente al cambio climático y se reduzcan los costos por reconstrucción, reparación y mantenimiento.

Una infraestructura vial bien planificada, diseñada y mantenida, es sinónimo de competitividad, crecimiento y desarrollo. Tomar medidas hoy para estar preparados y adaptados a las condiciones climáticas futuras, será mucho más costo eficiente que esperar a ejecutar medidas de emergencia costosas y mal planificadas. Asimismo, las medidas de adaptación podrán crear oportunidades de crecimiento para el sector, los usuarios del sector vial y el país en general.

El Plan de Adaptación al Cambio Climático busca fortalecer la capacidad del Ministerio de Transporte y de los actores del sector transporte para incorporar la adaptación al cambio climático en la agenda y prácticas en infraestructura vial, así como crear conciencia sobre las amenazas y oportunidades derivadas del cambio climático en el sector. Incorpora herramientas prácticas y estrategias de cambio climático en la planificación del sector vial primario, fortaleciendo la capacidad institucional.

El Plan de Adaptación se centra en el sector vial primario de Colombia. La red vial primaria de Colombia es la red de carreteras más estratégica del país en cuanto al desplazamiento de pasajeros y carga, así como para el desarrollo de otros sectores, y es también la red en la cual el gobierno de Colombia está proyectando las mayores inversiones para incrementar la competitividad y el desarrollo económico de las regiones y sectores más dinámicos del país.

El plan de adaptación al cambio climático para la red vial primaria: “Plan Vías CC: Vías Compatibles con el Clima” ha sido formulado con el apoyo del MADS, DNP, IDEAM, UNGRD y con la financiación de Alianza Clima y Desarrollo de Inglaterra – CDKN. Cuenta con 5 ejes estratégicos, para lo cual se harán inversiones por \$16.540 millones durante los siguientes 5 años:

EJE 1: Vías adaptadas con innovación: vías más resilientes y competitivas.

EJE 2: Gestión de información y del conocimiento: más información y mejor usada.

EJE3: Fortalecimiento de la capacidad institucional: sector e instituciones más preparadas.

EJE 4: Sensibilización, educación y comunicación: más consciencia y formación para más impacto.

EJE 5: Actualización normativa: más eficacia normativa para la adaptación.

El Plan VÍAS-CC ofrece una visión para el desarrollo y la competitividad, detallando una hoja de ruta reflejada en medidas para el sector, con acciones «paso a paso». Es decir, es un proceso «de todos» y «con todos» para avanzar gradualmente hacia un mayor desarrollo y crecimiento.

5. CONTROL, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA

La estrategia de regionalización de la Superintendencia de Puertos y Transporte, tiene como objetivo hacer más eficiente los procesos de supervisión a los vigilados y realizar de manera más rápida y oportuna sus actividades de vigilancia, inspección y control. Se definieron 8 regionales (intendencias) y 5 zonas especiales.

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

1. Mayor presencia del Estado en la región.
2. Solución a estas problemáticas:
 - ✓ El 80.5% de los supervisados tienen sus actividades fuera de Bogotá D. C.
 - ✓ El 100% de los supervisados de puertos están por fuera de Bogotá.



- ✓ El 81% de las concesiones viales, el 97% de los aeropuertos y el 76% de los supervisados de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor se ubican fuera de Cundinamarca.
- 3. Una entidad más cercana a los vigilados, mayor agilidad en los trámites, en los operativos, con mayor eficiencia.